

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 569 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIII-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-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, kad įrodymai dėl tam tikrų administracinių nusižengimų, užfiksuotų stacionariomis ar mobiliosiomis teisės pažeidimų fiksavimo sistemomis, nedalyvaujant pareigūnui, būtų renkami tik esant Kelių eismo taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“, (toliau – KET) numatytam kelio ženklui, informuojančiam apie automatinę eismo kontrolę. Tokiu pakeitimu iš esmės siūloma įtvirtinti pareigą iš anksto informuoti apie atliekamą automatinę eismo kontrolę visuose kelio ruožuose, kuriuose automatiniais prietaisais vykdoma greičio ar kitų pažeidimų kontrolė. 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 kelio ženklais pažymėtuose kelio ruožuose, bet visuose keliuose, motyvuoja eismo dalyvius būti sąmoningus ir laikytis KET reikalavimų. 2020 m. policijai pradėjus naudoti 37 šiuolaikiškas teisės pažeidimų fiksavimo sistemas „PoliScan FM1“, per šių metų 9 mėnesius nustatyta net 57 procentais daugiau greičio viršijimo atvejų, nei per tą patį laikotarpį 2019 m. (2020 m. – 295 872, 2019 m. – 188 202), atitinkamai eismo įvykiuose žuvo 17 žmonių (12 procentų) mažiau nei per tą patį 2019 m. laikotarpį (2020 m. – 122, 2019 m. – 139). 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. Nustačius reikalavimą naudoti 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 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 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 teisės pažeidimų fiksavimo sistemas, bet ir pastatytus mobiliuosius kelio ženklus, kad jie nebūtų niokojami, nuverčiami ar apskunami. Be to, kiekvienu atveju reikės įrodinėti, kad kelio ženklas nusižengimo momentu tikrai tinkamai stovėjo (nebuvo apsuktas, nugriautas), o, įvertinus ir reikalavimus dėl kelio ženklo įrengimo aukščio, įrodinėti, kad vairuotojas turėjo galimybę jį pastebėti (žemai stovintį kelio ženklą gali užstoti gretima eismo juosta važiuojantys automobiliai). 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. Šiuo metu policijos turimoms mobiliosioms teisės pažeidimų fiksavimo sistemoms paženklinti kelio ženklais reikėtų apie 90 000 eurų. Kiekvienai papildomai sistemai ženklinti reikėtų apie 1 500 eurų.

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 teisės pažeidimų fiksavimo sistemos, kurios, kaip ir kitos šiuolaikiškos teisės pažeidimų fiksavimo sistemos, vertinamos kaip korupcijos riziką eliminuojančios eismo kontrolės priemonės.

4. 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 mobiliąsias teisės pažeidimų fiksavimo sistemas, bet visuose keliuose ir nuolat. Važiuodamas 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 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 Respublikos 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 procentų, 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, 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 Suomijos Respublika, Nyderlandų Karalystė, Belgijos Karalystė, Vokietijos Federacinė Respublika, Šveicarijos Konfederacija, Liuksemburgo Didžioji Hercogystė, Čekijos Respublika, Airija, Vengrija, Austrijos Respublika, Estijos Respublika 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 (Vokietijos Federacinėje Respublikoje ir Šveicarijos Konfederacijoje netgi draudžiama įspėti apie mobiliąsias ir stacionarias teisės pažeidimų fiksavimo sistemas). Klausimas dėl mobiliųjų teisės pažeidimų fiksavimo sistemų 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 kelio ženklais apie mobiliąsias teisės pažeidimų fiksavimo sistemas. Valstybės politika turi būti ir toliau nukreipta ne į atskirų eismo dalyvių išreikšto noro važiuoti leistinu greičiu tik 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