


**VILNIUS
TECH**

Kelių tyrimo institutas

Viešojo įstaiga, Saulėtekio al. 11, 10223 Vilnius, tel.: (8 5) 274 5000, (8 5) 274 5030, faks. (8 5) 270 0112, el. p. vilniustech@vilniustech.lt
 Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 111950243, PVM mokėtojo kodas LT119502413
 Instituto duomenys: Linkmenų g. 28, IV korpusas, 5 aukštas, 08217 Vilnius, tel. (8 5) 274 4712, el. p. kti@vilniustech.lt
 Saulėtekio al. 11, LT-10223 Vilnius, Lithuania, tel.: +370 5 274 5000, +370 5 274 5030, fax +370 5 270 0112, e-mail vilniustech@vilniustech.lt
 Institute: Linkmenų g. 28, Building IV, Floor 5th, LT-08217 Vilnius, Lithuania, tel. +370 5 274 4712, e-mail kti@vilniustech.lt

Lietuvos	Respublikos	susisiekimo	2021-07-	Nr.	_____
ministerija			I	Nr.	_____

DĖL ĮSTATYMO PROJEKTO

Vilnius Tech Aplinkos inžinerijos fakulteto Kelių tyrimo institutas, susipažinęs su Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 10 ir 11 straipsnių pakeitimo ir priedo pakeitimo ir įstatymo papildymo 6³, 11¹, 11² ir 11³ straipsniais įstatymo projektu, teikia šias pastabas:

1. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad siūlomi Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo pakeitimai galimai bendrai prieštarauja teisėkūros principams (Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnio 2 dalis): tikslingumo, proporcingumo, aiškumo ir kt. Atkreiptinas dėmesys į tai, šiuo projektu detalčiai reglamentuojami reikalavimai tiek kelių saugumo auditoriams, tiek asmenims, norintiems vykdanči kelių saugumo auditorių kompetencijos įgijimo ir (arba) kelių saugumo auditorių kompetencijos tobulinimo kursus. Dabartinės redakcijos įstatymo 12 straipsnio 2 dalyje ir Kelių eismo taisyklių 5 punkto nuostatose nurodoma, kad eismo dalyviai privalo išmanyti tiek šį įstatymą, tiek mokėti Kelių eismo taisykles. Atsižvelgiant į tai, rekomenduojama dalį nuostatų, neaktualių eismo dalyviui, perkelti į poįstatyminius aktus.

2. 1 straipsnis. 2 straipsnio pakeitimas

1. Pakeisti 2 straipsnio 25 dalį ir ją išdėstyti taip:

„25. **Kelių saugumo auditas** – nepriklausomas, išsamus, sisteminis ir techninis kelio infrastruktūros projekto saugumo savybių patikrinimas ir kelio būklės įvertinimas kelių eismo saugumo užtikrinimo požiūriu visais projekto įgyvendinimo etapais: planavimo, projektavimo, tiesimo arba rekonstrukcijos ir pradinio eksploatavimo.“ Sąvokos apibrėžime yra neaiški žodžių junginio „saugumo savybių“ reikšmė, nes šią sritį reglamentuojančiuose teisės aktuose nėra apibrėžta, kas yra „saugumo savybės“ ir kokios savybės užtikrina kelio infrastruktūros projekto saugumą. Taip pat atkreiptinas dėmesys į tai, kad LR saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) projekte, 60¹ dalyje, kuriame apibrėžiama sąvoka „Reguliarus kelio saugumo patikrinimas“ vartojamas žodžių junginys „saugaus eismo reikalavimai“. Atsižvelgiant į tai, kyla klausimas ar „saugumo savybės“ ir „saugaus eismo reikalavimai“ yra tą patį reiškiančios sąvokos, kuriomis vadovaujantis turi būti atliekamos minėtos kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūros. Be to, siūloma sąvokos apibrėžime sąvoką „rekonstrukcijos“ pakeisti į „rekonstravimo“, tai kaip numato Statybos įstatyme apibrėžta sąvoka „Statinio rekonstravimas“. Žodį „rekonstrukcija“ siūloma keisti į žodį „rekonstravimo“ ir kituose Įstatymo pakeitimo projekto straipsnių dalyse. Sąvokos apibrėžime taip pat siūloma atsisakyti projekto etapų vardijimo, o tuo atveju, jeigu jie būtini, siūloma suvienodinti

paskutinio projekto įgyvendinimo etapo pavadinimus (šio projekto 5 straipsnyje siūlomo 11¹ straipsnio 3 dalyje tas pats projekto įgyvendinimo etapas įvardijamas „ankstyvasis kelio eksploatavimo etapas“).

3. 2 straipsnis. Įstatymo papildymas 6³ straipsniu

Papildyti Įstatymą 6³ straipsniu:

„6³ straipsnis. Kelių saugumo auditoriaus ir asmens, vykdančio kelių saugumo auditorių kompetencijos įgijimo ir (arba) kelių saugumo auditorių kompetencijos tobulinimo kursas, nepriekaištinga reputacija

Tokiu atveju, jei Įstatyme atsiranda reikalavimai dėl nepriekaištingos reputacijos kelių saugumo auditoriams ir asmenims, vykdančioms kelių saugumo auditorių kompetencijos įgijimo ir (arba) kelių saugumo auditorių kompetencijos tobulinimo kursas, manytina, kad Įstatymas būtinai turi būti papildytas reikalavimais ir dėl egzaminatoriaus, egzaminuojančio kelių saugumo auditorius, nepriekaištingos reputacijos. Be to, nėra aišku, kam deleguojama kelių saugumo auditoriaus ir asmens, vykdančio kelių saugumo auditorių kompetencijos įgijimo (arba) kelių saugumo auditorių kompetencijos tobulinimo kursas nepriekaištingos reputacijos tikrinimas.

4. 3 straipsnis. 10 straipsnio pakeitimas

Šio straipsnio 12 dalies 6 punkte nurodoma, kad viešoji įstaiga „Transporto kompetencijų agentūra“ „tvirtina valstybinės reikšmės kelių poveikio kelių saugumui vertinimo, reguliarių kelio saugumo patikrinimų, kelių darbo vietų aptvėrimo saugumo patikrinimų, viso tinklo kelių saugumo vertinimo procedūras, kelių infrastruktūros saugumo valdymo gaires“, o 7 punkte nurodoma, kad „atlieka valstybinės reikšmės kelių poveikio kelių saugumui vertinimą ir jo pagrindų išduoda išvadą, reguliarius kelio saugumo patikrinimus, kelių darbo vietų aptvėrimo saugumo patikrinimus, viso tinklo kelių saugumo vertinimą, kurio pagrindų rengia ir, suderinusi su Susisiekimo ministerija, tvirtina prioritетinių veiksmų planą“. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad: 1) nėra užtikrinamas veiklos atskirtinumo principas, 2) sudaromos išskirtinės sąlygos atlikti minėtas kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūras vienai viešajai įstaigai.

5. 4 straipsnis. 11 straipsnio pakeitimas

1. Pakeisti 11 straipsnio 2 dalį ir ją išdėstyti taip:

„2. Eismo saugumo priemonės įgyvendinamos projektuojant, tiesiant, rekonstruojant, taisant (remontuojant) ir prižiūrint kelius, vadovaujantis Lietuvos kelių projektavimo normatyviniais dokumentais, Lietuvos Respublikos standartais ir kitais normatyviniais teisės aktais. **Eismo organizavimą reglamentuojančiuose teisės aktuose ypatingas dėmesys skiriamas įskaitomumo ir pastebimumo vairuotojams ir automatizuotoms pagalbinėms vairavimo sistemoms užtikrinimui.**“

Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje [2008/96/EB](#) dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo, 2019 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1936 (toliau – Direktyva) padaryti pakeitimai, įpareigoja valstybes nares „savo dabartinėse ir būsimose kelių ženklavimui ir kelio ženklams skirtose procedūrose ypatingą dėmesį skiria įskaitomumo ir pastebimumo vairuotojams ir automatizuotoms pagalbinėms vairavimo sistemoms užtikrinimui“. Kyla abejonių, ar tiesioginis Direktyvos nuostatos perkėlimas į Įstatymo projektą, neatliekant atitinkamų kitų teisės aktų pakeitimų, įgyvendins šią Direktyvos nuostatos esmę ir prisidės prie saugesnių eismo sąlygų užtikrinimo Lietuvoje. Siūloma inicijuoti eismo organizavimą reglamentuojančių teisės aktų pakeitimus tam, kad būtų įgyvendinta Direktyvos nuostata.

6. 5 straipsnis. Įstatymo papildymas 11¹ straipsniu

1 dalyje nurodyta, kad „Kelių saugumo auditas taikomas visiems viešajam eismui naudojamiems projektuojamiems, tiesiamiems ar jau eksploatuojamiems keliams ir gatvėms“, tačiau šios dalies paskutiniame sakinyje nurodoma, kad „Šioje dalyje nurodytos procedūros gali būti taikomos krašto ir rajoniniams keliams, taip pat savivaldybėms priklausančioms vietinės reikšmės keliams ir gatvėms savivaldybės administracijos direktoriaus nustatyta tvarka“. 3 dalyje nurodyta, kad „Kelių

saugumo auditas yra neatsiejama kelio infrastruktūros projekto rengimo dalis, kuri atliekama projekto rengimo, detalaus projekto rengimo etapais, taip pat prieš pat atiduodant kelią eksploatuoti ir ankstyvaisiais kelio eksploatavimo etapais“. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad šios nuostatos tarpusavyje yra nesuderintos.

Neturėtų būti griaunama nusistovėjusi geroji patirtis, kai kelių saugumo audito procedūros yra privalomos visiems keliams. Tai turėtų būti taikoma ir ateityje, nes tiesiogiai susiję su eismo saugos didinimu Lietuvoje. Būtina numatyti privalomą kelių saugumo audito procedūrą visiems valstybinės reikšmės keliams. Taip pat ir vietinės reikšmės keliams ir gatvėms, nes eismo įvykių statistika rodo, kad didesnė dalis eismo įvykių įvyksta vietinės reikšmės keliuose ir gatvėse (Išskaitinių eismo įvykių statistika Lietuvoje, 2016–2019 m., VI LAKD). Patirtis rodo, kad savivaldybių administracijos linkę neatlikti kelių saugumo auditų procedūrų, jeigu jos nėra privalomos.

Be to, jeigu „kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūros gali būti atliekamos ir savivaldybėms priklausantiems vietinės reikšmės keliams ir gatvėms savivaldybės administracijos direktoriaus nustatyta tvarka“, yra neaišku, kodėl yra panaikinama funkcija inicijuoti jas savivaldybės administracijos direktoriui (žr. 3 straipsnis. 10 straipsnio pakeitimas, 2 dalis).

7. 5 straipsnis. Įstatymo papildymas 11¹ straipsniu

Šiame ir kituose įstatymo pakeitimo projekto dalyse rekomenduojama apie skirtingas procedūras rašyti atskirose dalyse. Tai suteiktų galimybę aiškiai reglamentuoti kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūrų taikymą ir atlikimą. Pvz., 11¹ straipsnio 1 dalies antrame sakinyje nurodyta „Poveikio kelių saugumui vertinimas, reguliarus kelio saugumo patikrinimas ir viso tinklo kelių saugumo vertinimas taikomi planuojamiems, projektuojamiems, tiesiamiems ar jau eksploatuojamiems transeuropiniam kelių tinklui priklausantiems keliams, automagistralėms, greitkeliams ir magistraliniams keliams.“, tačiau atkreiptinas dėmesys į tai, kad poveikio kelių saugumui vertinimas atliekamas tik planuojamiems keliams, reguliarus kelio saugumo patikrinimas – tik eksploatuojamiems keliams ir t. t. Taip pat kyla klausimas, kodėl minėtos procedūros, ar dalis jų nebus taikomos krašto ir rajoniniams keliams. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje [2008/96/EB](#) dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo, 2019 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1936 padaryti pakeitimai, praplėtė Direktyvos taikymo sritį, tačiau šio įstatymo projektu yra susiaurinama atitinkamų kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūrų taikymo sritis, pavyzdžiui, poveikio kelių saugumui vertinimas iki šiol Lietuvoje atliekamas visiems valstybinės reikšmės keliams pradiniam planavimo etape prieš patvirtinant naujo kelio tiesimo, esamo kelio rekonstrukcijos ar kapitalinio remonto projektą (Poveikio kelių saugumui vertinimo tvarkos aprašo 1 ir 4 punktai).

8. 5 straipsnis. Įstatymo papildymas 11¹ straipsniu

1 dalies trečiame sakinyje nurodoma, kad „Šioje dalyje nurodytos procedūros taip pat taikomos keliams ir jų projektams, kurie yra ne miesto teritorijose, kurie nenaudojami šalia vietinės reikšmės kelių esančiai privačiai teritorijai aptarnauti ir kurie buvo realizuoti pasinaudojus Europos Sąjungos lėšomis, išskyrus susisiekimui skirtą infrastruktūrą, kuri nėra skirta motorinių transporto priemonių eismui, pavyzdžiui, dviračių takus, arba kelius, kurie nėra suprojektuoti tranzitiniam eismui, pavyzdžiui, privažiuojamuosius vietinės reikšmės kelius, kuriais privažiuojama prie pramonės, žemės ūkio ar miškų ūkio objektų ar teritorijų.“ Atkreiptinas dėmesys į tai, kad 1 dalies trečiame sakinyje pateikta nuostata neatitinka vieno iš Teisėkūros principų – aiškumo. Nuostata yra paini ir sunkiai suprantama.

9. 5 straipsnis. Įstatymo papildymas 11¹ straipsniu

3 dalyje nurodyta, kad „Kelių saugumo auditas yra neatsiejama kelio infrastruktūros projekto rengimo dalis, kuri atliekama projekto rengimo, detalaus projekto rengimo etapais, taip pat prieš pat atiduodant kelią eksploatuoti ir ankstyvaisiais kelio eksploatavimo etapais.“. Įstatyme nėra apibrėžta, kas yra detalaus projekto rengimo etapas. Toks terminas nėra vartojamas ir statybos procesą reglamentuojančiuose teisės aktuose. LR statybos įstatymo 2 straipsnio 61 dalyje nurodyta, kad

„Statinio projektas – normatyvinių statybos techninių dokumentų nustatytos sudėties dokumentų, kuriuose pateikiami statytojo sumanyto statinio sprendiniai (statinio projekto dalys, skaičiavimai, brėžiniai), skirtų statybą leidžiančiam dokumentui gauti, statybai vykdyti ir statybos užbaigimo procedūroms atlikti, visuma.“. Pagal STR 1.04.04:2017 „Statinio projektavimas, projekto ekspertizė“ 11 ir 12 punkto nuostatas, statinio projektas gali būti rengiamas dviem etapais (techninis projektas ir darbo projektas) arba vienu etapu (techninis darbo projektas, supaprastintas projektas).

10. 6 straipsnis. Įstatymo papildymas 11² straipsniu

1 dalyje nurodyta, kad „Kelių saugumo auditorius turi atitikti šiuos reikalavimus: „1) turėti aukštąjį išsilavinimą, įgytą baigus statybos inžinerijos arba transporto inžinerijos studijas, arba jam prilygintą išsilavinimą, arba turėti ne mažesnę kaip 3 metų dalyvavimo atliekant kelių saugumo auditus patirtį; 2) būti nepriekaištingos reputacijos; 3) būti užbaigęs kelių saugumo auditorių mokymą, išlaikęs kelių saugumo auditoriaus egzaminą ir gavęs kelių saugumo auditoriaus kompetenciją patvirtinantį pažymėjimą; 4) turėti teisę vairuoti bent vienos kategorijos transporto priemonės, išskyrus atvejį, kai dėl sveikatos būklės asmuo negali vairuoti transporto priemonių (tai asmuo turi įrodyti atitinkamais gydymo įstaigos išduotais dokumentais).“.

1 dalyje išdėstyti išsilavinimo reikalavimai kelių saugumo auditoriams neatitinka Direktyvos 9 straipsnyje nurodytų išsilavinimo reikalavimų. Direktyva numato, kad Auditorius „turi atitinkamos patirties arba išsilavinimą kelių projektavimo, kelių saugumo inžinerijos ir eismo įvykių analizės srityse“. Įstatymo pakeitimo projekte numatyta nuostata „turėti aukštąjį išsilavinimą, įgytą baigus statybos inžinerijos arba transporto inžinerijos studijas“, ženkliai praplečia išsilavinimo sritį ir neužtikrina, kad studijų metu buvo studijuoti bent vienos Direktyvoje minimos srities studijų dalykai. Statybos inžinerija labai plati sritis, apimanti pastatų ir jų konstrukcijų projektavimą, geotechniką ir kt. Be to, Lietuvoje vykdomos transporto inžinerijos studijų programos taip pat orientuotos į transporto priemonių inžineriją, o ne į susisiekimo komunikacijas, todėl abejotina, ar studijos, nesusijusios su susisiekimo komunikacijomis, gali suteikti žinių, reikalingų atlikti kelių saugumo auditą. Siūloma laikytis Direktyvos 9 straipsnyje nurodytų išsilavinimo reikalavimų.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Kelių saugumo auditoriumi būtų galima tapti, jeigu turi atitinkamą išsilavinimą **arba** turi ne mažesnę kaip 3 metų dalyvavimo atliekant kelių saugumo auditus patirtį. Įprastai kvalifikacija yra įgaunama ne tik turint reikiamą išsilavinimą, bet ir įgavus profesinės patirties toje srityje, kurioje norima gauti kvalifikaciją, t. y. išsilavinimas suteikia teorines žinias, bet nesuteikia praktinių įgūdžių, todėl rekomenduojama 6 straipsnio 1 dalies nuostatas sugriežtinti, numatant, kad būtų keliami reikalavimai tiek išsilavinimui, tiek profesinei patirčiai. Įvertinus, kad pagal dabar galiojančią tvarką profesinių įgūdžių nėra reikalinga įgyti, galima numatyti pereinamąjį laikotarpį, kad kelių saugumo auditoriai, kurių turimas išsilavinimas neatitiks Įstatymo nuostatų, bet kurie turi pakankamai profesinės patirties, galėtų įgyti kvalifikaciją, suteikiančią teisę atlikti kelių saugumo auditus.

Įstatyme keliami itin griežti reikalavimai kelių saugumo auditoriams, tačiau asmenims, atliekantiems Poveikio kelių saugumui vertinimus, kuriuos valstybinės reikšmės keliams pagal Įstatymo 10 straipsnio 12 dalies numatomus pakeitimus atliks viešoji įstaiga Transporto kompetencijų agentūra, išvis jokių reikalavimų nekeliami. Įvertinus Poveikio kelių saugumui vertinimų svarbą bei sudėtingumą, manytina, kad tiek kelių saugumo auditorius, tiek asmuo, atliekantis poveikio kelių saugumui vertinimus, turėtų atitikti reikalavimus, kokie yra keliami statybos teisės specialistams (išsilavinimo, profesinės patirties, bei išsilaikyti egzaminus).

Užsienio šalių teisės aktų ir literatūros analizė rodo, kad kelių saugumo auditą turi atlikti mažiausiai dviejų žmonių komanda. Įstatymo projekte pateiktos nuostatos, susijusios su vieno asmens kelių saugumo audito atlikimu, o juo labiau su vieno asmens vykdomais mokymo kursais kelia rimtų abejonių, ar bus teikiamos aukštos kokybės paslaugos.

11. 6 straipsnis. Įstatymo papildymas 11² straipsniu

1 dalies 3 punkte nurodyta, kad „Kelių saugumo auditorius turi būti užbaigęs kelių saugumo auditorių mokymą, išlaikęs kelių saugumo auditoriaus egzaminą ir gavęs kelių saugumo auditoriaus kompetenciją patvirtinantį pažymėjimą“;

3 dalyje nurodyta, kad „Asmeniui leidžiama atlikti kelių saugumo auditą tik turint galiojantį kelių saugumo auditoriaus pažymėjimą“.

Pagal 5 dalies nuostatas „Viešojo įstaiga Transporto kompetencijų agentūra ne vėliau **kaip per 5 darbo dienas nuo šioje dalyje nurodytų aplinkybių paaiškėjimo** panaikina kelių saugumo auditoriaus pažymėjimą, kai kelių saugumo auditorius neatitinka bent vieno šio straipsnio 1 dalyje nustatyto reikalavimo“.

5 darbo dienų terminas yra ženkliai per trumpas tam, kad kelių saugumo auditorius spėtų atlikti procedūras reikalingas gauti naują kelių saugumo auditoriaus pažymėjimą. Be to, nėra numatytos tvarkos, suteikiančios galimybę per tam tikrą protingą laiko tarpą ištaisyti neatitiktis. Patirtis rodo, kad kvalifikaciją turintys ekspertai bei specialistai įprastai intensyviai dirba savo srityje, bei pasitaiko, kad pamiršta laiku susitvarkyti kvalifikacijos tobulinimą įrodančius dokumentus.

Siūloma pritaikyti analogišką kvalifikacijos tobulinimo sistemą, kuri yra taikoma Lietuvoje, t. y. atestuotų statybos srities specialistų kvalifikacijos tobulinimui. LR statybos įstatymo 12 straipsnio 14 dalies nuostatas visų pirma atestuoti specialistai yra įspėjami tuo atveju, jei laiku nepateikė kvalifikacijos tobulinimą įrodančių dokumentų, bei duodamas 2 mėnesių terminas reikiamų dokumentų pateikimui. Per 2 mėnesius nepateikus kvalifikacijos tobulinimą įrodančių dokumentų, sustabdo kvalifikacijos atestato galiojimą 6 mėnesiams ir nustato jo turėtojų terminą pažeidimams pašalinti. Ir tik tuo atveju, jei per šį terminą nepašalinami pažeidimai, yra naikinama kvalifikacijos atestato galiojimas.

Taip pat, rekomenduojama neišdavinėti naujų pažymėjimų, o kelių saugumo auditoriui įrodžius, kad jo kvalifikacija yra tinkama (išlaikius egzaminą arba pateikus dokumentus, kad tobulino kelių saugumo auditoriaus kompetenciją eismo saugumo arba eismo organizavimo srityje), jo pažymėjimo galiojimas būtų pratęstas.

12. 6 straipsnis. Įstatymo papildymas 11² straipsniu

2 dalyje nurodoma, kad „Kelių saugumo auditorius negali dalyvauti audituojamo kelių infrastruktūros projekto rengimo ar įgyvendinimo darbuose, taip pat negali būti susijęs su audituojamu kelių infrastruktūros projektu, turi vengti viešųjų ir privačių interesų konflikto, kad būtų užtikrintas nešališkumas ir objektyvumas“.

3 dalyje nurodoma, kad „Kelių saugumo auditoriaus kompetencijos įgijimo egzaminas laikomas viešojoje įstaigoje Transporto kompetencijų agentūroje“.

Siekiant išvengti interesų konflikto, Įstatyme turi būti įtrauktos nuostatos, kad egzaminuojanti institucija negali dalyvauti rinkoje tose veiklose, kuriose suteikia kvalifikaciją, turi vengti viešųjų ir privačių interesų konflikto, kad būtų užtikrintas nešališkumas ir objektyvumas. Analogiškai, kaip tai yra sprendžiama Statybos veiklą reglamentuojančiuose teisės aktuose, pavyzdžiui, Statinio projektuotojas neturi teisės atlikti paties parengto statinio projekto ir pagal jį pastatyto ar statomo statinio ekspertizės, Rangovas neturi teisės atlikti savo paties statomo statinio statybos techninės priežiūros ir šio statinio projekto bei šio statinio ekspertizės.

13. 6 straipsnis. Įstatymo papildymas 11² straipsniu

3 dalyje nurodyta, kad kelių saugumo auditoriaus pažymėjimas galioja 2 metus nuo kelių saugumo auditoriaus kompetencijos įgijimo egzaminavimo išlaikymo dienos.

2 metų terminas yra itin trumpas. Atkreiptinas dėmesys, kad net Statinio projekto ir Statinio ekspertizės vadovai, kurių veikla yra didesnės svarbos bei atsakingesnė nei auditoriaus, yra atestuojami 5 metams bei privalo nuolat tobulinti savo kvalifikaciją. Statinio projekto ekspertizės vadovai prisiima atsakomybę, kad statinio projekte yra įgyvendinti Reglamente (ES) Nr. 305/2011 nustatyti esminiai statinių reikalavimai, taip pat kitų Lietuvos Respublikos įstatymų ir teisės aktų, normatyvinių statybos techninių dokumentų ir privalomųjų statinio projekto rengimo dokumentų reikalavimai.

Statinio ekspertizės vadovas prisiima atsakomybę, kad statomas ar esamas statinys atitinka Reglamente (ES) Nr. 305/2011 nustatytus esminius statinių reikalavimus. Įvertinus tai, kad Lietuvoje jau daug metų egzistuoja ir pasiteisino statybos srities specialistų atestavimo tvarka, rekomenduojame ją pritaikyti kelių saugumo auditoriaus kvalifikacijos suteikimui (atestavimui).

Be to, nuostatoje naudojamas žodžių junginys „kompetencijos įgijimo egzaminas“ yra koreguotinas, nes egzamino metu asmuo neįgyja kompetencijų, egzamino metu įvertinus asmens kompetenciją yra suteikiama arba ne tam tikra kvalifikacija.

14. 6 straipsnis. Įstatymo papildymas 11² straipsniu

5 dalyje nurodyta, kad viešoji įstaiga „Transporto kompetencijų agentūra ne vėliau kaip per 5 darbo dienas nuo šioje dalyje nurodytų aplinkybių paaiškėjimo panaikina kelių saugumo auditoriaus pažymėjimą, kai kelių saugumo auditorius: 1) miršta; 2) pateikė prašymą panaikinti kelių saugumo auditoriaus pažymėjimą; 3) neatitinka bent vieno šio straipsnio 1 dalyje nustatyto reikalavimo; 4) neatitinka bent vieno šio straipsnio 2 dalyje nustatyto reikalavimo; 5) atlikdamas kelių saugumo auditą padarė teisės aktų pažeidimų ir tai patikrinimo metu užfiksavo viešoji įstaiga Transporto kompetencijų agentūra.“.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad 5) punkto nuostatos yra persekiojimo pobūdžio ir neturėtų būti įstatymuose. Nėra apibrėžta, kokie teisės aktų pažeidimai gali lemti, kad Kelių saugumo auditorius praras galimybę atlikti Kelių saugumo auditus. Neatmestina, kad gali susiklostyti situacija, kuomet Kelių saugumo auditoriui, padarius mažareikšmį ir su kelių saugumo audito procesu nesusijusį teisės akto pažeidimą, tai bus traktuojama, kaip teisės akto pažeidimas, dėl kurio bus panaikintas kelių saugumo auditoriaus pažymėjimas. Atkreiptinas dėmesys, kad pagal to paties straipsnio 6 dalies nuostatas toks asmuo būtų itin griežtai baudžiamas, t. y. kitą kelių saugumo auditoriaus pažymėjimą galėtų gauti ne anksčiau kaip po vieno metų nuo viešosios įstaigos Transporto kompetencijų agentūros sprendimo panaikinti kelių saugumo auditoriaus pažymėjimą. Tokiu atveju, jeigu tokia nuostata būtų reglamentuojama, rekomenduojama Įstatymo projekte numatyta ir apeliacijos pateikimo tvarką bei nepriklausomų ir nešališkų ekspertų vertinimą.

Rekomenduojama taikyti esamą kvalifikacijos panaikinimo tvarką, susijusią su statybos teisės reguliavimu. Pagal LR statybos įstatymo 12 straipsnio 15 dalies nuostatas, atestavimą atliekanti organizacija kvalifikacijos atestato ir (ar) teisės pripažinimo dokumento galiojimą panaikina šiais atvejais: 1) už Lietuvos Respublikos įstatymų, normatyvinių statybos techninių dokumentų, normatyvinių statinio saugos ir paskirties dokumentų reikalavimų šurkščius pažeidimus. Šiurkščiais pažeidimais laikomi Lietuvos Respublikos įstatymų, kitų teisės aktų pažeidimai, susiję su esminiais statinio projekto sprendiniais arba esminiais statinių reikalavimais, dėl kurių atsirado ar galėjo atsirasti žala; 2) kai paaiškėja, kad kvalifikacijos atestatui ar teisės pripažinimo dokumentui gauti buvo pateikti suklastoti, melagingi dokumentai ar duomenys; 3) kai to prašo jo turėtojas; 4) kai jo turėtojas, šio straipsnio 14 dalyje nurodytais pagrindais sustabdžius jo kvalifikacijos atestato ar teisės pripažinimo dokumento galiojimą, per nustatytą terminą nepašalina pažeidimų, išskyrus šio straipsnio 14 dalies 3 punkte nurodytą atvejį, dėl kurių pastarojo galiojimas sustabdytas; 5) kai, sustabdžius kvalifikacijos atestato ar teisės pripažinimo dokumento galiojimą, asmuo tęsia veiklą neturėdamas tam teisės; 6) kai teisė, pripažinta asmeniui išduodant teisės pripažinimo dokumentą, panaikinta jo kilmės valstybėje (teisės eiti ypatingųjų ir (ar) neypatingųjų statinių statybos techninės veiklos pagrindinių sričių vadovų pareigas pripažinimo atvejais); 7) kvalifikacijos atestato, teisės pripažinimo dokumento turėtoju mirus; 8) kai asmuo ypatingajame statinyje vykdė veiklą, kuri nėra nurodyta kvalifikacijos atestato ar teisės pripažinimo dokumente; 9) jeigu po kvalifikacijos atestato ar teisės pripažinimo dokumento galiojimo sustabdymo per 2 metus buvo padaryti pakartotiniai pažeidimai, dėl kurių buvo sustabdytas kvalifikacijos atestato ar teisės pripažinimo dokumento galiojimas.

15. 6 straipsnis. Įstatymo papildymas 11² straipsniu

7 dalyje prievolės asmeniui, organizuojančiam kelių saugumo auditorių kompetencijos įgijimo ir (arba) kelių saugumo auditorių kompetencijos tobulinimo kursus, kuriomis minėtas asmuo

turi „suderinti mokymo programą su viešąja įstaiga Transporto kompetencijų agentūra ir užtikrinti mokymo kokybę“. Nėra aišku, ar suderinta programa turės galiojimo laikotarpį. Kyla klausimas dėl 7 dalies 2) punkte nurodytos prievolės „vykdyti viešosios įstaigos Transporto kompetencijų agentūros nurodymus dėl materialųjų ir metodinių išteklių naudojimo, tinkamo mokymo kursų organizavimo, taip pat sudaryti galimybę viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai atlikti kelių saugumo auditorių kompetencijos įgijimo ir kompetencijos tobulinimo kursų vykdymo priežiūrą“. Ar tai, kad pagal 1) punkte nurodytą prievolę „suderinti mokymo programą...“ jau neužtikrina, kad bus naudojami mokymui reikalingi materialieji ir metodiniai ištekliai? Neatmestina tai, kad asmeniui, tam tikrą laikotarpį vykdančiam mokymus, bus pateikti papildomi nurodymai įsigyti ir mokymuose naudoti didelės vertės materialiuosius išteklius.

16. 6 straipsnis. Įstatymo papildymas 11² straipsniu

„8. Asmuo, vykdančias kelių saugumo auditorių kompetencijos įgijimo ir (arba) kelių saugumo auditorių kompetencijos tobulinimo kursus, privalo:

1) turėti aukštąjį išsilavinimą, įgytą baigus statybos inžinerijos arba transporto inžinerijos studijas, arba jam prilygintą išsilavinimą, arba turėti ne mažesnę kaip 3 metų dalyvavimo atliekant kelių saugumo auditus patirtį;

2) būti nepriekaištingos reputacijos;

3) turėti teisę vairuoti bent vienos kategorijos transporto priemonės, išskyrus atvejį, kai dėl sveikatos būklės asmuo negali vairuoti transporto priemonių (tai asmuo turi įrodyti atitinkamais gydymo įstaigos išduotais dokumentais);

4) vykdyti nurodytus kursus pagal Susisiekimo ministerijos nustatytus reikalavimus atitinkančią mokymo programą, suderintą su viešąja įstaiga Transporto kompetencijų agentūra, ir užtikrinti mokymo kokybę;

5) vykdyti šio straipsnio 7 dalies 2 punkte nurodytus reikalavimus.“

Tikėtina, kad siūloma praktika neužtikrins aukšto lygio kompetencijos tobulinimo kursų. 8 dalyje nurodyti reikalavimai dėl išsilavinimo ar patirties asmeniui, norinčiam vykdyti mokymų kursus, yra tokie patys kaip ir asmenims, norintiems įgyti kompetencijų tuose kursuose (to paties straipsnio 1 dalis). Abejotina, ar vienas asmuo, ką tik pabaigęs studijas, gali suteikti žinias, reikalingas atlikti kelių saugumo auditą. Kyla klausimas, ar visi asmenys turintys statybos ar transporto inžinerijos krypties išsilavinimą, turi kompetencijų vykdyti kursus, nes kaip jau buvo minėta ir aukščiau, šios krypties studijos bendru atveju neužtikrina, kad asmuo turi žinių susisiekimo statinių srityje. Be to, nėra reglamentuota, kas užtikrins, ar asmuo norintis vykdyti mokymus turi pakankamą tam kompetencijų.

Siūloma tiek asmenims, vykdančioms kelių saugumo auditorių kompetencijos įgijimo, tiek ir asmenims, vykdančioms kelių saugumo auditorių kompetencijos tobulinimo kursus, įdiegti reikalavimus analogiškai, kokie yra įdiegti specialistams, vedantiems statybos srities kvalifikacijos tobulinimo kursų mokymus (Kvalifikacijos tobulinimo mokymo programų rengimo metodikos aprašo 16 punktas), t. y. kvalifikacijos tobulinimo kursus gali vesti STR 1.02.01:2017 31.4 papunktyje nurodyti specialistai. Jie turi turėti aukštąjį (universitetinį) išsilavinimą ir ne mažesnę kaip trejų metų darbo patirtį, susijusią su mokymų tema. STR 1.02.01:2017 „Statybos dalyvių atestavimo ir teisės pripažinimo tvarkos aprašas“ 31.4 papunktyje nurodyta, kad atsakingais už profesinių žinių vertinimą gali būti: aukštųjų mokyklų, rengiančių statybos specialistus, atstovai; specialistai, turintys mokslinį laipsnį; vertinamoje profesinių žinių srityje Reglamento nustatyta tvarka atestuoti vadovai.

Be to, reikalavimas tiek asmeniui, norinčiam tapti kelių saugumo auditoriumi, tiek asmeniui, norinčiam organizuoti mokymo kursus „turėti teisę vairuoti bent vienos kategorijos transporto priemonės, išskyrus atvejį, kai dėl sveikatos būklės asmuo negali vairuoti transporto priemonių (tai asmuo turi įrodyti atitinkamais gydymo įstaigos išduotais dokumentais)“ yra perteklinis ir diskriminuojantis. Kelių eismo taisyklės privalo mokėti visi eisme dalyvaujantys asmenys. Eismo sąlygas bei principus suvokia visi eismo dalyviai, nepriklausomai nuo to, kokia forma dalyvauja eisme.

Pasiūlymus dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūrų tobulinimo Vilnius Tech Aplinkos inžinerijos fakulteto Kelių tyrimo institutas buvo pateikęs 2021 m. vasario 24 d. rašte Nr. 10.6-0353-10.20 E-1591.

Direktorius

Audrius Vaitkus

Aja Tumavičė tel. (8 655) 78928, el. p. aja.tumavice@vilniustech.lt
Vilma Jasiūnienė tel.(8 5) 251 2388, el. p. vilma.jasiuniene@vilniusteh.lt

DETALŪS METADUOMENYS

Dokumento sudarytojas (-ai)	Vilniaus Gedimino technikos universitetas, VŠĮ 111950243, Saulėtekio al. 11, 10223 Vilnius, Lietuva
Dokumento pavadinimas (antraštė)	Dėl įstatymo projekto
Dokumento registracijos data ir numeris	2021-07-05 Nr. 10.6-0353-10.20 E-6426
Dokumento gavimo data ir dokumento gavimo registracijos numeris	2021-07-05 Nr. 1-7042
Dokumento specifikacijos identifikavimo žymuo	ADOC-V1.0
Parašo paskirtis	Pasirašymas
Parašą sukūrusio asmens vardas, pavardė ir pareigos	Audrius Vaitkus, direktorius
Sertifikatas išduotas	AUDRIUS VAITKUS LT
Parašo sukūrimo data ir laikas	2021-07-05 12:41:38 (GMT+03:00)
Parašo formatas	XAdES-T
Laiko žymoje nurodytas laikas	2021-07-05 12:41:39 (GMT+03:00)
Informacija apie sertifikavimo paslaugų teikėją	RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT
Sertifikato galiojimo laikas	2020-02-26 12:27:48 – 2022-02-25 12:27:48
Informacija apie būdus, naudotus metaduomenų vientisumui užtikrinti	"Registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Vilniaus Gedimino technikos universitetas, į.k.111950243 LT", sertifikatas galioja nuo 2019-02-21 16:19:06 iki 2022-02-20 16:19:06 "Gauto dokumento registravimas" paskirties metaduomenų vientisumas užtikrintas naudojant "RCSC IssuingCA, VI Registru centras - i.k. 124110246 LT" išduotą sertifikatą "Dokumentų valdymo sistema Avily, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, į.k.188620589 LT", sertifikatas galioja nuo 2018-12-27 13:55:24 iki 2021-12-26 13:55:24
Pagrindinio dokumento priedų skaičius	–
Pagrindinio dokumento pridedamų dokumentų skaičius	–
Priedamo dokumento sudarytojas (-ai)	–
Priedamo dokumento pavadinimas (antraštė)	–
Priedamo dokumento registracijos data ir numeris	–
Programinės įrangos, kuria naudojantis sudarytas elektroninis dokumentas, pavadinimas	DocLogix v12.8.6.0
Informacija apie elektroninio dokumento ir elektroninio (-ių) parašo (-ų) tikrinimą (tikrinimo data)	Atitinka specifikacijos keliamus reikalavimus. Visi dokumente esantys elektroniniai parašai galioja (2021-07-05 14:17:30)
Paieškos nuoroda	–
Papildomi metaduomenys	Nuorašą suformavo 2021-07-05 14:17:30 Dokumentų valdymo sistema Avily