

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS
ĮSTATYMO NR. VIII-2043 17 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO
NR. XIII-3782**

2019 m.

d. Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2019 m. spalio 9 d. sprendimo Nr. SV-S-1402 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 4 punktą, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

Nepritarti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 17 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIII-3782 (toliau – Įstatymo projektas) dėl šių priežasčių:

1. Siūlymas atsisakyti teisės aktuose nustatytos prievolės dviratininkams dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais arba naudoti žibintus šviesiuoju paros metu ir tokiu būdu sumažinti vienų iš pažeidžiamiausių eismo dalyvių – dviratininkų, važiuojančių važiuojamąja kelio dalimi kartu su motorinėmis transporto priemonėmis, matomumą nėra pagrįstas jokiais objektyviais duomenimis, moksliniais tyrimais ar studijomis, įrodančiais, kad esami reikalavimai dviratininkams yra pertekliniai ir kad šių reikalavimų atsisakymas neturės neigiamos įtakos eismo saugai, todėl nurodytas siūlymas nepriimtinas eismo saugos požiūriu. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Septynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos, kuriai pritarė Lietuvos Respublikos Seimas 2016 m. gruodžio 13 d. nutarimu Nr. XIII-82 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“, 331.6 papunktyje įtvirtinta nuostata dėl deramo dėmesio skyrimo eismo saugumui užtikrinti.

2. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad „važiuodamas važiuojamąja kelio dalimi, dviračio vairuotojas privalo dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais arba dviračio priekyje turi degti baltas šviesos žibintas, o gale – raudonas šviesos žibintas“. Pagal Įstatymo 2 straipsnio 60 dalį „ryškiaspalvė liemenė su šviesą atspindinčiais elementais – geltonos, oranžinės ar raudonos spalvos liemenė arba kitas viršutinės kūno dalies (nuo kaklo iki juosmens) drabužis su iš visų pusių kitiems eismo dalyviams matomais šviesą atspindinčiais elementais“. Pabrėžtina, kad esamas reglamentavimas yra gana lankstus ir dviračių vairuotojai gali pasirinkti jiems tinkamą variantą eismo saugai šviesiuoju paros metu užtikrinti – dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais, t. y. bet kokį geltonos, oranžinės ar raudonos spalvos viršutinės kūno dalies (nuo kaklo iki juosmens) drabužį su šviesą atspindinčiais elementais, arba dviračio priekyje turėti degantį baltos šviesos žibintą, o gale – raudonos šviesos žibintą (kaip to reikalaujama iš kitų važiuojamąja kelio dalimi važiuojančių transporto priemonių).

3. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Įstatyme numatytos dviratininkų matomumą gerinančios priemonės nebrangios ir lengvai prieinamos, o jų veiksmingumas yra pagrįstas moksliniais tyrimais (pavyzdžiui, Harry Lahrmann, Tanja Kidholm, Osmann Madsen, Anne Vingaard Olesen, Jens Chr. Overgaard Madsen, Tove Hels. *The effect of a yellow bicycle jacket on cyclist accidents*, 2017, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0925753517313528>; Madsen, Jens Chr. Overgaard; Andersen, T.; Lahrmann, Harry. *Safety effects of permanent running*

lights for bicycles. A controlled experiment, 2013, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457512002606>). Mokslinio tyrimo dėl ryškiaspalvių liemenių su šviesą atspindinčiais elementais veiksmingumo 5 skyriuje „Išvados“ nurodyta, kad vienus metus trukusiame tyrime dalyvavo 6 793 dviratininkai, ir apskaičiuota, kad ryškiaspalves liemenes su šviesą atspindinčiais elementais dėvintys dviratininkai 47 proc., o šviesiuoju paros metu netgi 51 proc. labiau apsaugoti nuo eismo įvykių (t. y. apskaičiuota statistiškai reikšmingai mažesnė tikimybė patekti į eismo įvykį). Vienus metus trukusio mokslinio tyrimo dėl dviračio žibintų naudojimo veiksmingumo (tyrime dalyvavo 3 845 dviratininkai) 6 skyriuje „Išvados“ nurodyta, kad nuolatinis dviračio žibintų naudojimas gali gerokai sumažinti tikimybę dviratininkams patekti į eismo įvykius (tyrimo metu gauta reikšmė – 47 proc.). Tyrimo išvadose taip pat akcentuojama, kad dviračio žibintų naudojimas šviesiuoju paros metu yra itin veiksmingas ir gali reikšmingai sumažinti eismo įvykių skaičių. Vienų metų trukmės ir tokios apimties (dalyvavo keli tūkstančiai asmenų) mokslinių tyrimų išvadų visiškai pakanka pagrįsti galiojančiame reglamentavime numatytą eismo saugumo priemonių veiksmingumą.

4. Įstatymo projektu siūlomi pakeitimai yra nelogiški tuo aspektu, kad prievolė šviesiuoju paros metu važiuoti su įjungtomis artimosiomis arba specialiai šiam metui skirtomis žibintų šviesomis numatyta visų važiuojamąja kelio dalimi važiuojančių motorinių transporto priemonių, traktorių, savaeigių mašinų vairuotojams, o Įstatymo projektu siūloma numatyti išimtį dėl matomumą gerinančių priemonių naudojimo tomis pačiomis sąlygomis eisme dalyvaujančių dviračių vairuotojams.

5. Siūlymas atsisakyti dviratininkų matomumą gerinančių priemonių šviesiuoju paros metu neatitinka Europos Sąjungos institucijų eismo saugos užtikrinimo vizijos dėl pažeidžiamiausių eismo dalyvių. 2010 m. liepos 20 d. Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“ (KOM(2010) 389) 7 tikslo „Apsaugoti pažeidžiamus kelių eismo dalyvius“ priemonėmis siekiama gerinti dviratininkų ir kitų pažeidžiamiausių eismo dalyvių saugą. 2011 m. rugšėjo 27 d. Europos Parlamento rezoliucijos dėl 2011–2020 m. Europos kelių eismo saugos (2010/2235(INI) 101 punkte valstybės narės raginamos skatinti dviratininkus dėvėti apsauginius šalmus ir vilkėti išpėjamąsias liemenes arba panašius drabužius dviratininkų matomumui didinti, ypač užmiestyje nakties metu.

6. Analizuojant eismo įvykių statistinius duomenis matyti, kad nuo 2014 m. liepos 1 d., kai įsigaliojo Įstatymo nuostatos dėl prievolės dviratininkams dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais arba naudoti žibintus, nepaisant sparčiai populiarėjančio dviračių transporto ir kiekvienais metais augančio dviratininkų skaičiaus, eismo įvykiuose žuvusių dviratininkų skaičius kasmet mažėja – 2014 m. eismo įvykiuose žuvo 19 dviratininkų, 2015 m. – 22, 2016 m. – 17, 2017 m. – 13, 2018 m. – 9, o 2019 m. sausio–spalio mėn. – 8 dviratininkai (2 – tamsiuoju paros metu, 6 – šviesiuoju paros metu). Nuo 2014 m. eismo įvykių ir juose sužeistų dviratininkų skaičiai mažėjo iki 2016 m. (atitinkamai nuo 274 iki 197 eismo įvykių ir nuo 307 iki 226 sužeistų), pastaraisiais metais kiek išaugo ir maždaug atitinka 2014 m. užfiksuotą lygį (2018 m. užfiksuoti 254 eismo įvykiai, juose sužeista 311 dviratininkų).

7. Nagrinėjamos Įstatymo nuostatos taikomos važiuojant ne dviračių taku, pėsčiųjų ir dviračių taku ar šaligatviu, o važiuojamąja kelio dalimi (kartu su motorinėmis transporto priemonėmis). Pagal Įstatymo 2 straipsnio 95 dalį „važiuojamoji kelio dalis – kelio dalis važiuoti transporto priemonėmis“. Pagal Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 2 straipsnio 5 dalį „kelias – inžinerinis statinys, skirtas transporto priemonių ir pėsčiųjų eismui. Kelio elementai yra šie: žemės sankasa, važiuojamoji dalis, kelkraščiai, skiriamoji juosta, kelio grioviai ir kitos vandens nuleidimo sistemos, sankryžos, autobusų sustojimo aikštelės, poilsio aikštelės, pėsčiųjų ir dviračių takai, kelio statiniai, techninės eismo reguliavimo priemonės, želdiniai, esantys kelio juostoje, kelio oro sąlygų stebėjimo ir transporto eismo apskaitos, apšvietimo ir kiti įrenginiai su šių elementų užimama žeme“. Be to, pagal Kelių eismo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Kelių eismo taisyklės), 3.7 punktą „kelias – eismui skirta ir naudojama žemės arba statinio paviršiaus juosta

per visą jos plotį, įskaitant važiuojamąją kelio dalį (toliau – važiuojamoji dalis), sankryžas, šaligatvius, kelkraščius, pėsčiųjų ir dviračių takus, skiriamąsias kelio juostas“. Taigi teisės aktuose, reglamentuojančiuose kelius ir eismo saugą, važiuojamoji kelio dalis laikoma sudėtine automobilių kelio dalimi kaip kelkraštis, šaligatvis, pėsčiųjų ir dviračių takai ir kt. Todėl Įstatymo projekto aiškinamajame rašte išdėstyti teiginiai, kad Įstatymo 17 straipsnio 2 dalyje minima važiuojamoji kelio dalis reiškia dviračių taką arba jo važiuojamąją kelio dalį, neturi jokio pagrindo ir yra klaidingi. Dviračių takai, pėsčiųjų ir dviračių takai, kelkraščiai ir šaligatviai nėra važiuojamosios kelio dalies sudėtinės dalys, o teisės aktai nenumato prievolės dviratininkui važiuojant dviračių taku, pėsčiųjų ir dviračių taku dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais arba dviračio priekyje turėti degantį baltos šviesos žibintą, o gale – raudonos šviesos žibintą.

8. Reglamentuojant transporto priemonių dalyvavimo viešajame eisme tvarką ir reikalavimus transporto priemonėms, labai svarbu skirti transporto priemonių populiarinimo, patrauklumo ar patogumo klausimus ir eismo saugai užtikrinti būtinus reikalavimus. Nepriimtina didesnio dviračių transporto populiarumo siekti atsisakant reikalavimų, užtikrinančių eismo saugą, ir rizikuojant eismo dalyvių gyvybe ar sveikata. Kaip rodo kitų valstybių patirtis, dviračių transporto populiarumas ir eismo saugos reikalavimai yra suderinami ir vienas kitam netrukdo tinkamai įrengiant naują ar rekonstruojant esamą kelių infrastruktūrą, mažinant konfliktinių taškų skaičių ir priimant šiuolaikiškus eismo organizavimo sprendimus keliuose. Šiuo metu įtvirtintas reglamentavimas yra pakankamai lankstus ir leidžia pasirinkti kiekvienam labiau tinkančią eismo saugumo priemonę (ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais, bet kokį kitą drabužį, atitinkantį minėtos liemenės apibrėžimą, arba dviračio žibintus). Atsižvelgiant į dabartiniame reglamentavime numatytą eismo saugumo priemonių įvairovę, aiškinamajame rašte išdėstyti teiginiai dėl nurodytų priemonių prasto estetinio vaizdo, nepraktiškumo ir pan. yra neobjektyvūs.

9. Dėvima ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais arba dviračio priekyje ir gale naudojami žibintai pagerina dviratininko matomumą ir sumažina tikimybę jam patekti į eismo įvykį. Tai yra viena iš priemonių dviratininkų eismo saugai pagerinti, tačiau akivaizdu, kad vien tik ryškiaspalvės liemenės su šviesą atspindinčiais elementais arba dviračio žibintų naudojimas negali visais atvejais apsaugoti nuo patekimo į eismo įvykį, jeigu pats dviratininkas ar kiti eismo dalyviai pažeidžia kitus Kelių eismo taisyklių reikalavimus (kelio nedavimas, staigios kliūtis sudarymas, saugaus atstumo nesilaikymas, pavojingas manevravimas ir kt.). Eismo saugos priemonių nenaudojimas šviesiuoju paros metu gali kelti pavojų eismo saugumui, turėti įtakos pavojingos situacijos susidarymui dėl nepakankamo dviratininkų matomumo, bet dažnai tai nėra pagrindinė eismo įvykių, kuriuose nukenčia dviratininkai, priežastis. Įstatymo projekto aiškinamajame rašte, remiantis pavienių regionų mažos imties (ne visos šalies) duomenimis, kuriuose nurodoma, kad eismo įvykiuose dalyvavo ir dalis dviratininkų, kurie dėvėjo ryškiaspalves liemenes su šviesą atspindinčiais elementais arba dviračio priekyje ir gale naudojo žibintus, daromos klaidingos ir neobjektyvios išvados ir iš esmės kvestionuojamas moksliniais tyrimais pagrįstas eismo saugos priemonių efektyvumas. Toks Įstatymo projekto pagrindimas yra nepriimtinas ir neobjektyvus.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras