

2023-11-10 Nr. NV-2766

VYRIAUSYBĖS IŠVADA Nr.: TAP-23-1511 TAIS-23-14276(2)	DĖL SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO IR PAPILDYMO 11 ⁴ STRAIPSNIU ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIVP-3015		
	Rengėjas	Svarstyta	Siūloma
Pateikimo Seimui terminas 2023-10-26	Susisiekimo ministerija	Pasirenkama <input type="checkbox"/> TAP <input type="checkbox"/> LRV pasitarimas <input type="checkbox"/> LRV posėdis <input checked="" type="checkbox"/> Nesvarstyta Norėdami įvesti datą, spustelėkite arba bakstelėkite čia.	Pasirenkama <input checked="" type="checkbox"/> Svarstyti TAP <input type="checkbox"/> Svarstyti LRV pasitarime <input type="checkbox"/> LRV posėdyje <input type="checkbox"/> Grąžinti tobulinti

SPRENDŽIAMA PROBLEMA

Seimo narių M. Skritulsko ir kt. (viso 7 Seimo nariai) inicijuotos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo pataisos susijusios su stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo reglamentavimu.

Įstatymo projektu siūloma: įtvirtinti naują „stacionarios eismo priežiūros priemonės“ sąvoką; nustatyti, kad stacionarios eismo priežiūros priemonės gali būti įrengiamos eismo saugumo užtikrinimo tikslais, kad tokių priemonių įrengimas visų pirma turi būti susietas su pavojumi eismo saugumui identifikuotame kelio ruože, kurio sumažinti įgyvendinant kitas kelio infrastruktūros gerinimo priemones nėra galimybės; stacionarios eismo priežiūros priemonės galėtų būti įrengtos taip, jog jų veikimo atstumas nebūtų didesnis nei 10 kilometrų; vidutinio greičio matavimo ruožų galėtų būti ne daugiau kaip 3, bendras stacionariųjų eismo greičio matavimo vietų skaičius galėtų būti ne didesnis kaip 5 viename kelyje; nustatomi reikalavimai stacionariųjų eismo priemonių įrengimui automagistralėse (stacionarios eismo priežiūros priemonės, gali būti įrengiamos tik tuose automagistralių ruožuose, kuriuose nėra kelio dangos savybių, galinčių turėti įtakos saugiam eismui kelyje, ir kuriuose, įgyvendinus kitas saugumo priemones, autoįvykių skaičius per 4 metus nuo priemonių įgyvendinimo nesumažėjo); papildyti Įstatymą, kad poveikio asmens duomenų apsaugai vertinimas privalo būti atliktas iki sprendimo dėl stacionariųjų eismo priežiūros priemonių įrengimo priėmimo; Stacionariųjų eismo priežiūros priemonių įrengimo tvarką nustatytą Vyriausybė.

Kaip teigiama Įstatymo projekto aiškinamajame rašte, šiuo metu įstatymais nėra reglamentuojama valstybės institucijų teisė vykdyti nuolatinį eismo dalyvių duomenų rinkimą stacionariomis eismo priežiūros priemonėmis. Vidutinio greičio matuoklių, pasižyminčių ypatingai jautriu asmens duomenų tvarkymu (tvarkomi didelės apimties duomenys apie visus eismo dalyvius, kurių didžioji dalis nėra kelių eismo reikalavimų pažeidėjai), įrengimas vykdomas vadovaujantis AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos patvirtintomis taisyklėmis;

PROBLEMOS SPRENDIMO PRIEMONĖS

Vyriausybės pozicija - pritarti Seimo narių inicijuoto Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIVP-3015 tikslui, tačiau pasiūlyti Seimui tobulinti Įstatymo projektą pagal šias pastabas:

- Įstatymo projekte dėstoma sąvoka „stacionari eismo priežiūros priemonė“ iš esmės atkartoja Kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatyme apibrėžtą sąvoką „stacionarioji Kelių eismo taisyklių pažeidimų fiksavimo įranga“ ir ji apimtų visus automatinius Kelių eismo taisyklių pažeidimus fiksuojančius prietaisus, nors Įstatymo projekte ir jo aiškinamajame rašte akcentuojama vidutinio greičio matuoklių įrengimo problematika ir siūlomi jų įrengimo kriterijai. Siūlytina vietoj sąvokos „stacionari eismo priežiūros priemonė“ apibrėžti sąvoką „stacionarusis greičio matuoklis“ – nurodyti, kad tai yra techninė ir programinė įranga, nejudamai įtvirtinta keliuose, matuojanti momentinį motorinių transporto priemonių, jų junginių su priekabomis greitį nustatytoje vietoje arba vidutinį važiavimo greitį nustatytame kelio ruože;
- nustatyti, kad stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo ir naudojimo keliuose tvarką nustato Vyriausybė

TEISĖS AKTO PROJEKTO DALYKINIO VERTINIMO PAŽYMOS FORMA

ar jos įgaliota institucija ar įstaiga, tai yra palikti Vyriausybei galimybę nurodytą tvarką pavesti nustatyti jos įgaliotai institucijai ar įstaigai;

- atsisakyti Įstatymo projekto nuostatų dėl stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo principų ir pagrindų, vietų, kur ketinama įrengti stacionarius greičio matuoklius, parinkimo kriterijų - siūlomi stacionarijų eismo priežiūros priemonių įrengimo ribojimai nepagrįsti jokiais moksliniais tyrimais, skaičiavimais ar eismo saugumo rekomendacijomis; siekiant sumažinti greitį viršijančių vairuotojų skaičių kelių ruože turi būti naudojamos ne Įstatymo projekto aiškinamajame rašte minimos infrastruktūros gerinimo priemonės, bet konkrečiam keliui tinkančios greičio viršijimo prevencijos priemonės; ribojimai gerokai sumažins šių priemonių skaičių keliuose ir kelio savininkai neteks galimybės efektyviai, šiuolaikiškomis, moderniomis priemonėmis kovoti su greičio viršijimo pažeidimais; Lietuvoje kelių ilgis yra nuo kelių dešimčių iki kelių šimtų kilometrų, todėl tam tikruose keliuose kontrolė gali tapti neproporcinga ir ji nebus vykdoma atsižvelgiant į kelio ruožo avaringumą (jei kelio ilgis 30 km, visas šis kelias galėtų būti kontroliuojamas vidutinio greičio matuokliais trijuose ruožuose po 10 km, o jei kelio ilgis 300 km, būtų galima kontroliuoti tik 3 ruožus po 10 km (10 proc. viso kelio); reikėtų demontuoti didžiąją dalį šiuo metu jau įrengtų ir veikiančių stacionarijų eismo priežiūros priemonių, nes Įstatymo projekte nėra nurodyta, kad siūlomi ribojimai nebus taikomi jau įrengtiems stacionariams greičio matuokliams;
- aiškinamajame rašte neatskleista, kodėl Įstatymo projekte įtvirtinamais ribojimais automagistralės yra išskiriamos iš kito valstybinės reikšmės kelių tinklo;
- pagal VŠĮ Transporto kompetencijos agentūros atliktus tyrimus 2022 metais automagistralėse greitį viršijo apie 23 proc., o užmiesto keliuose (išskyrus automagistralės) – apie 53 proc. vairuotojų. 2022 m. policijos duomenimis, net 45 proc. visų daromų KET pažeidimų sudarė nustatyto leistino važiavimo greičio pažeidimai. Greičio viršijimas – viena pagrindinių eismo įvykių priežasčių. Policijos duomenimis 2022 m. net 48 proc. eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, priežastis buvo saugaus važiavimo greičio nepasirinkimas ar leistino greičio viršijimas. Todėl svarbu parenkant tinkamiausius inžinerinių eismo saugos priemonių rinkinius atlikti detalią priežasčių analizę be išankstinių ribojimų. Šiuo metu valstybinės reikšmės keliuose yra įrengti 78 momentiniai greičio matuokliai ir 135 vidutinio greičio matavimo sistemos;
- nustatyti vėlesnį Įstatymo įsigaliojimo terminą (pavyzdžiui, 2024 m. liepos 1 d.), kad Vyriausybė ar jos įgaliota institucija ar įstaiga spėtų parengti ir priimti stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo ir naudojimo keliuose tvarką reglamentuojantį teisės aktą, o šias priemones įrengiantys subjektai pasirengtų taikyti jo reikalavimus keliuose.

TEISĖS AKTO PROJEKTO DERINIMAS

Derinta su Teisingumo ministerija, Vidaus reikalų ministerija, Policijos departamentu prie Vidaus reikalų ministerijos, Lietuvos transporto saugos administracija, AB Lietuvos automobilių kelių direkcija, VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra, Lietuvos savivaldybių asociacija ir Valstybine duomenų apsaugos inspekcija.

Lietuvos transporto saugos administracija, AB Lietuvos automobilių kelių direkcija, VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra, Lietuvos savivaldybių asociacija suderino be pastabų.

Anot rengėjų, atsižvelgta į Policijos departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos ir Valstybinės duomenų apsaugos inspekcijos pastabas ir pasiūlymus, Vidaus reikalų ministerijos pastaba suderinta darbo tvarka. Teisingumo ministerijos pastaba, į kurią neatsižvelgta, įvertinta derinimo pažymoje.

Nutarimo projektui pritarta Eismo saugumo tarybos 2023 m. spalio 11 d. posėdyje.

Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės išvadoje teikiamos pastabos, kurias Susisiekimo ministerija turi įvertinti.

PAŽYMĄ PARENGĖ

Arvydas Nevas

Ekonomikos politikos grupė, patarėjas