

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO
569 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIII-P-4438**

Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2020 m. spalio 20 d. sprendimo Nr. SV-S-1686 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 2 punktą, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

Nepritarti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 569 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIII-P-4438 (toliau – Įstatymo projektas) dėl šių priežasčių:

1. Įstatymo projekto 1 straipsniu, kuriuo siūloma keisti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) 569 straipsnio 3 dalį, siekiama nustatyti pareigą kelio ruožuose, kuriuose įrengti ar laikinai pastatyti nestacionarūs nustatyto greičio režimo ar kitus pažeidimus fiksuojantys automatiniai prietaisai, statyti kelio ženklus, kuriais būtų informuojama apie atliekamą automatinę eismo kontrolę. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 4 straipsnyje nustatyta, kad valstybės pareiga – sudaryti saugias ir vienodas visiems eismo dalyviams dalyvavimo eisme sąlygas, eismo dalyvių pareiga – žinoti valstybės nustatytą eismo tvarką ir jos laikytis. Būtent eismo dalyvių žinojimas, jog jų daromi pažeidimai gali būti fiksuojami ne tik atitinkamais informaciniais ženklais pažymėtuose kelio ruožuose, bet visuose keliuose, motyvuoja eismo dalyvius būti sąmoningus ir laikytis Kelių eismo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“, (toliau – KET) reikalavimų. Be to, mobiliosios teisės pažeidimų fiksavimo sistemos gali fiksuoti ne tik leistino greičio viršijimo atvejus, bet ir tikrinti, ar transporto priemonė apdrausta transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu, atlikta jos privalomoji techninė apžiūra, ji nėra vogta ar ieškoma ir pan. Nustačius reikalavimą naudoti informacinius kelio ženklus prieš mobiliąsias teisės pažeidimų fiksavimo sistemas, gali susidaryti situacija, kai vairuotojas (kurio transporto priemonė nėra apdrausta transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu, neįregistruota, be privalomosios techninės apžiūros, nesumokėtas transporto priemonių savininkams ar valdytojams nustatyto dydžio mokestis už naudojimąsi keliais), pamatęs informacinį kelio ženklą, apvažiuos kontroliuojamą kelio ruožą ir taip išvengs atsakomybės už daromus nusižengimus. Įstatymo projektu siūlomi ANK pakeitimai ne tik neprisidėtų prie saugaus eismo tikslų ar visuomenės ir valstybės interesų nuo administracinių nusižengimų gynimo, bet priešingai – padėtų asmenims, nesilaikantiems nustatytų reikalavimų, išvengti administracinės atsakomybės.

2. Nustačius reikalavimą naudoti informacinius kelio ženklus prieš mobiliąsias teisės pažeidimų fiksavimo sistemas, policijos pareigūnai susidurtų ir su praktinėmis taikymo

problemomis. Policijos pareigūnai turės prižiūrėti ne tik šalia važiuojamosios kelio dalies pastatytas mobiliąsias pažeidimų fiksavimo sistemas, bet ir pastatytus mobiliuosius informacinius ženklus, kad jie nebūtų niokojami, nuverčiami ar apskunami. Be to, kiekvienu atveju reikės įrodinėti, kad informacinis ženklas nusižengimo momentu tikrai tinkamai stovėjo (nebuvo apsuktas, nugriautas), o, įvertinus ir reikalavimus dėl ženklo įrengimo aukščio, įrodinėti, kad vairuotojas turėjo galimybę jį pastebėti (žemai stovintį kelio ženklą gali užstoti gretima eismo juosta važiuojantys automobiliai ir pan.). Be to, siūlomi pakeitimai pareikalautų ir papildomų valstybės biudžeto išlaidų – institucijos, naudojančios mobiliąsias teisės pažeidimų fiksavimo sistemas, privalės būti aprūpintos mobiliaisiais kelio ženklais, turėti tam skirtų transporto priemonių (galbūt priekabų), kuriose tilptų kelio ženklai ir pan.

3. Įstatymo projektu siūlomas reglamentavimas taip pat užkirstų kelią pažangių technologijų, įrengtų policijos transporto priemonėse (automobiliuose, motocikluose) ir skirtų teisės pažeidimams fiksuoti, naudojimui, t. y. judančiose policijos transporto priemonėse nebegalėtų būti naudojamos pažeidimus fiksuojančios ir automatiniu būdu į Administracinių nusižengimų registrą duomenis siunčiančios mobiliosios sistemos, kurios, kaip ir kitos šiuolaikiškos teisės pažeidimų fiksavimo sistemos, vertinamos kaip korupcijos riziką eliminuojančios eismo kontrolės priemonės.

