

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ĮSTATYMO
NR. VIII-2043 11 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XVP-667(2)**

2026 m.

d. Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2026 m. kovo 16 d. sprendimą Nr. SV-S-585 „Dėl įstatymo projekto išvadų“, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

Iš esmės pritarti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 11 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XVP-667(2) (toliau – Įstatymo projektas) tikslui – sumažinti biurokratiją ir sudaryti sąlygas efektyviau ir greičiau užtikrinti eismo saugumą bei pralaidumą, tačiau siūlyti Lietuvos Respublikos Seimui tobulinti Įstatymo projektą atsižvelgiant į šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnio 2 dalies 1 ir 5 punktuose įtvirtintus teisėkūros efektyvumo principus, turi būti įvertinamos visos galimos teisinio reguliavimo alternatyvos. Įstatymo projektu siūlomo teisinio reguliavimo poveikis būtų platesnis, nei nurodoma Įstatymo projekto aiškinamajame rašte. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) 11 straipsnio 7 dalies 6 punktas įpareigoja kelio savininkus (valdytojus) Susisiekimo ministerijos nustatytais atvejais derinti eismo organizavimo sprendimus, o ne tik lentelių su žalia rodykle įrengimo sąlygas. Ši nuostata sudaro teisinį pagrindą valstybės institucijoms bei įstaigoms dalyvauti priimant strategiškai svarbius eismo organizavimo sprendimus ir juos kontroliuoti. Pripažinus netekusiu galios Įstatymo 11 straipsnio 7 dalies 6 punktą, valstybė prarastų teisinį pagrindą kontroliuoti bet kokius kitus strategiškai svarbius eismo organizavimo pakeitimus, taip būtų susilpnintas nuoseklus ir vientisas valstybės eismo saugumo priežiūros teisinis reguliavimas. Platesnio pobūdžio nuostatos, turinčios reikšmingų pasekmių visai valstybės eismo saugumo organizavimo ir priežiūros sistemai, atsisakymas siekiant išspręsti siauros apimties klausimą dėl konkretaus eismo reguliavimo būdo neatitinka teisėkūros proporcingumo principo.

2. Atkreiptinas dėmesys, kad Lentelių su žalia rodykle prie raudono šviesoforo signalo įrengimo vertinimo metodika, patvirtinta viešosios įstaigos Transporto kompetencijų agentūros direktoriaus 2020 m. sausio 23 d. įsakymu Nr. 2-16 „Dėl Lentelių su žalia rodykle prie raudono šviesoforo signalo įrengimo vertinimo metodikos patvirtinimo“, (toliau – Metodika) nustato lentelių su žalia rodykle poveikio sankryžų saugai ir pralaidumui vertinimo tvarką.

Atsižvelgiant į savivaldybių lūkesčius, viešosios įstaigos Transporto kompetencijų agentūros direktoriaus 2026 m. kovo 24 d. įsakymu Nr. 2-47 „Dėl viešosios įstaigos Transporto kompetencijų agentūros direktoriaus 2020 m. sausio 23 d. įsakymo Nr. 2-16 „Dėl Lentelių su žalia rodykle prie raudono šviesoforo signalo įrengimo vertinimo metodikos patvirtinimo“ pakeitimo“ buvo patvirtinti Metodikos pakeitimai, kurie įsigaliojo 2026 m. balandžio 1 d. Šiais pakeitimais buvo supaprastintos procedūros, nustatyti aiškesni sankryžų pralaidumo vertinimo kriterijai, pagal kuriuos modeliuojant eismo srautus ir nustatant skaitines pralaidumo vertes vertinama, ar esamas sankryžos pralaidumas dešiniojo posūkio kryptimi yra pakankamas. Patiems kelių savininkams (valdytojams) suteikta galimybė nustatyti sankryžų pralaidumo rodiklius, atsižvelgiant į vertinimo rezultatus, formuoti neigiamą arba

teigiamą išvadą dėl lentelės su žalia rodykle prie raudono šviesoforo signalo įrengimo, nebevertinant papildomos šviesoforo sekcijos įrengimo alternatyvos. Taip pat suteikta galimybė sankryžų eismo srautų modeliavimą atlikti ne tik viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūra, bet ir patiems šviesoforų valdytojams – lentelių įrengimo iniciatoriams, jeigu jie to pageidauja.

3. Įstatymo 10 straipsnio 8 dalis suteikia savivaldybės merui arba jo įgaliotam savivaldybės administracijos direktoriui teises ir pareigas užtikrinti eismo saugumą. Šie subjektai, vadovaudamiesi nacionalinėse plėtros programose suplanuotomis valstybinės eismo saugumo užtikrinimo politikos įgyvendinimo priemonėmis, tvirtina savivaldybės eismo saugumo užtikrinimo priemones bei projektus. Minėti subjektai tiesiogiai organizuoja eismą vietinės reikšmės keliuose bei gyvenamosiose vietovėse, rūpinasi šių kelių bei gatvių priežiūra, tiesimu, taisymu bei rekonstravimu ir atlieka kitas funkcijas užtikrinant eismo saugumą. Tačiau šios teisės nėra absoliučios, jos turi būti įgyvendinamos laikantis Įstatymo 11 straipsnio, kuris nustato, kad kelių savininkai ar valdytojai, atlikdami priskirtąsias funkcijas, užtikrina vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse saugias eismo sąlygas, įgyvendindami juose eismo saugumo priemones. Metodikoje numatyti eismo saugumo ir pralaidumo reikalavimai nelaikytini pertekliniais reikalavimais, kaip tai nurodoma Įstatymo projekto aiškinamajame rašte, o yra tiesioginis Įstatymo ir kitų teisės aktų nuostatų įgyvendinimas, siekiant užtikrinti eismo saugumą. Vadovaujantis Įstatymo 10 straipsnio 8 dalies 2 punktu, užtikrindamas eismo saugumą, savivaldybės meras arba jo įgaliotas savivaldybės administracijos direktorius iš savivaldybės administravimo subjektų ir valstybinio administravimo subjektų savivaldybėje, nevyriausybinių organizacijų atstovų sudaro savivaldybės eismo saugumo komisiją. Kadangi savivaldybių eismo saugumo komisijos sprendžia eismo saugumo ir eismo organizavimo klausimus, lentelių su žalia rodykle prie raudono šviesoforo signalo įrengimo galimybė turėtų būti vertinama būtent šių komisijų veiklos kontekste, tačiau galiojantis teisinis reguliavimas neužtikrina, kad šis klausimas būtų svarstomas savivaldybių eismo saugumo komisijose, Įstatymo 11 straipsnio 7 dalies 6 punktas nenumato tokios galimybės.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, taip pat į Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodytą lūkestį, kad savivaldybės savarankiškai priimtų sprendimą dėl lentelės su žalia rodykle įrengimo galimybių ir atitikties teisės aktų reikalavimams, bei vertinant šio eismo organizavimo būdo specifiką ir galimas rizikas (pavyzdžiui, nesuderinamumas su kitais eismo organizavimo sprendimais, nepakankamas matomumas, nesuderinamumas su jutikliniu šviesoforų valdymu), siūlytina tikslinti Įstatymo 11 straipsnio 7 dalies 6 punktą ir jį išdėstyti taip:

„6) Susisiekimo ministerijos nustatytais atvejais suderinti eismo organizavimą su Susisiekimo ministerija ar jos įgaliota institucija, įstaiga ar valstybinės reikšmės kelių valdytoju arba gauti savivaldybės eismo saugumo komisijos teigiamą išvadą dėl eismo organizavimo.“

4. Seimui priėmus Įstatymo projektą, Susisiekimo ministerija turės pakeisti Kelių šviesoforų įrengimo taisykles, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2012 m. sausio 31 d. įsakymu Nr. 3-81 „Dėl Kelių šviesoforų įrengimo taisyklių patvirtinimo“, kuriose galėtų būti numatyta, jog sprendimas įrengti lentelę su žalia rodykle prie transporto šviesoforo raudono signalo vietinės reikšmės keliuose būtų derinamas ne su viešąja įstaiga Transporto kompetencijų agentūra, o gavus savivaldybės eismo saugumo komisijos teigiamą išvadą. Atsižvelgiant į tai, Įstatymo projektas turėtų būti papildytas baigiamosiomis nuostatomis, numatančiomis Įstatymo projektu siūlomų pakeitimų įsigaliojimo datą, ir įgyvendinimo nuostata, kad susisiekimo ministras iki šio įstatymo įsigaliojimo priima šio įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus (numatant ne mažesnę kaip 3 mėn. terminą iki Įstatymo projekto įsigaliojimo).

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras