

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ**

**NUTARIMAS**

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS  
ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO IR PAPILDYMO 11<sup>4</sup>  
STRAIPSNIU ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIVP-3015**

2023 m.

d. Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2023 m. rugsėjo 14 d. sprendimo Nr. SV-S-1087 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 7 punktą, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

Pritarti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2 straipsnio pakeitimo ir papildymo 11<sup>4</sup> straipsniu įstatymo projekto Nr. XIVP-3015 (toliau – Įstatymo projektas) tikslui – aiškiau reglamentuoti stacionariųjų eismo priežiūros priemonių – stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo principus ir pagrindus, vietų, kur ketinama įrengti stacionariuosius greičio matuoklius, parinkimo kriterijus, tačiau pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui tobulinti Įstatymo projektą pagal šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Įstatymo projekto 1 straipsnyje dėstomo Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) 2 straipsnio 67<sup>1</sup> dalyje dėstoma sąvoka „stacionari eismo priežiūros priemonė“ iš esmės atkartoja Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 2 straipsnio 4 dalyje apibrėžtą sąvoką „stacionarioji Kelių eismo taisyklių pažeidimų fiksavimo įranga“. Be to, Įstatymo projekto 1 straipsnyje dėstomo Įstatymo 2 straipsnio 67<sup>1</sup> dalyje siūloma apibrėžti sąvoką „stacionari eismo priežiūros priemonė“ apimtų visus automatinius Kelių eismo taisyklių (toliau – KET), patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“, pažeidimus fiksuojančius prietaisus (vidutinius greičio matuoklius, momentinius greičio matuoklius, kelių mokesčio sumokėjimo kontrolės sistemą, stebėjimo sistemą, kontroliuojančią privalomosios techninės apžiūros dokumento ir transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimo (poliso) galiojimą, ir kt.), nors Įstatymo projekte ir jo aiškinamajame rašte akcentuojama vidutinio greičio matuoklių įrengimo problematika ir siūlomi jų įrengimo kriterijai. Atsižvelgiant į tai, siūlytina vietoj sąvokos „stacionari eismo priežiūros priemonė“ apibrėžti sąvoką „stacionarusis greičio matuoklis“ – nurodyti, kad tai yra techninė ir programinė įranga, nejudamai įtvirtinta keliuose, matuojanti momentinę motorinių transporto priemonių, jų junginių su priekabomis greitį nustatytoje vietoje arba vidutinį važiavimo greitį nustatytame kelio ruože. Terminas „stacionarusis greičio matuoklis“ apimtų tiek momentinius, tiek vidutinio greičio matuoklius.

2. Atsižvelgiant į šio nutarimo 1 punkte dėstomus argumentus, siūlytina pakeisti Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 1 dalį ir nustatyti, kad stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo ir naudojimo keliuose tvarką nustato Vyriausybė ar jos įgaliota institucija ar įstaiga, tai yra palikti Vyriausybei galimybę nurodytą tvarką pavesti nustatyti jos įgaliotai institucijai ar įstaigai. Šios tvarkos parengimas reikalauja specialių ekspertinių žinių ir eismo saugumo principų išmanymo, stacionariųjų greičio matuoklių vietų parinkimo kriterijai turės būti reglamentuoti vertinant kelio (ar jo ruožo) eismo saugumo situaciją, eismo saugumo rodiklius, eismo intensyvumą, kelio reikšmę (valstybinės, vietinės reikšmės), eismo įvykių, kilusio dėl greičio

viršijimo, skaičių, greičio viršijimo pažeidimų skaičių, juodąsias dėmes ir kt. Šie kriterijai, skirtingai nuo Įstatymo projekte siūlomų įtvirtinti stacionariųjų greičio matuoklių kiekybinių ir veikimo nuotolio ribojimų ar eismo saugumo priemonių įrengimo pirmumo eilės nustatymo, užtikrins, kad įrengtas stacionarusis greičio matuoklis duotų didžiausią efektą mažinant greičio viršijimo atvejus ir gerinant eismo saugumą konkrečiame ruože. Techninio inžinerinio pobūdžio reguliavimą dėl stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo kriterijų tikslinga reglamentuoti Įstatymo įgyvendinamajame teisės akte, o ne Įstatyme. Be stacionariųjų greičio matuoklių vietų parinkimo kriterijų nurodytoje tvarkoje tikslinga reglamentuoti stacionariaisiais greičio matuokliais renkamų duomenų apsaugos ir tvarkymo principus.

3. Siūlytina atsisakyti Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 2–5 dalių dėl šių priežasčių:

3.1. Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 2–5 dalyse nustatomos stacionarių eismo priežiūros priemonių įrengimo sąlygos, kriterijai ir ribojimai, neatsižvelgiant į kelių suskirstymą (valstybinės reikšmės, vietinės reikšmės), vietą (gyvenvietė, ne gyvenvietė), kelio ilgį, eismo intensyvumą, specifiką ar pavojingus kelio ruožus (avaringumą, juodąsias dėmes ir kt.). Įstatymo projekte siūlomi stacionarių eismo priežiūros priemonių įrengimo ribojimai nepagrįsti jokiais moksliniais tyrimais, skaičiavimais ar eismo saugumo rekomendacijomis. Teisinis reguliavimas, kuriuo nustatomi pertekliniai ir nepagrįsti ribojimai už eismo saugumą tam tikrame kelyje atsakingų subjektų atžvilgiu, turės esminių neigiamų padarinių eismo saugumo situacijai šalies keliuose, nes mažės transporto priemonių leistino važiavimo greičio kontrolės apimtis, vykdoma šiuolaikiškomis nuotolinėmis priemonėmis – stacionariaisiais greičio matuokliais, o policijos pajėgumai minėtą kontrolę vykdyti turimais nestacionariais matavimo prietaisais viso kelių tinklo mastu yra riboti. Kaip rodo praktika, kai transporto priemonių leistino važiavimo greičio kontrolė nepakankama, srautinis transporto priemonių greitis išauga. Greitis yra vienas iš esminių veiksnių, lemiančių eismo įvykių riziką, jų kilimą ir eismo įvykių sunkumą, kuomet eismo dalyviai žūsta ar yra sunkiai sužalojami. Kuo didesnis transporto priemonės greitis (kuo labiau viršijamas greitis), tuo didesnė tikimybė vairuotojui patekti į eismo įvykį, sukėlusį sunkias pasekmes (OECD/ITF. *Speed and Crash Risk*, 2018).

3.2. Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 2 ir 4 dalyse nurodytos eismo įvykio kilimo rizikos dėl greičio viršijimo yra valdomos kompleksiskai, t. y. parenkant tinkamiausius inžinerinių eismo saugos priemonių rinkinius, iš kurių vienos svarbiausių yra eismo kontrolės sistemos (greičio matavimo sistemos). Pagal VŠĮ Transporto kompetencijos agentūros atliktus tyrimus ir apskaičiuotus Lietuvos eismo saugos rodiklius 2022 metais automagistralėse greitį viršijo apie 23 proc., o užmiesčio keliuose (išskyrus automagistrales) – apie 53 proc. vairuotojų. 2022 m. policijos duomenimis, net 45 proc. visų daromų KET pažeidimų šalyje sudarė nustatyto leistino važiavimo greičio pažeidimai. Greičio viršijimas – viena pagrindinių eismo įvykių priežasčių. Net ir nedidelis greičio viršijimas ne tik padidina eismo įvykio tikimybę, bet ir lemia sunkesnes eismo įvykio pasekmes, kuomet eismo dalyviai žūsta ar yra sunkiai sužalojami. Policijos skelbiamais duomenimis, 2022 m. pagrindinė 48 proc. eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, priežastis buvo saugaus važiavimo greičio nepasirinkimas ar leistino greičio viršijimas. Todėl labai svarbu parenkant tinkamiausius inžinerinių eismo saugos priemonių rinkinius atlikti detalią priežasčių analizę be išankstinių ribojimų, kuriuos siūloma įtvirtinti Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 2 ir 4 dalyse. Sprendžiant eismo saugumo problemas, siekiant pakeisti eismo dalyvių elgesį ir pagerinti eismo saugumo rezultatus, eismo saugumo užtikrinimo ar kontrolės priemonės turi būti parenkamos ir taikomos pagal paskirtį, konkrečiai problemai spręsti. Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 2 ir 4 dalyse minimos kelio infrastruktūros gerinimo priemonės (aiškinamajame rašte nurodoma, kad tai kelio dangos keitimas, priemonės, mažinančios susidūrimus su laukiniais gyvūnais, apšvietimas, lėtėjimo juostos ir pan.) negali sumažinti pavojaus, kurį sukelia greičio viršijimas, ir užkardyti greičio viršijimo pažeidimų. 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.

3.3. Sudarant vidutinio greičio matuoklių įrengimo prioritetinę eilę kelių ruožai vertinami vadovaujantis šiais kriterijais: vidutinis metinis paros eismo intensyvumas (svarbus veiksnys, nulemiantis eismo įvykio tikimybę), eismo įvykių pasekmės (atitinkamame kelio ruože nukentėjusių eismo dalyvių skaičius liudija apie ruožo pavojingumą), nesaugus važiavimo greitis (tikėtina pagrindinė eismo įvykius nulemianti priežastis, o leistino važiavimo greičio viršijimas lemia eismo įvykių pasekmių sunkumą) ir lenkimo ribojimas kelio ruože (ruožuose, kuriuose yra draudžiama lenkti, būtina užtikrinti, kad būtų laikomasi leistino važiavimo greičio). Dažnai eismo įvykio priežastimi tampa nesaugūs lenkimai ir jų metu viršijamas leistinas važiavimo greitis. Būtina paminėti, kad vidutinio greičio matuokliai įrengiami avaringuose ruožuose, kuriuose užfiksuota skaudžiausių eismo įvykių, tuo atveju, kai atitinkame kelio ruože artimiausiu metu nenumatoma vykdyti kelio kapitalinio remonto darbų, rekonstrukcijos ar įrengti kitų alternatyvių eismo saugą gerinančių priemonių. Sudarant momentinių greičio matuoklių įrengimo prioritetinę eilę kelių ruožai vertinami vadovaujantis šiais kriterijais: gyvenvietės tipas (dažnai greitis viršijamas gyvenvietėse, kurias kerta valstybinės reikšmės keliai), teritorijos užstatymas (kai gyvenamosios teritorijos yra išsidėsčiusios abipus valstybinės reikšmės kelio pažeidžiami eismo dalyviai dažniau kerta važiuojamąją dalį), eismo intensyvumas, formaliojo švietimo įstaigos (vyksta intensyvus pėsčiųjų (ypač vaikų) eismas), įskaitiniai eismo įvykiai, esamos greičio valdymo priemonės kelio ruože.

Šiuo metu valstybinės reikšmės keliuose yra įrengti 78 momentiniai greičio matuokliai ir 135 vidutinio greičio matavimo sistemos. Statistiškai vertinant 2022 m. įrengtų naujų 106 vidutinio greičio matuoklių duomenis, palyginti su ankstesnių ketverių metų vidurkiu, aktualiuose ruožuose per vienerius metus maždaug 8 kartus sumažėjo žuvusiųjų skaičius ir 59 proc. sumažėjo sužeistų žmonių skaičius. Įrengtų vidutinio greičio matuoklių efektyvumas (vertinant jų naudojimą ankstyvoje stadijoje) mažinant skaudžiausių eismo įvykių skaičių leidžia daryti prielaidą, kad taikomos metodikos leido parinkti tinkamas vidutinio greičio matuoklių įrengimo vietas. Siūlomi nauji stacionarių greičio matuoklių įrengimo ribojimai gerokai sumažins šių priemonių skaičių keliuose ir kelio savininkai neteks galimybės efektyviai, šiuolaikiškais, moderniomis priemonėmis kovoti su greičio viršijimo pažeidimais, todėl siūlomas reglamentavimas nepriimtinas eismo saugumo požiūriu. Pažymėtina, kad ne visos greičio mažinimo priemonės (pavyzdžiui, greičio mažinimo kalneliai ar važiuojamosios dalies susiaurinimas) gali būti pritaikomos užmiesčio keliuose ir atvirkščiai – ne visi užmiesčio keliuose taikomi eismo saugumo gerinimo sprendimai gali būti pritaikomi miestų gatvėse.

3.4. Pagal Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 2 dalies nuostatą, stacionarios eismo priežiūros priemonės „gali būti įrengiamos išimtinai tik kelių ruožuose, kuriuose iš anksto yra identifikuota aukšta rizika dėl viršyto greičio ar kitų pažeidimų, kurių užkardymo tikslais šios priemonės planuojamos įrengti, ir kuomet nėra galimybės sumažinti keliamo pavojaus eismo saugumui kitomis kelio infrastruktūros gerinimo priemonėmis“, todėl kelio ruožuose, kuriuose nėra aukštos rizikos dėl viršyto greičio ir galimybių įrengti kitas priemones, greičio viršijimas būtų tam tikra prasme toleruotinas, o tai jau prieštarautų eismo saugumo užtikrinimo principui, įtvirtintam Įstatymo 4 straipsnio 1 dalies 1 punkte, – „valstybės pareiga – sudaryti saugias ir vienodas visiems eismo dalyviams dalyvavimo eisme sąlygas, eismo dalyvių pareiga – žinoti ir laikytis valstybės nustatytos eismo tvarkos“.

3.5. Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 3 dalyje nurodytos sąlygos ribotą galimybę parinkti avaringus ruožus pagal eismo įvykių rizikos vertinimą, nes tokių ruožų ilgiai iš anksto nėra standartizuoti ir gali būti ilgesni kaip 10 km arba trumpesni kaip 1 km. Tokie ruožai parenkami atsižvelgiant į tai, kaip keičiasi eismo intensyvumas, vidutinis važiavimo greitis, eismo organizavimo pobūdis ir kiti rodikliai. 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. Pavyzdžiui, 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). Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 3 dalies reguliavimas nepriimtinas, nes dėl siūlomų ribojimų ilgesniuose keliuose greičio

matavimo priemonės negalės būti įrengiamos ten, kur jų reikia, ir nebus užtikrinamas eismo saugumas.

Vadovaujantis Įstatymo projekte siūlomais apribojimais, kurie neturi jokio aiškaus pagrindimo, reikėtų demontuoti didžiąją dalį šiuo metu jau įrengtų ir efektyviai veikiančių stacionarių eismo priežiūros priemonių, nes Įstatymo projekte nėra nurodyta, kad siūlomi ribojimai nebus taikomi jau įrengtiems stacionariams greičio matuokliams. Akcinės bendrovės Lietuvos automobilių kelių direkcijos sukaupta greičio matuoklių naudojimo patirtis rodo, kad ilgesniuose kelio ruožuose įrengti vidutinio greičio matuokliai eismo saugos požiūriu tarnauja patikimai, o vairuotojai šiuose kelio ruožuose taip pat laikosi leistino važiavimo greičio kaip ir trumpesniuose vidutinio greičio matuoklių veikimo ruožuose. Todėl nei vidutinio greičio matuoklių veikimo atstumo apribojimas, nei kitų stacionarių eismo priežiūros priemonių ribojimas niekaip nekoreliuoja su valstybės tikslais eismo saugos srityje, priešingai, dirbtinai būtų sunkinamas eismo priežiūros priemonių panaudojimas vietose, kur tokios priemonės būtų efektyviausios.

3.6. Įstatymo projekto aiškinamajame rašte neatskleista, kodėl Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 3 dalyje įtvirtinamais ribojimais automagistralės yra išskiriamos iš kito valstybinės reikšmės kelių tinklo. Įrengus vidutinio greičio matuoklius valstybinės reikšmės magistraliniame kelyje A2 Vilnius–Panevėžys, tuose ruožuose, kuriuose per penkerius metus buvo sužeisti 69 asmenys ir 7 žmonės žuvo, per pusantrų metų buvo sužeisti keturi eismo dalyviai. Ši patirtis aiškiai parodo, kad įrengiant vidutinio greičio matuoklius automagistralėse galima pagerinti eismo saugumą, nes vairuotojai rizikingą kelio ruožą įveikia būdami dėmesingesni. Be to, turima automagistralėse eismo intensyvumo įranga rodo, kad automagistralės ruožuose, kuriuose nėra stacionarių eismo priežiūros priemonių, vairuotojai linkę gerokai viršyti leistiną, ir taip jau didelį, važiavimo greitį. Tai ypač rizikinga didesnio avaringumo kelių ruožuose. Pavyzdžiui, eismo intensyvumo matuoklio, esančio valstybinės reikšmės magistralinio kelio A1 Vilnius–Klaipėda 190,7 km, š. m. liepos mėnesio duomenimis, net 26,5 tūkstančio (4 proc. srauto) vairuotojų rinkosi 160–190 km/val. Ši magistralinio kelio A1 Vilnius–Klaipėda vieta patenka į ruožą, kuriame artimiausiu metu planuojama įrengti vidutinio greičio matuoklius ir kuris prioritetinėje eilėje užima 10 vietą iš 3881 vertinto homogeninio kelio ruožo valstybinės reikšmės kelių tinkle. Šiame ruože per vertinamą 4 metų periodą žuvo 4 asmenys ir sužeista 10 asmenų. Atsižvelgiant į tai, automagistralių išskyrimas iš viso valstybinės reikšmės kelių tinklo ir atskirų ribojimų nustatymas yra netikslingas ir netaikytinas. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad priėmus Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 3 dalyje nurodytus kiekybinius stacionarių greičio matuoklių įrengimo ribojimus viename kelyje (gali būti įrengti ne daugiau kaip 3 vidutinio greičio matavimo ruožai ir ne daugiau kaip 5 stacionarieji greičio matuokliai), valstybinės reikšmės magistralinio kelyje A1 Vilnius–Klaipėda stacionarieji greičio matuokliai, kurie spręstų nurodytą greičio viršijimo problemą, negalės būti įrengti, nes visame kelyje jau yra įrengti 5 stacionarieji greičio matuokliai.

3.7. Pareiga atlikti poveikio duomenų apsaugai vertinimą duomenų valdytojui tiesiogiai kyla iš 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) 35 straipsnio ir Lietuvos Respublikos asmens duomenų, tvarkomų nusikalstamų veikų prevencijos, tyrimo, atskleidimo ar baudžiamojo persekiojimo už jas, bausmių vykdymo arba nacionalinio saugumo ar gynybos tikslais, teisinės apsaugos įstatymo 25 straipsnio. Nurodytuose teisės aktų straipsniuose nustatyta, kad poveikio duomenų apsaugai vertinimas turi būti atliekamas visais atvejais, kai dėl duomenų tvarkymo rūšies, visų pirma, naudojant naujas technologijas, ir atsižvelgiant į duomenų tvarkymo pobūdį, aprėptį, kontekstą ir tikslus, žmogaus teisėms ir laisvėms gali kilti didelis pavojus. Naudojant greičio matuoklius atliekamas vaizdo stebėjimas viešosiose vietose savaime patenka į atvejus, kurie laikomi galinčiais sukelti didelį pavojų žmogaus teisėms ir laisvėms (pavyzdžiui, Reglamento (ES) 2016/679 35 straipsnio 3 dalies c punktas), todėl pakartotinai nustatyti tą pačią pareigą ir nacionaliniuose teisės aktuose (Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio 5 dalyje) nėra tikslinga ar suderinama su teisėkūros reikalavimais.

4. Atsižvelgiant į tai, kad siūloma atsisakyti didžiosios dalies Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11<sup>4</sup> straipsnio dalių, siūlytina nepildyti Įstatymo nauju 11<sup>4</sup> straipsniu, o pagal šio nutarimo 2 punktą patikslintą 11<sup>4</sup> straipsnio 1 dalį įtvirtinti Įstatymo 11 straipsnyje – papildyti jį nauja dalimi.

5. Siūloma keisti Įstatymo projekto 3 straipsnio 1 dalį ir 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. Taip pat siūloma keisti Įstatymo projekto 3 straipsnio 2 dalį – nurodyti, kad Vyriausybė ar jos įgaliota institucija ar įstaiga nustatys stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo ir naudojimo keliuose tvarką, ir atitinkamai nustatyti vėlesnį jos parengimo terminą.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras