



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 vidaus reikalų
ministerijai

2019-05- Nr.
I 2019-04-26 Nr. 1D-2241

DĖL ĮSTATYMŲ PROJEKTŲ DERINIMO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, išnagrinėjusi Jūsų 2019 m. balandžio 26 d. raštu Nr. 1D-2241 „Dėl įstatymų projekto derinimo“ pateiktus išvados gauti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 pakeitimo įstatymo projektą (toliau – SEĮ projektas), Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 2, 8, 11 ir 13 straipsnių pakeitimo įstatymo projektą (toliau – KĮ projektas), Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 68 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą (toliau – BK projektas), Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 29, 415, 416, 420, 423, 424, 426, 427, 428, 430, 431, 589, 603 ir 610 straipsnių pakeitimo įstatymo projektą (toliau – ANK projektas) ir Lietuvos Respublikos civilinio kodekso 1.73 ir 6.431¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projektą (toliau – CK projektas) (toliau kartu – Įstatymų projektai), teikia šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Dėl SEĮ projekto:

1.1. Susisiekimo ministerija atkreipia dėmesį į tai, kad ketinant sudaryti darbo grupę SEĮ projektui parengti ir Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2017 m. rugsėjo 21 d. įsakymu Nr. 1V-659 „Dėl darbo grupės sudarymo“ sudarytos darbo grupės (toliau – Darbo grupė) veiklos pradžioje buvo deklaruojama, kad pagrindinis darbo grupės tikslas – aprašyti „transporto priemonės gyvavimo ciklą“; suvienodinti ES teisės aktuose ir nacionalinėje teisėje vartojamas sąvokas; nustatyti aiškią Lietuvos Respublikos gyventojo, kaip transporto priemonės savininko, valdytojo, vairuotojo atsakomybę, susijusią su transporto priemonės valdymu (vairavimu), naudojimu ir disponavimu; aiškiai paskirstyti funkcijas tarp transporto politikos srityje veikiančių institucijų; reglamentuoti Lietuvos Respublikos nuolatinių gyventojų, neturinčių gyvenamosios vietos Lietuvos valstybėje ir vairuojančių Lietuvos Respublikoje įregistruotas transporto priemones, taip pat Lietuvos Respublikos nuolatinių gyventojų, vairuojančių užsienio šalyse įregistruotas transporto priemones, teises ir pareigas; reglamentuoti užsieniečių dalyvavimą Lietuvos Respublikos viešajame eisme; patikslinti transporto priemonės registracijos sustabdymo sąlygas ir išregistravimo atvejus (žr. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos 2017 m. gruodžio 6 d. raštą Nr. 1D-6408 „Dėl darbo grupės posėdžio“).

Esminės ūkinės veiklos sąlygos, draudimai ir ribojimai, darantys esminį poveikį ūkinei veiklai, esminį poveikį ūkinei veiklai galinčios daryti ekonominio poveikio priemones, kurios turi būti taikomos, kai nevykdomi ar netinkamai vykdomi nustatyti įpareigojimai privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros (toliau – PTA), transporto priemonių techninės ekspertizės (toliau – techninė ekspertizė) ir vairuotojų mokymo srityse yra nustatyti Susisiekimo ministerijos parengtame Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 6²,

10, 17, 21, 25, 27, 28, 29, 29¹ straipsnių pakeitimo, Įstatymo papildymo 21¹, 21², 21³, 21⁴, 21⁵, 21⁶, 29², 29³, 29⁴, 29⁵, 29⁶, 29⁷, 29⁸ straipsniais ir 6¹ straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projekte (toliau – SEAKĮ projektas), kuris kelis kartus buvo derintas su suinteresuotomis institucijomis (tarp jų ir su Vidaus reikalų ministerija), o 2018 m. spalio 31 d. raštu Nr. 2-14073 „Dėl įstatymo projekto“ pakartotinai pateiktas Lietuvos Respublikos Vyriausybei (Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje Nr. 16-11660(3)). Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos padaliniai SEAKĮ projektą įvertino ir pastabas jam pateikė 2018 m. lapkričio mėn.

Pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos nuostatus, patvirtintus Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. spalio 13 d. nutarimu Nr. 1480 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos nuostatų patvirtinimo“, 7.3 papunktį vienas iš Susisiekimo ministerijos veiklos tikslų yra formuoti valstybės politiką visų rūšių transporto saugaus eismo srityje ir organizuoti, koordinuoti ir kontroliuoti jos įgyvendinimą. Pagal Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) 10 straipsnio 1 dalį Susisiekimo ministerija arba jos įgaliotos institucijos, užtikrindama eismo saugumą, nustato reikalavimus įmonėms, atliekančioms PTA, taip pat įmonėms, atliekančioms techninę ekspertizę; suteikia įmonių, atliekančių PTA, taip pat įmonių, atliekančių techninę ekspertizę, darbuotojams teisę atlikti PTA, technines ekspertizes, šią teisę sustabdo, atnauja, panaikina; suteikia teisės aktų reikalavimus atitinkančioms įmonėms teisę atlikti PTA, taip pat techninę ekspertizę ir šią teisę sustabdo, atnauja, panaikina; nustato reikalavimus vairavimo instruktoriams ir vairavimo mokykloms bei teritorijoms, kuriose bus atliekamas vairuotojų mokymas, taip pat reikalavimus šių mokyklų darbuotojams, susijusiems su vairuotojų mokymu (už vairuotojų mokymą atsakingiems asmenims, vairuotojų mokytojams ir vairavimo instruktoriams); suteikia asmenims teisę dirbti vairuotojų mokytoju ir (arba) vairavimo instruktoriumi ir nustato šios teisės suteikimo, sustabdymo, atnaujinimo ar panaikinimo tvarką; suteikia įstaigoms ar įmonėms teisę vykdyti vairuotojų mokymą ir (ar) papildomą vairuotojų mokymą ir nustato šios teisės suteikimo, sustabdymo, atnaujinimo ar panaikinimo tvarką.

Atkreipiamė Jūsų dėmesį į tai, kad sutarimo tarp Susisiekimo ministerijos ir Vidaus reikalų ministerijos, kad Darbo grupės parengtas SEĮ projektas apims Susisiekimo ministerijos reguliavimo sričiai priskiriamą ūkio subjektų licencijavimą PTA, techninės ekspertizės ir vairuotojų mokymo srityse, o juo labiau jį iš esmės pakeis (pavyzdžiui, vairuotojų mokymo srityje licencijų išdavimo modelį „D“ keičiant į „G“ ir pan.), pakeičiant reikalavimus fiziniams ir juridiniams asmenims, teisės vykdyti tam tikrą veiklą suteikimo, sustabdymo, sustabdymo panaikinimo ir šios teisės panaikinimo pagrindus ir pan., nebuvo.

Atsižvelgdami į tai, kas išdėstyta, ir į suinteresuotų institucijų įdirbį rengiant SEAKĮ projektą, būtinybę, kad teisinis reguliavimas dėl ūkio subjektų licencijavimo įstatymo lygmeniu būtų įtvirtintas kuo greičiau ir siekdami taupyti valstybės institucijų resursus, manome, kad būtų tikslingiau artimiausiu metu Lietuvos Respublikos Vyriausybėje svarstyti SEAKĮ projektą, o SEĮ projektą tikslinti pagal tai, koks SEAKĮ projektas bus pateiktas Lietuvos Respublikos Seimui. Esant poreikiui ir suinteresuotoms institucijoms, socialiniams partneriams ir Vyriausybei pritarus SEAKĮ projekte galėtų būti numatyti tam tikri ūkinės veiklos licencijavimo pakeitimai.

1.2. Siūlome SEĮ projektą tikslinti pagal paskutinius aktualius Įstatymo pakeitimus: 2019 m. sausio 11 d. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2 ir 24 straipsnių pakeitimo įstatymą Nr. XIII-1932 (nuostatos dėl antialkoholinių variklio užraktų naudojimo), 2017 m. gruodžio 7 d. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 10, 13, 20 ir 25 straipsnių pakeitimo įstatymą Nr. XIII-856 (toliau – Įstatymas Nr. XIII-856) (nuostatos dėl savivaldžių automobilių bandymų viešajame eisme), 2017 m. lapkričio 16 d. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 10, 13, 27, 29, 33 straipsnių ir priedo pakeitimo ir Įstatymo papildymo 6², 29¹ straipsniais įstatymą Nr. XIII-692 (toliau – Įstatymas Nr. XIII-692) (nuostatos dėl PTA kontrolierių ir kt.).

1.3. Įstatymų projektų aiškinamajame rašte nėra nurodytas pagrindimas, kodėl SEĮ projektu siūloma atsisakyti sąlyginai neseniai Įstatyme įtvirtinto reguliavimo, susijusio su Europos

Sąjungos teisės įgyvendinimu. Susisiekimo ministerija, kaip atsakinga institucija, nepritaria pakeitimams, kuriais atsisakoma nuostatų, perkeliančių 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (toliau – Direktyva 2014/45/ES), ir 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje, kuria panaikinama Direktyva 2000/30/EB (toliau – Direktyva 2014/47/ES), nuostatas, keičia perkėlimo apimtį, įgyvendinančius teisės aktus ir pan. Dalis minėtų direktyvų nuostatų buvo įgyvendintos Įstatymu Nr. XIII-692.

1.4. 2019 m. balandžio 11 d. Susisiekimo ministerija gavo informaciją dėl pradėtų Europos Komisijos Europos Sąjungos teisės pažeidimo procedūrų Nr. 2017/0378 ir Nr. 2017/0380 (dėl Direktyvos 2014/45/ES ir Direktyvos 2014/47/ES neperkėlimo į nacionalinę teisę) nutraukimo. Todėl siūlymas SEĮ projektu keisti įgyvendinančius teisės aktus arba atsisakyti tam tikrų direktyvinių nuostatų perkėlimo (pavyzdžiui, Direktyvos 2014/45/ES 13 straipsnio 1, 3 dalies, IV priedo nuostatos dėl reikalavimų PTA kontrolieriams, Direktyvos 2014/47/ES 3 straipsnio 4 dalies, 8 straipsnio 2, 3 dalies nuostatos dėl techninį patikrinimą atliekančių pareigūnų atlygio ir nešališkumo ir kt.) yra nesuprantamas ir jam nepritariame. Minėtų direktyvų reglamentavimą perkeliančios nuostatos turi būti numatytos Įstatyme, kaip numatyta minėtų direktyvų įgyvendinimo procese ir dokumentuose (direktyvų įgyvendinimo plane, atitikties lentelėse ir pan.).

1.5. Siekdami užtikrinti, kad naujai dėstant Įstatymą nebūtų atsisakyta svarbių ir esminių nuostatų eismo saugai, manome, kad aiškinamajame rašte turi būti nurodytos priežastys, kodėl siūloma atsisakyti tam tikrų galiojančio Įstatymo nuostatų, t. y. kiekvienos Įstatymo nuostatos atsisakymas (išbraukimas) turi būti pagrįstas aiškinamajame rašte.

1.6. Susisiekimo ministerijos nuomone, SEĮ projekto 1 straipsnio 3 dalyje išdėstyti eismo saugumo užtikrinimo principai turėtų būti išdėstyti atskirame straipsnyje ir taikomi plačiau nei tik Saugaus eismo įstatymo nuostatų ribose. Šie principai aktualūs taikant Kelių eismo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – KET), nuostatas, jais turi būti vadovaujamasi siūlant eismo saugos teisinio reguliavimo pakeitimus ir kt.

1.7. Dėl SEĮ projekto 2 straipsnio, reglamentuojančio pagrindines Saugaus eismo įstatymo sąvokas:

1.7.1. Neaišku, kodėl atsisakyta sąvokos „automobilis“, kaip ji suprantama Kelių eismo konvencijos, pasirašytos 1968 m. lapkričio 8 d. Vienoje (toliau – Vienos konvencija), 1 straipsnio p) dalyje. Susisiekimo ministerijos nuomone, sąvoka „automobilis“ aktuali reglamentuojant eismo saugą ir turi būti numatyta Saugaus eismo įstatyme.

1.7.2. Siekiant teisinio aiškumo ir tinkamo Direktyvų 2014/45/ES ir 2014/47/ES nuostatų perkėlimo sąvokos „didelis transporto priemonės trūkumas“ ir „pavojingas transporto priemonės trūkumas“ turi būti apibrėžtos SEĮ projekte, kaip numatyta galiojančiame Įstatyme, kartu reglamentuojant nuostatas dėl kelių nedidelių transporto priemonių trūkumų laikymo dideliu ir kelių didelių transporto priemonių trūkumų laikymo pavojingu trūkumu.

1.7.3. Atkreipiamė dėmesį, kad SEĮ projekto 2 straipsnio 4 dalyje siūlomos sąvokos „Didžiausioji leidžiamoji masė“ apibrėžtyje trūksta informacijos dėl transporto priemonių junginių.

1.7.4. Sąvoka „dviračių takas“ apibrėžta Vienos konvencijos aktualios redakcijos 1 straipsnyje. Mūsų nuomone, netikslinga, kad nacionalinėje teisėje sąvokos „dviračių takas“ apibrėžtis būtų išskaidyta – dalį reglamentuojant SEĮ projekte (2 straipsnio 6 dalyje) ir dalį KĮ projekte dėstomame Kelių įstatyme (11 straipsnio 5 dalyje). Siūlome sąvoką „dviračių takas“ numatyti Saugaus eismo įstatyme ir ją išdėstyti taip:

„6. Dviračių takas – **kelio dalis arba** dviračių eismui skirtas ~~kelias arba kelio dalis~~ **atskiras nuo kelio takas**, pažymėti tam skirtais kelio ženklais. **Dviračių takas privalo būti atskirtas nuo kelio ar jo dalių kelio inžinerinėmis priemonėmis.**“

1.7.5. Sąvokos „eismo juosta“ apibrėžtis neatitinka Vienos konvencijos 1 straipsnio g) dalies nuostatų. Pažymėtina, kad siūlymas apibrėžtyje važiuojamosios dalies plotį sieti su bet

kokia motorine transporto priemone (pavyzdžiui, mopedu), o ne su automobiliu, iš esmės keičia iki šiol galiojusį reglamentavimą, eismo tvarką ir gali klaidinti eismo dalyvius.

1.7.6. Vienos konvencijos 6 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „tais atvejais, kai įgalioti pareigūnai reguliuoja eismą, jie dieną ir naktį turi būti iš tolo lengvai atpažįstami“. SEĮ projekto 2 straipsnio 19 dalyje siūlomos sąvokos „Kelių eismo reguliuotojas“ apibrėžtyje neliko informacijos, kad reguliuotojas turi dėvėti uniformą ir turėti skiriamąjį ženklą (reguliuotojo lazdelę arba skritulį su raudonu atšvaitu). Atsižvelgdami į tai, siūlome atitinkamai papildyti nurodytą apibrėžtį.

1.7.7. Neaišku, kodėl SEĮ projektu siūloma, kad mokyklinis autobusas nebūtų laikomas maršrutine transporto priemone. Eismo saugos požiūriu manome, kad mokykliniams autobusams turėtų būti taikomi analogiški KET reikalavimai (išimtys) kaip maršrutinėms transporto priemonėms, todėl siūlome SEĮ projekte sąvoką „maršrutinė transporto priemonė“ apibrėžti kaip numatyta galiojančiame reglamentavime.

1.7.8. Mūsų nuomone, apsaugos nuo sužeidimo priemonės, kurios bus laikomos motociklininko apsaugomis turėtų būti įvardytos Saugaus eismo įstatyme.

1.7.9. Pagal SEĮ projekto nuostatas neaišku, kam bus taikomas papildomas vairuotojų mokymas – tik pradedantiesiems vairuotojams, pažeidusiems KET reikalavimus, už kuriuos buvo atimta teisė vairuoti ar pagal Administracinių nusižengimų kodeksą už padarytą administracinį nusižengimą, už kurį gali būti skiriamas teisės vairuoti transporto priemonės atėmimas, ar ir kitiems vairuotojams. Atvejai, kada bus privalu baigti papildomą vairuotojų mokymą turi būti paaiškinti aiškinamajame rašte.

1.7.10. Europos susitarimo, papildančio Kelių eismo konvenciją, pateiktą pasirašyti 1968 m. lapkričio 8 d. Vienoje (toliau – Europos susitarimas), priedo 3 punkte nustatyta, kad „asmenys, stumiantys ar traukiantys vaikišką vežimėlį, įvairių tipų neįgaliųjų vežimėlius ar bet kokią kitą mažą bėmatorę transporto priemonę, vedantys dviratį ar mopedą, taip pat neįgalieji asmenys, važiuojantys kitų stumiamu neįgaliojo vežimėliu, ar judantys žingsnio greičiu, prilyginami pėstiesiems“. Atsižvelgiant į tai, manome, kad sąvoka „pėsčiasis“ SEĮ projekte turi būti apibrėžtas taip, kaip šiuo metu numato galiojantis Įstatymas.

1.7.11. Siekiant teisinio aiškumo sąvokos „pėsčiųjų perėja“ apibrėžtis turi būti papildyta nuostata, kad „pėsčiųjų perėjos ribas žymi ženklinimo linijos, o jeigu jų nėra, – įsivaizduojamos tiesės, einančios nuo kelio ženklų statmenai per kelią“, kaip numatyta galiojančiame Įstatyme.

1.7.12. Neaišku, kodėl SEĮ projekte atsisakyta sąvokos „puspriekabė“ ir nuostatų dėl puspriekabės priskyrimo priekabai.

1.7.13. Siūlome sąvoką „ryškiaspalvė liemenė“ išdėstyti taip:

„44. Ryškiaspalvė liemenė – ~~geltonos, oranžinės ar raudonos~~ **ryškios** spalvos liemenė arba kitas viršutinės kūno dalies (nuo kaklo iki juosmens) drabužis su iš visų pusių kitiems eismo dalyviams matomais šviesą atspindinčiais elementais“.

1.7.14. SEĮ projekto 2 straipsnio 50 dalyje nustatyta, kad „šaligatvis – kelio dalis pėstiesiems prie važiuojamosios kelio dalies“ ir atsisakoma šiuo metu galiojančios nuostatos, kad „šaligatvis gali būti naudojamas dviračių eismui KET nustatytais atvejais“. Abejojame, kad trūkstant dviračių eismui pritaikytos infrastruktūros būtų tikslinga atsisakyti galimybės KET nustatytais atvejais šaligatvį naudoti dviračių eismui.

1.7.15. Sąvoka „techninis patikrinimas kelyje“ neatitinka Direktyvos 2014/47/ES 3 straipsnio 10 dalies nuostatų. Įgyvendinant Direktyvą 2014/47/ES buvo pasirinkta, kad išsamus techninis patikrinimas kelyje bus vykdomas PTA įmonėje. Techninis patikrinimas kelyje taikomas ne visoms motorinėms transporto priemonėms. Siekiant teisinio aiškumo ir tinkamo Direktyvos 2014/47/ES nuostatų perkėlimo sąvoka „techninis patikrinimas kelyje“ SEĮ projekte turi būti apibrėžta taip, kaip šiuo metu numato galiojantis Įstatymas.

1.7.16. Sąvokos „traktorius“ apibrėžtis tikslintina, nes priekabos ne velkamos, bet tempiamos.

1.7.17. SEĪ projektē nēra ģvardyta, kury ģstucijų ģgalioti asmenys laikomi tikrinančiais pareigūnais. Mūsų nuomone, Saugaus eismo ģstatyme turētų būtĳ aišķiai ģvardyta, kury pareigūnų reikalavimams kelyje (dēl dokumentų pateikimo, neblaivumo nustatymo ir pan.) eismo dalyviai turētų paklusti.

1.7.18. Siūloma sāvokos „transporto priemonēs vairavimas“ apibrēztis keičia nusistovējusį teisinį reguliavimą. Pagal siūlomą formulotē asmens, vedančio dviratį ar mopedā, veiksmā gali būtĳ laikomi transporto priemonēs vairavimu. Siūlome apibrēzties nekeisti ir palikti tokiā, kokia numatyta galiojančiame Įstatyme.

1.7.19. Saugaus eismo ģstatymo 2 straipsnio 73 dalyje nustatyta, kad „transporto priemonių techninė apžiūra (toliau – techninė apžiūra) – *motorinių transporto priemonių* techninės būklės privalomas periodinis ar neeilinis tikrinimas siekiant užtikrinti, kad jas saugu naudoti viešajame eisme ir jos atitinka eismo saugumo ir aplinkosaugos reikalavimus.“ PTA atlikimas priekaboms nenumatomas. Šiuo aspektu siūlomas reglamentavimas neatitinka Direktyvos 2014/45/ES nuostatų.

1.7.20. Mūsų nuomone, vairuotojams turētų būtĳ prilyginami asmenys, kurie moko vairuoti, ir egzaminuotojai. Todēl siūlome sāvokā „vairuotojas“ išsdēstyti taip:

„82. Vairuotojas – asmuo, vairuojantis transporto priemonę. Vairuotojams prilyginami asmenys, dalyvaujantys eisme pagal šiame ģstatyme nustatytus papildomus reikalavimus (vadeliotojai, raiteliai, asmenys, varantys keliu gyvūnus), **taip pat asmenys, kurie moko vairuoti, ir egzaminuotojai.**“

1.8. Atkreipiame dėmesį, kad 2019 m. kovo 6 d. įvykusiame Valstybinės eismo saugumo komisijos (toliau – VESK) posėdyje (2019-03-14 protokolo Nr. LV-81) 4 kl. svarstyta dēl VESK veiklos teisinio reglamentavimo. Posėdyje nutarta „pavesti Vidaus reikalų ministerijai kartu su Susisiekimo ministerija inicijuoti teisinį reguliavimą, kuriuo būtų numatyta, kad Saugaus eismo komisijai vadovautų susisiekimo ministras; siūlyti numatyti, kad Saugaus eismo komisija kas pusę metų (arba pagal esamą poreikį) informuotų Vyriausybę apie Saugaus eismo komisijos veiklą“. Atsižvelgdami į tai ir siekdami užtikrinti VESK sprendimą dēl VESK veiklos, siūlome SEĪ projekte numatyti atitinkamas nuostatas dēl VESK veiklos.

1.9. Siūlome SEĪ projekto 4 straipsnį koreguoti ir dēstyti atsižvelgiant į Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės (toliau – Teisės grupė) 2018 m. lapkričio 19 d. išvadoje Nr. NV-3030 (toliau – Teisės grupės išvada) 7 pastaboje pateikus pasiūlymus dēl Įstatymo 10 straipsnio dēstymo.

1.10. Neaišku, kodēl atsakyta arba kokiuose teisės aktuose bus numatytos Įstatymo 10 straipsnio 8–11 dalių nuostatos.

1.11. SEĪ projekto 4 straipsnio 1 dalies 12 ir 13 punktuose kartojasi nuostatos „nustato techninės ekspertizės atlikimo tvarką“.

1.12. SEĪ projekte nēra pagrįsta, kodēl atsisakoma Įstatymo 11 straipsnio 6 dalies nuostatos, kad „reklama, ģrengta pažeidžiant nustatytus reikalavimus, turi būtĳ nuimta, nugriauta ar išardyta jos savininko arba ģrengusių asmenų lēšomis, neatlyginant nuostolių“.

1.13. Siūlome pakartotinai ģvertinti, ar tikslinga atsisakyti Įstatymo 12 straipsnio 4 dalyje ģtvirtintos pareigos eismo dalyviui neužtvirti ar kitaip netrukdyti privažiuoti prie priešgaisrinio hidranto ar kitos ģrengtos gelbėjimo ģrangos ir pan.

1.14. Pagal Administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) 459 straipsnio 9 straipsnį už kelio dangos užteršimą gali būtĳ taikoma administracinė atsakomybė, tačiau pareigos eismo dalyviui neteršti kelio dangos teisės aktuose nēra ģtvirtinta. Siūlome tai numatyti SEĪ projekto 6 straipsnyje.

1.15. Atkreipiame dėmesį, kad SEĪ projekto 6 straipsnio 5 dalis neatitinka Vienos konvencijos 7 straipsnio 2 dalies nuostatų dēl kliūties pažymėjimo ir kitų eismo dalyvių ģspėjimo.

1.16. SEĪ projekte naudojant apibendrintā formulotē „mopedų, motociklų, triračių, keturračių“ neaišku ar ģi apima visas SEĪ projekto 2 priede reglamentuotas dvirates, trirates, kuturrates transporto priemones, nepaisant to priskirtas tai transporto priemonei pavadinimas ar ne. Siekiant teisinio aišķumo siūlytina visame Saugaus eismo ģstatyme naudoti formulotē „visų rūšių mopedų, motociklų, triračių, keturračių“.

1.17. SEĮ projekto 7 straipsnio 2 dalies 1 punkte reglamentuojant iškvėptame ore arba kraujyje leidžiamą didžiausią etilo alkoholio koncentraciją vairavimo metu, manome, kad 0 promilių koncentracija turėtų būti nustatyta ir mokiniui, asmenims, kurie moko vairuoti, asmenims, kuriems atliekamas praktinių įgūdžių ir elgsenos patikrinimas, egzaminuotojams, verslo tikslais naudojamų žmonių vežti transporto priemonių vairuotojams. Atitinkamus pakeitimus reikia numatyti ANK 422 straipsnyje.

1.18. Neaišku, ar SEĮ projekto 7 straipsnio 2 dalies 2 punktas bus taikomas ir motorinių dviračių vairuotojams.

1.19. Manome, kad SEĮ projekto 7 straipsnio 8 dalyje nustatyta pareiga vairuotojui imtis priemonių savo ir keleivių saugumui kelionės metu užtikrinti neturėtų būti siejama vien tik su KET nuostatomis, o formuluojama plačiau, kaip nustatyta Įstatymo 13 straipsnio 3 dalyje – „vairuotojas privalo imtis visų būtinų priemonių savo ir keleivių saugumui kelionės metu užtikrinti“.

1.20. SEĮ projekto 7 straipsnyje turi likti Įstatymo 13 straipsnio 17 dalyje nuostata, kad „transporto priemonių vairuotojai privalo imtis papildomų atsargumo priemonių, kai kelyje yra vaikai arba neįgalieji“.

1.21. Siūlome aiškinamajame rašte paaiškinti, kokią įtaką KET nustatytam reglamentavimui turės tai, kad SEĮ projekto 7, 10–13 straipsniuose nenumatoma, kad kitas (papildomas) pareigas eismo dalyviams nustato KET. Svarstyтина galimybė SEĮ projekte numatyti vieną bendrą nuostatą, kad papildomas pareigas eismo dalyviams nustato KET.

1.22. Mūsų nuomone, Saugaus eismo įstatymas turėtų drausti vairuotojams naudotis elektroniniu ryšiu, be atskirų atvejų (išimčių) nustatymo KET, todėl siūlome SEĮ projekto 7 straipsnio 18 dalies antrą sakinį išdėstyti taip:

„Transporto priemonės **vairuotojams draudžiama** vairavimo metu **naudotis** elektroniniu ryšiu ~~vairuotojams naudotis leidžiama KET nustatytais atvejais ir tvarka.~~

Atitinkamai turėtų būti tikslinamas ANK projektas.

1.23. Manome, kad nuostatos dėl iškvėptame ore arba kraujyje leidžiamos didžiausios etilo alkoholio koncentracijos vairavimo metu turėtų būti visiems eismo dalyviams išdėstytos viename straipsnyje, o ne per kelis.

1.24. SEĮ projekto 9 straipsnio 1 dalies reguliavimas neapima vairuotojų, kurie dirba pagal individualios veiklos pažymą: taksi vairuotojai, vairuotojai, užsiimančys keleivių vežimu už atlygį lengvuoju automobiliu, verslo tikslais naudojamų žmonių vežti transporto priemonių vairuotojai.

1.25. Labai tikėtina, kad daugiausia eismo įvykių dėl pablogėjusios sveikatos būklės sukelia vyresnio amžiaus vairuotojai. Todėl siūlymas, kad vyresnio amžiaus vairuotojai sveikatą tikrintųsi rečiau turėtų būti pakartotinai įvertintas eismo saugos požiūriu, analizuojant eismo įvykių statistinius duomenis.

1.26. Neaišku, kokius atvejus, minimus SEĮ projekto 10 straipsnio 2 dalyje, nustatys KET.

1.27. Siūlome, kad Saugaus eismo įstatymo 10 straipsnyje nustatyti, kad „pėstiesiems draudžiama eiti dviračiu taku, išskyrus atvejus, kai reikia pereiti į kitą dviračių tako pusę ir nebus sutrukdyta dviračių eismui“ (pagal Vienos konvencijos 20 straipsnio 3 dalį).

1.28. Saugaus eismo įstatymo 10 straipsnio 3 dalies 6 punkto formulotė nedera su 10 straipsnio 3 dalimi.

1.29. Atsižvelgiant į Vienos konvencijos 44 straipsnio 1 dalį ir Europos susitarimo priedo 27 punktą, SEĮ projekto 12 straipsnio 2 dalį siūlome išdėstyti taip:

„2. Dviračio vairuotojui leidžiama važiuoti keliu tik ~~veikiantį~~ **techniškai tvarkingą** stabdį ir garso signalą turinčiu dviračiu. Dviračio gale turi būti raudonas šviesos atšvaitas ~~arba raudonas šviesos žibintas~~, iš abiejų šonų – oranžiniai šviesos atšvaitai ~~arba oranžiniai šviesos žibintai~~, **pritvirtinti prie ratų stipinų, arba šviesą atspindintys elementai, kuriais pažymėti ratų šonai**. Važiudamas važiuojamąja kelio dalimi, dviračio vairuotojas privalo dėvėti ryškiaspalvę liemenę arba dviračio priekyje turi degti ~~baltas~~ **baltos** šviesos žibintas, o gale – ~~raudonas~~ **raudonos** šviesos žibintas. Važiuojant keliu tamsiuoju paros metu arba kai blogas matomumas, dviračio priekyje turi degti ~~baltas~~ **baltos** šviesos žibintas, o gale – ~~raudonas~~ **raudonos** šviesos žibintas, dviračio

vairuotojas privalo dėvėti ryškiaspalvę liemenę. Dviračio vairuotojai (keleiviai) iki 18 metų, važiuodami (vežami) keliu, privalo būti užsidėję ir užsisėgę dviratininko šalmus“.