4. Abejonių kelia Įstatymo projekto aiškinamajame rašte pateikti argumentai, kurie nepatvirtinti jokiais moksliniais tyrimais, dėl poreikio statyti kelio ženklus, įspėjančius apie atliekamą automatinę eismo kontrolę, nes jų nesant vairuotojai patiria papildomą įtampą vairuodami transporto priemones, sumažėja jų dėmesio koncentracija į kelią, jie staigiai stabdo transporto priemones ir taip sukelia grėsmę eismo saugumui. KET 127 punkte nustatyta, kad vairuotojas privalo važiuoti neviršydamas leistino greičio, t. y. šio reikalavimo vairuotojas privalo laikytis ne tik kelio ruože, kuriame stovi kelio ženklas, informuojantis apie kelyje įrengtas pažeidimų fiksavimo sistemas, bet visuose keliuose ir nuolat. Važiudamas leistinu greičiu vairuotojas niekada nejaus įtampos, kad gali būti užfiksuotas ir patrauktas atsakomybėn, neprivalės staigiai stabdyti ir mažinti greitį iki leistino. Be to, net ir įrengus informacinius kelio ženklus, greitį viršijantis vairuotojas taip pat sutelks savo dėmesį ne į eismą, o į kelio ženklus, kuriuos pamatęs staigiai stabdys transporto priemonę siekdamas sumažinti greitį, todėl Įstatymo projektu siūlomas teisinis reguliavimas gali sukurti priešingą efektą.

5. 2018 m. Europos Sąjungos keliuose žuvo daugiau kaip 25 000 žmonių. Europos Sąjungos ilgalaikis tikslas – iki 2050 m. pasiekti, kad žūčių keliuose skaičius kuo labiau priartėtų prie nulio. Lietuvos strateginis tikslas deklaruotas Valstybinėje eismo saugumo programoje „Vizija – nulis“, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. kovo 18 d. nutarimu Nr. 256 „Dėl Valstybinės eismo saugumo programos „Vizija – nulis“ patvirtinimo“, – iki 2030 m. žuvusiųjų skaičių Lietuvos keliuose sumažinti 50 proc., palyginti su 2019 m., t. y. kad eisme žūtų ne daugiau kaip 75 eismo dalyviai arba 1 mln. gyventojų tektų ne daugiau kaip 25 žuvusieji Lietuvos keliuose. Vienas iš uždavinių strateginiam tikslui pasiekti – sumažinti leistino greičio viršijimo atvejų skaičių. Nors Lietuvoje eismo saugumo situacija gerėja ir žuvusiųjų skaičius mažėja (prie šių rezultatų ypač prisideda greičio matavimo prietaisų ir neviešo pobūdžio prevencinių priemonių taikymas), tačiau Lietuva vis dar atsilieka nuo Europos Sąjungos vidurkio pagal žuvusiųjų keliuose per metus skaičių, tenkantį 1 mln. gyventojų (2019 m. Lietuvoje 1 mln. gyventojų teko 65 žuvusieji, o Europos Sąjungos vidurkis – 49 žuvusieji). Be to, tokiose valstybėse kaip Suomija, Nyderlandai, Belgija, Vokietija, Šveicarija, Liuksemburgas, Čekija, Airija, Vengrija, Austrija, Estija ir kt., kurios yra padariusios nemažą pažangą eismo saugumo srityje, netaikomas reikalavimas informaciniais ženklais žymėti vietas, kuriose mobiliesiomis (daugelyje šalių ir stacionariomis) teisės pažeidimų fiksavimo sistemomis kontroliuojamas eismas (Vokietijoje ir Šveicarijoje netgi draudžiama įspėti

apie mobiliąsias ir stacionarias teisės pažeidimų fiksavimo sistemas). Klausimas dėl nestacionarių nustatyto greičio režimo ar kitus pažeidimus fiksuojančių automatinių prietaisų žymėjimo kelio ženklais buvo aptartas Eismo saugumo tarybos 2020 m. spalio 6 d. posėdyje (protokolo Nr. 5-72 2 klausimo 4 nutarimas), kuriame Eismo saugumo tarybos nariai nutarė, kad, atsižvelgus į Europos Sąjungos valstybių narių gerąją praktiką ir siekiant visuotinio eismo saugumo užtikrinimo, vairuotojai kelyje neturėtų būti įspėjami atitinkamais įspėjamaisiais arba informaciniais kelio ženklais apie mobiliąsias teisės pažeidimų fiksavimo sistemas. Manytina, kad valstybės politika turi būti ir toliau nukreipta ne į atskirų eismo dalyvių išreikšto noro važiuoti leistinu greičiu tik informaciniais kelio ženklais pažymėtose kelio ruožuose palaikymą, o į bendras pastangas ir siūlomus ambicingus planus kuriant ilgalaikę saugaus eismo strategiją „Vizija – nulis“.

Ministras Pirmininkas

Vidaus reikalų ministras