1.30. Saugaus eismo įstatymo 12 straipsnio 3 dalyje po žodžių „arčiau tako“ turi būti įrašyti žodžiai „(jiems skirtos tako dalies)“, o pati dalis papildyta sakiniu, kad „dviračių vairuotojai privalo nekelti pavojaus pėstiesiems“, kaip numatyta galiojančiame Įstatyme.

1.31. Neaišku, kodėl SEĮ projekto 12 straipsnio 4 dalyje atsisakyta Vienos konvencijos 27 straipsnio 2 dalies nustatyto draudimo važiuoti dviračiu nelaikant bent viena ranka vairo.

1.32. Pažymime, kad SEĮ projekte siūloma įtvirtinti tik dalį šiuo metu aktualių nuostatų dėl savivaldžių automobilių. Visų pirma, nematome poreikio šiuo metu Įstatymo 2 straipsnio 62 dalyje įtvirtintą terminą „savivaldis automobilis“ keisti SEĮ projekto 2 straipsnio 48 dalyje siūlomu terminu „savivaldė transporto priemonė“. Antra, SEĮ projekto 2 straipsnio 48 dalyje siūlomos sąvokos apibrėžtyje trūksta informacijos, kad tai – save valdanti transporto priemonė. Trečia, pakartotinai siūlome nekeisti šiuo metu galiojančios sąvokos „transporto priemonės vairavimas“, kadangi šios sąvokos apibrėžtis yra aiški ir suprantama. Ketvirta, SEĮ projekte neliko įgaliojimų Susisiekimo ministerijai arba jos įgaliotoms institucijoms nustatyti savivaldžių automobilių bandymų ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygas ir tvarką, o Vidaus reikalų ministerijai ar jos įgaliotoms institucijoms – nustatyti laikinųjų valstybinio numerio ženklų, skirtų motorinėms transporto priemonėms, priekaboms, savivaldžių automobilių bandymams ženklini, išdavimo ir jų naudojimo tvarką. Penkta, siūlome į SEĮ grąžinti Įstatyme Nr. XIII-856 įtvirtintą nuostatą „Savivaldžių automobilių bandymus viešajame eisme privalo atlikti asmenys, kurie bet kuriuo metu tiesiogiai ar nuotoliniu būdu gali perimti savivaldžių automobilių valdymą. Šie asmenys savivaldžių automobilių bandymų metu yra prilyginami vairuotojams, vykdo įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytas vairuotojų pareigas ir privalo turėti galiojantį vairuotojo pažymėjimą, kuriuo suteikiama teisė vairuoti bandomos kategorijos motorines transporto priemones“. Ši nuostata per klaidą panaikinta 2017 m. gruodžio 21 d. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 13 ir 22 straipsnių pakeitimo įstatymu Nr. XIII-974. Šešta, siūlome į SEĮ projektą įtraukti šiuo metu galiojančio Įstatymo 20 straipsnio 4 dalies nuostatą, kurios trūksta. Septinta, siūlome SEĮ projekto 25 straipsnio 1 dalį išdėstyti pagal šiuo metu galiojančio Įstatymo 25 straipsnio 11 dalį. Apibendrinami tai, kas išdėstyta, siūlome iš esmės nekeisti galiojančio teisinio reglamentavimo dėl savivaldžių automobilių, o tik papildyti reglamentavimą trūkstama dalimi.

1.33. Teikiame šias pastabas dėl ūkio subjektų licencijavimo PTA, techninės ekspertizės ir vairuotojų mokymo srityse:

1.33.1. Aiškinamajame rašte neatskleista, kodėl nuspręsta šiuo metu taikomą „D“ licencijų išdavimo modelį („deklaravimo“) vairuotojų mokymo srityje keisti į „G“ (griežtą).

1.33.2. Pastebėtina, kad SEĮ projekto 17 straipsnyje numatant teisės mokyti vairuotojus ir (ar) vykdyti papildomą vairuotojų mokymą vairavimo mokykloms ir vairuotojų mokytojams panaikinimo pagrindus nėra reglamentuota per kiek laiko ir nuo kokių aplinkybių atsiradimo turi būti priimtas sprendimas dėl minėtos teisės panaikinimo.

1.33.3. Pagal SEĮ projekto 17 straipsnio 7 dalį, teisės mokyti vairuotojus ir (ar) vykdyti papildomą vairuotojų mokymą sustabdymas panaikinamas vairavimo mokyklai ar vairavimo mokytojai per Vyriausybės įgaliotos institucijos nustatytą terminą pašalinus trūkumus, dėl kurių buvo sustabdyta teisė mokyti vairuotojus ir (ar) vykdyti papildomą vairuotojų mokymą. Iš pateikto reglamentavimo nėra aišku, kas ir kokia tvarka įvertins ar vairavimo mokykla ar vairavimo mokytojas trūkumus per Vyriausybės įgaliotos institucijos nustatytą terminą pašalino.

1.33.4. Neaišku kokių tikslų yra siekiama nustatant 17 straipsnio 3 dalyje nurodytus reikalavimus juridiniam asmeniui, kitai organizacijai ar jų padaliniui, siekiantiems įgyti teisę mokyti vairuotojus ir (ar) vykdyti papildomą vairuotojų mokymą ir kaip tokie reikalavimai bus patikrinami faktiškai. Pirmiausiai, neaišku kokiais tikslais mokymo patalpa, praktinio vairavimo mokymo bazė ir transporto priemonės turėtų būti naudojamos, jeigu teisė mokyti vairuotojus ir (ar) vykdyti papildomą vairuotojų mokymą dar nesuteikta. Taip pat neaišku kokią pridėtinę vertę juridinio asmens, kitos organizacijos ar jų padalinio įvertinimui turėtų formalus reikalavimo

naudotis mokymo patalpa, praktinio vairavimo mokymo baze ir transporto priemonėmis, įgyvendinimas, t. y. kokią aiškiai nustatytą problemą siekiama išspręsti ir kokius svarbius visuomenės interesus siekiama apsaugoti.

1.33.5. SEĮ projekte nėra atskleistas santykis tarp vairavimo mokyklos ir vairuotojų mokytojo. Pastebėtina, kad skiriasi SEĮ projekto 17 straipsnio 3 dalyje nustatyti reikalavimai juridiniam asmeniui, kitai organizacijai ar jų padaliniui, siekiančiam įgyti teisę mokyti vairuotojus ir (ar) vykdyti papildomą vairuotojų mokymą nuo šio straipsnio 5 dalyje nustatytų reikalavimų fiziniam asmeniui, analogiškai siekiančiam įgyti teisę mokyti vairuotojus ir (ar) vykdyti papildomą vairuotojų mokymą.

Iš SEĮ projekto 17 straipsnio 1 dalies formuluotės galima būtų daryti išvadą, kad teisę mokyti vairuotojus ir (ar) vykdyti papildomą vairuotojų mokymą gali įgyti ir savarankiškai mokyti tiek juridinis asmuo, kita organizacija ar jų padalinys, tiek fizinis asmuo. Tačiau, pavyzdžiui, fiziniam asmeniui netaikomi tokie reikalavimai kaip naudojimasis mokymo patalpa, atitinkančia Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatytus reikalavimus ir naudojimasis praktinio vairavimo mokymo baze teritorijoje, kurioje nevyksta eismas. Siūlytina tikslinti SEĮ projektą šiuo aspektu.

1.33.6. Pagal SEĮ projekto 17 straipsnio 8 dalies 2 punktą, teisę mokyti vairuotojus ir (ar) vykdyti papildomą vairuotojų mokymą panaikinama per 12 mėnesių nuo Vyriausybės įgaliotos institucijos sprendimo sustabdyti teisę vykdyti vairuotojų mokymą priėmimo, kai teisę mokyti buvo sustabdyta šio straipsnio 6 dalies 1 punkte nurodytu pagrindu ir kai vairavimo mokytojas neatitinka bent vieno šio straipsnio 5 dalyje nustatyto reikalavimo. Neaišku dėl kokių priežasčių nustatomas net 12 mėnesių laikotarpis per kurį būtų panaikinama teisė mokyti vairuotojus ir (ar) vykdyti papildomą vairuotojų mokymą ir nuo kokių priežasčių priklausys kada tokia pareiga bus įgyvendinta.

1.33.7. Pažymėtina, kad SEĮ projekto 18 straipsnis numato nepriekaištingos reputacijos reikalavimą, kuris taikomas tik egzaminuotojui. Atsižvelgiant į veiklos specifiką, siūlymas nepriekaištingos reputacijos reikalavimą nustatyti taip pat ir vairuotojų mokytojui, techninės apžiūros kontrolieriui ir transporto priemonių ekspertui (pagal Įstatymo 6² straipsnį).

1.33.8. SEĮ projekto 18 straipsnis nustato bendruosius reikalavimus egzaminuotojams. Kadangi, pagal SEĮ projektą egzaminuotoju galėtų būti įgaliotas bet kuris fizinis asmuo, atitinkantis SEĮ projekto 18 straipsnyje nustatytus reikalavimus, kyla klausimas, kaip bus užtikrinama šių fizinių asmenų atitiktis minėtiems reikalavimams.

1.33.9. Atkreipiame dėmesį į tai, kad šiais metais Susisiekimo ministerija techninių apžiūrų paslaugų liberalizavimo klausimą pasiūlė Vyriausybės kanceliarijai įtraukti į metinį viešųjų konsultacijų planą. Mūsų nuomone, esminiai sprendimai dėl teisinio reguliavimo PTA srityje keitimo gali būti priimti tik užbaigus viešąsias konsultacijas, todėl šiuo metu svarstyti SEĮ projekte siūlomus pakeitimus PTA srities licencijavime netikslinga.

1.33.10. Pažymėtina, kad siekiant teisės aktų, reglamentuojančių PTA veiklą, suderinamumo kartu su SEĮ projektu atitinkamai turėtų būti koreguojamos Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo nuostatos, susijusios su PTA (dėl PTA įmonių skaičiaus ir jų išdėstymo šalies teritorijoje, atsižvelgiant į PTA poreikį);

1.33.11. SEĮ projekto 26 straipsnyje nėra reglamentuota, nuo kokių aplinkybių atsiradimo momento Vyriausybės įgaliota institucija per 9 darbo dienas turi priimti sprendimą suteikti juridiniam asmeniui, kitai organizacijai ar jų padaliniui teisę atlikti techninę apžiūrą.

1.33.12. Pagal SEĮ projekto 26 straipsnio šio straipsnio 1 dalį sprendimą suteikti juridiniam asmeniui, kitai organizacijai ar jų padaliniui teisę atlikti techninę apžiūrą Vyriausybės įgaliota institucija turi priimti per 9 darbo dienas. Pagal šio straipsnio 2 dalį, Vyriausybės įgaliota institucija, atsisakiusi suteikti juridiniam asmeniui, kitai organizacijai ar jų padaliniui teisę atlikti techninę apžiūrą, turi juridiniam asmeniui, kitai organizacijai ar jų padaliniui nustatyti terminą trūkumams pašalinti, kuris negali būti trumpesnis kaip 10 darbo dienų.

Kadangi, sprendimas suteikti juridiniam asmeniui, kitai organizacijai ar jų padaliniui teisę atlikti techninę apžiūrą turi būti priimtas per 9 darbo dienas, t. y. informacija sprendimui

priimti patikrinama per trumpesnę laikotarpį nei nustatomas laikotarpis trūkumams pašalinti, svarstyti, ar tikslinga nustatinėti tokią trūkumų šalinimo procedūrą iš esmės.

1.33.13. SEĮ projekto 26 straipsnio 5 dalyje nėra reglamentuota nuo kokių aplinkybių paaiškėjimo Vyriausybės įgaliota institucija ne vėliau kaip per 5 darbo dienas įvertina, ar pažeidimas pašalintas, ir priima sprendimą dėl nurodymo sustabdyti techninės apžiūros atlikimą.

1.33.14. SEĮ projekte trūksta Įstatymo 29¹ straipsnių nuostatų dėl PTA kontrolieriams taikomų reikalavimų ir nenumato teisės atlikti techninę apžiūrą PTA kontrolieriams suteikimo pagrindų.

1.33.15. Licencijavimo pagrindų aprašo 18.3 papunktyje nustatyta, kad esminės licencijuojamos veiklos sąlygos – licencijos turėtojų teisės, pareigos ir esminiai reikalavimai licencijos turėtojui, esminį poveikį ūkinei veiklai darantys draudimai ir ribojimai gali būti nustatyti tik įstatymu. Atkreiptinas dėmesys, kad tik iš SEĮ projekto 26 straipsnio 3 dalies 3 punkte nurodyto teisės atlikti techninę apžiūrą techninės apžiūros įmonei sustabdymo pagrindo galima daryti išvadą, kad SEĮ projekto 26 straipsnio 4 dalyje, Vyriausybės įgaliota institucija, priimdama sprendimą dėl nurodymo sustabdyti techninės apžiūros atlikimą techninės apžiūros stotyje, nustato ir terminą šio straipsnio 4 dalyje nustatytų pažeidimų pašalinimui. Šiuo atveju, manytina, kad prieš nustatant minėtą sustabdymo pagrindą SEĮ projekte Vyriausybės įgaliotai institucijai pirmiausiai turi būti nustatyta pareiga nustatyti tokį terminą. Analogiška situacija susidaro reglamentuojant SEĮ projekto 26 straipsnio 3 dalies 4 ir 5 punktuose ir SEĮ projekto 30 straipsnio 4 dalies 5 punkte numatytus sustabdymo pagrindus ir SEĮ projekto 26 straipsnio 6 dalies 4 punkte numatytą panaikinimo pagrindą, kai SEĮ projektas nenumato techninės apžiūros įmonei pareigos vykdyti šių straipsnių punktuose įvardintų veiklų.

1.33.16. SEĮ projekto 26 straipsnio 7 dalies nuostata atitinkamai turėtų būti reglamentuota ir 17 straipsnyje uždraudžiant vairavimo mokyklai ir (ar) vairavimo mokytojų mokyti vairuotojus ir (ar) vykdyti papildomą vairuotojų mokymą neturint tokios teisės arba jeigu ši teisė yra sustabdyta. O taip pat SEĮ projekto 30 straipsnyje, uždraudžiant juridiniam asmeniui, kitai organizacijai ar jų padaliniui atlikti techninę ekspertizę neturint tokios teisės arba jeigu ši teisė yra sustabdyta.

1.33.17. Manytina, kad SEĮ projekto 17 straipsnyje nustatyti teisės mokyti vairuotojus suteikimo, 26 straipsnyje nustatyti teisės atlikti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninę apžiūrą suteikimo pagrindai skiriasi nuo nustatytųjų šiuo metu taikomuose Reikalavimų vairavimo mokykloms apraše, patvirtintame Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2014 m. balandžio 30 d. įsakymu Nr. 2B-85 „Dėl Reikalavimų vairavimo mokykloms aprašo patvirtinimo“ ir Reikalavimų įmonėms, atliekančioms motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomąją techninę apžiūrą, ir teisės atlikti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomąją techninę apžiūrą suteikimo, sustabdymo, sustabdymo panaikinimo ir šios teisės panaikinimo tvarkos apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. spalio 6 d. įsakymu Nr. 3-375 „Dėl Reikalavimų įmonėms, atliekančioms motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomąją techninę apžiūrą, ir teisės atlikti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomąją techninę apžiūrą suteikimo, sustabdymo, sustabdymo panaikinimo ir šios teisės panaikinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Dėl šios priežasties, svarstyti, ar SEĮ projekto 2 straipsnyje, nustatančiame įstatymo įsigaliojimo ir įgyvendinimo tvarką neturėtų atsirasti nuostatos reglamentuojančios kaip turėtų būti užbaigiamos iki šio įstatymo įsigaliojimo pradėtos teisės mokyti vairuotojus ir teisės atlikti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų techninę apžiūrą suteikimo procedūros.

1.33.18. Neaišku, kodėl taikomi skirtingi reikalavimai dėl naudojamų patalpų pritaikymo neįgaliesiems – SEĮ projekto 17 straipsnio 3 dalies 1 punkte ir 27 straipsnio 2 dalies 4 punkte. Nuostatos tikslingos arba siūlomas reglamentavimas turėtų būti pagrįstas aiškinamajame rašte.

1.33.19. Mūsų nuomone, reglamentuojant licencijų išdavimą techninės ekspertizės srityje turėtų būti taikomas „D“ licencijų išdavimo modelis.

1.33.20. SEĮ projekto 30 straipsnio 3 dalis numato, kad paaiškėjus, kad techninės ekspertizės įmonė neatitinka nustatytų veiklos sąlygų, Vyriausybės įgaliota institucija ne vėliau kaip per 2 darbo dienas įspėja techninės ekspertizės įmonę apie galimą teisės atlikti techninę ekspertizę sustabdymą ir nustato terminą, per kurį turi būti pašalinti nustatyti neatitikimai. Siūlymas tikslinti kokių konkrečiai veiklos sąlygų techninės ekspertizės įmonė gali neatitikti. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad pagal Licencijavimo pagrindų aprašo 18.8 papunktį licencijavimą reguliuojančiuose įstatymuose numatoma nuostata, kad prieš licencijos galiojimo sustabdymą, jeigu nustatyti trūkumai – neesminiai licencijuojamą veiklą reguliuojančių teisės aktų pažeidimai ar nekeliantys rizikos pažeisti svarbius visuomenės interesus, licencijos turėtojas turi būti įspėjamas apie numatomą taikyti poveikio priemonę, išskyrus Licencijavimo pagrindų aprašo 16 punkte nurodytą atvejį. Todėl vertinant techninės ekspertizės įmonės neatitikimus minėtoms veiklos sąlygoms turėtų būti įvertintas Licencijavimo pagrindų aprašo 18.8 papunktyje nustatytas reikalavimas.

1.33.21. SEĮ projekto 31 straipsnyje nustatyti reikalavimai transporto priemonių ekspertams, tačiau nėra aišku kas ir koku būdu užtikrins transporto priemonių ekspertų atitiktį minėtiems reikalavimams, SEĮ projektas nenumato teisės suteikimo pagrindų transporto priemonių ekspertams.

1.34. Įstatymo 23 straipsnio 1 dalyje išdėstytos motorinių transporto priemonių, jų junginių su priekabomis kategorijos. Pavyzdžiui, Įstatymo 23 straipsnio 1 dalies 6 punkte konkrečiai nurodyta, kas yra B kategorijos vairavimo kategorija: „B kategorija – automobiliai, kurių didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 3 500 kg ir kurie skirti ir suprojektuoti vežti ne daugiau kaip aštuonis keleivius, neįskaitant vairuotojo; šie automobiliai gali būti sujungti su priekaba, kurios didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 750 kg; šie automobiliai taip pat gali būti sujungti su priekaba, kurios didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 750 kg, tačiau šio junginio didžiausioji leidžiamoji masė turi būti ne didesnė kaip 4 250 kg; automobilio ir priekabos, kurios didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 750 kg, junginį, kurio didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3 500 kg, leidžiama vairuoti tik išlaikius įgūdžių ir elgsenos patikrinimo egzaminą valstybės įmonėje „Regitra“;“.

Atkreipiame dėmesį, kad SEĮ projekte neliko analogiškų nuostatų, o informacija apie vairavimo kategorijas perkelta į SEĮ projekto 2 priedą, kuriame transporto priemonės vairavimui reikalinga vairavimo kategorija susiejama su konkrečia transporto priemonės kategorija (pavadinimu). Pažymime, kad jeigu tam tikras vairuotojas norėtų žinoti, kokią vairavimo kategoriją jis turi (tai yra sužinoti transporto priemonės rūšį, maksimalią masę, keleivių skaičių ir t. t.), šis vairuotojas nerastų ieškomos informacijos, kadangi, pavyzdžiui, B kategorija išskaidyta per visą SEĮ projekto 2 priedą. Taigi, šiuo atžvilgiu SEĮ projekto 2 priede pateikta informacija ne visuomet patogi vartotojui, o informacija apie turimą vairavimo kategoriją vairuotojui būtina. Be to, abejojama, ar SEĮ projektu siūlomas reglamentavimas tinkamai įgyvendintų Direktyvos 2006/126/EB 4 straipsnio „Kategorijos, sąvokų apibrėžimai ir minimalus amžius“ nuostatas. Atsižvelgdami į tai ir siekdami teisinio aiškumo, siūlome į SEĮ projekto tekstą grąžinti šiuo metu galiojančią Įstatymo 23 straipsnio 1 dalį, kurioje išdėstytos motorinių transporto priemonių, jų junginių su priekabomis kategorijos.

Papildomai atkreipiame dėmesį į tai, kad SEĮ projekto 2 priede, skiltyje „Kitos transporto priemonės“ tam tikrais atvejais nurodomos spec. paskirties motorinės transporto priemonės, kurioms vairuoti neva nereikalingos jokios vairavimo kategorijos. Manome, kad tai nepriimtina eismo saugumo požiūriu ir siūlome nustatyti atitinkamą vairavimo kategoriją didelių gabaritų varikliu varomoms transporto priemonėms (t. y. išskyrus dviračius ir pan.).

1.35. Neaiški SEĮ projekto 24 straipsnio 8 dalies nuostata ir jos paskirtis.

1.36. SEĮ projekto 27 straipsnio 3 dalis neturi nieko bendro su techninės apžiūros įmonių veiklos vykdymo sąlygomis.

1.37. SEĮ projekto 28 straipsnio 2 dalies 3 punkte numatytas PTA atlikimo periodiškumas neatitinka Direktyvos 2014/45/ES 5 straipsnio 1 dalies b) punkto nuostatų.

1.38. SEĮ projekte siūloma Įstatymą vadinti „Lietuvos Respublikos saugaus eismo įstatymu“, tačiau jo prieduose nurodomas senasis Įstatymo pavadinimas.

1.39. Aiškinamojo rašto 11 punktą, kuriame nurodomi įgyvendinamieji teisės aktai, turėtų būti papildytas KET, kurių nuostatos tiesiogiai su susijusios su SEĮ projektu.

2. Dėl KĮ projekto:

2.1. KĮ projektu keičiamo Kelių įstatymo 2 straipsnio 2 ir 3 dalyse sąvokų „Didžiagabaritė transporto priemonė“ ir „Didžiausieji leidžiami naudojamis keliais transporto priemonės ar jų junginio techniniai parametrai“ apibrėžtyse nurodyta, kad Vyriausybė ar jos įgaliota institucija nustatys didžiausius transporto priemonės ar jos junginio matmenis, masę, ašies (ašių) apkrovą ir kitus techninius parametrus. Siekiant nuoseklumo, siūloma atitinkamai patikslinti institucijų įgaliojimus, nurodytus šiuo metu galiojančio Kelių įstatymo 17 straipsnio 3 dalyje, 20 straipsnio 1 dalyje ir prireikus kitose dalyse. Taip pat atitinkamai siūlome tikslinti KĮ projekto 2 straipsnio 21 dalį.

2.2. Atkreiptinas dėmesys, kad Kelių įstatymo 1 straipsnyje įtvirtinta Kelių įstatymo paskirtis. Pagal Kelių įstatymo 1 straipsnio 1 dalį „šis Įstatymas nustato Lietuvos Respublikos automobilių kelių plėtojimo, priežiūros ir naudojimosi jais teisinius pagrindus“. Susisiekimo ministerijos nuomone, nuostatos, kurias turi žinoti transporto priemonių vairuotojai (pavyzdžiui, automagistralė, skiriamoji juosta ir kt.), turėtų būti aprašyti ne Kelių įstatyme, o Saugaus eismo įstatyme. Todėl nėra aišku, kokių tikslų galiojančio Įstatymo nuostatos perkeliamos į Kelių įstatymą, ir manome, kad tai daryti netikslinga.

3. Dėl ANK projekto.

3.1. ANK projektas taisytinas pagal 2019 m. kovo 26 d. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 27, 34, 420, 422, 423, 424 straipsnių pakeitimo ir Kodekso papildymo 31¹ ir 693 straipsniais įstatymą Nr. XIII-2027 (nuostatos dėl antialkoholinių variklio užraktų naudojimo).

3.2. Siekiant teisės aktų suderinamumo iš esmės turi būti peržiūrėtos visos ANK nuostatos, susijusios su PTA, techninės ekspertizės ir vairuotojų mokymo sritimis.

3.3. ANK projekte dėstomo ANK 417 straipsnio pakeitime nurodoma, kad keičiama 416 straipsnio 6 dalis.

3.4. ANK projekte naudojama galiojančio Įstatymo pavadinimas, atitinkamai turėtų būti peržiūrėtas visas ANK.

3.5. ANK projekte dėstomo ANK 415 straipsnio 2 dalies pakeitime turi būti nurodytas Saugaus eismo įstatymo priedo numeris.

3.6. Susisiekimo ministerija yra gavusi asociacijos „Savarankiškas gyvenimas“ kreipimąsi dėl KET numatytos stovėjimo vietų, skirtų neįgaliųjų automobiliams, tvarkos pažeidimų.

Asociacijos „Savarankiškas gyvenimas“ atstovai pateikė informaciją, kad nepaisant to, kad valstybė teisiniu reguliavimu siekia sudaryti palankias sąlygas neįgaliesiems dalyvauti viešajame eisme, pritaikyti aplinką neįgaliųjų poreikiams, išduoda atitinkamus dokumentus (neįgalių asmenų automobilių statymo korteles), o kelio savininkai įrengia reikiamą kelių infrastruktūrą, šios pastangos nueina perniek dėl KET pažeidimų, kai stovėjimo vietos, skirtos neįgaliųjų automobiliams, užimamos kitų asmenų, dėl ko galiausiai neįgalieji netenka galimybės pasinaudoti jiems pritaikyta infrastruktūra.

Susisiekimo ministerijos ir asociacijos „Savarankiškas gyvenimas“ nuomone, ANK tikslinga numatyti atskirą, labiau atgrasiančią sankciją su galimybe skirti teisės vairuoti transporto priemones atėmimą pakartotiniams pažeidėjams už KET pažeidimus dėl stovėjimo vietų, skirtų neįgaliųjų automobiliams, užėmimo. Siūlome ANK 417 straipsnį papildyti nauja 3 dalimi ir ją išdėstyti taip:

„3. Stovėjimo vietų, skirtų neįgaliųjų transporto priemonėms, naudojimo tvarkos pažeidimas

užtraukia baudą vairuotojams nuo šešiasdešimt iki devyniasdešimt eurų“.

Taip pat siūlome ANK 417 straipsnyje numatyti galimybę skirti teisės vairuoti transporto priemones atėmimą už naujoje 3 dalyje nustatytus pažeidimus – „Už šio straipsnio 3 dalyje numatytą administracinį nusižengimą gali būti skiriamas teisės vairuoti transporto priemones atėmimas nuo vieno iki trijų mėnesių.“

3.7. Siūlome įvertinti, ar siekiant išvengti nuostatos „(teisė vairuoti transporto priemonės ar tos kategorijos transporto priemonės nesuteikta arba teisė vairuoti transporto priemonės atimta, sustabdyta, negrąžinta)“ kartojo ANK projekte, paaiškinimas kada asmuo laikomas „neturinčiu teisės vairuoti transporto priemonės“ negalėtų būti nustatytas viename straipsnyje.

4. *Dėl BK projekto.* Pagal kompetenciją pastabų ir pasiūlymų neturime.

5. *Dėl CK projekto.* Pagal kompetenciją pastabų ir pasiūlymų neturime.

Atsižvelgiant į Įstatymų projektams teikiamų pastabų pobūdį ir apimtį, taip pat kitų institucijų ir socialinių partnerių pateiktas pastabas, manome, kad patikslinti Įstatymų projektai turi būti pateikti derinti suinteresuotoms institucijoms pakartotinai.

Siekiant kokybiško teisės aktų rengimo, teisinio aiškumo, nuoseklaus teisinio reguliavimo nuostatų keitimo ir tinkamo Europos Sąjungos teisės įgyvendinimo nacionalinėje teisėje užtikrinimo, taip pat laikantis galiojančio kuruojamų sričių tarp institucijų priskyrimo, Susisiekimo ministerija mano, kad šiuo metu Įstatymas turėtų būti keičiamas iš dalies, kiek tai susiję su Vidaus reikalų ministerijos ir jos įgaliotų institucijų reguliavimo sritimis, sprendžiant jose kylančius praktinius klausimus, atliekant redakcinius su kitomis institucijomis suderintus pakeitimus, bet ne Įstatymo naujos redakcijos apimtimi, nepagrįstai atsisakant tam tikrų eismo saugos pagrindų ir iš esmės keičiant ūkinės veiklos sąlygas.

Papildomai informuojame, kad Susisiekimo ministerija, siekdama įgyvendinti 2018 m. balandžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2018/645, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir kvalifikacijos kėlimo ir Direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (toliau – Direktyva 2018/645), planuoja artimiausiu metu parengti Įstatymo pakeitimo projektą. Atkreipiame dėmesį, kad Direktyvos 2018/645 (išskyrus vieną punktą) turi būti laikomasi ne vėliau kaip nuo 2020 m. gegužės 23 d. Pažymime, kad siūloma SEĮ projekto įsigaliojimo data (2020 m. lapkričio 1 d.) nederina su data, nuo kurios turi būti laikomasi Direktyvos 2018/645 nuostatų ir tai nulems teisės aktų nuostatų nesuderinamumą. Dėl šios priežasties pakartotinai siūlome nedėstyti Įstatymo nauja redakcija, o atlikti reikalingus ir aktualius dalinius Įstatymo pakeitimus.

Susisiekimo ministerija Įstatymų projektus pagal kompetenciją pateikė derinti Lietuvos automobilių kelių direkcijai prie Susisiekimo ministerijos ir Lietuvos transporto saugos administracijai. Pridedame šių institucijų pateiktą nuomonę ir pastabas.

PRIDEDAMA:

1. Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos 2019 m. gegužės 10 d. raštas Nr. 2E-3235 „Dėl įstatymų projektų“, 3 lapai;

2. Lietuvos transporto saugos administracijos 2019 m. gegužės 15 d. raštas Nr. 15B-3139 „Dėl įstatymų projektų derinimo“, 7 lapai.

Susisiekimo viceministras

Paulius Martinkus

A. Karnilavičius, tel. (8 5) 239 3874, el. p. andrius.karnilavicius@sumin.lt,

D. Bial, tel. (8 5) 239 3937, el. p. dmitrij.bial@sumin.lt,

L. Šlajus, tel. (8 5) 239 3932, el. p. liutauras.slajus@sumin.lt.