

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS
ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO IR PAPILDYMO
11⁴ 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 11⁴ straipsniu įstatymo projekto Nr. XIVP-3015 (toliau – Įstatymo projektas) tikslui – reglamentuoti stacionariųjų eismo priežiūros priemonių – stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo valstybinės reikšmės keliuose principus ir pagrindus, vietų, kur ketinama įrengti stacionarius 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 67¹ 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 67¹ 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 momentinį motorinių transporto priemonių, jų junginių su priekabomis greitį arba vidutinį važiavimo greitį. Terminas „stacionarusis greičio matuoklis“ apimtų tiek momentinius, tiek vidutinio greičio matuoklius.

2. Sudarant vidutinio greičio matuoklių įrengimo prioritetinę eilę valstybinės reikšmės 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, rekonstravimo darbų ar įrengti kitų alternatyvių eismo saugumą gerinančių priemonių. Sudarant momentinių greičio matuoklių įrengimo prioritetinę eilę valstybinės reikšmės kelių ruožai vertinami vadovaujantis šiais kriterijais: gyvenvietės tipas (dažnai leistinas važiavimo 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.

Atsižvelgiant į šio nutarimo 1 punkte išdėstytus argumentus ir galiojančią stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo gerąją praktiką, siūlytina pakeisti Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11⁴ straipsnio 1 dalį ir nustatyti, kad stacionarieji greičio matuokliai keliuose įrengiami siekiant užtikrinti eismo saugumą, įvertinus kelio ar jo ruožo eismo saugumo situaciją, eismo įvykių, kilusių dėl leistino važiavimo greičio viršijimo, aplinkybes, leistino važiavimo greičio viršijimo atvejų mastą, eismo intensyvumą, eismo organizavimą ir kitus eismo saugumo požįrius svarbius veiksnius ar rizikas. Stacionarius greičio matuoklius valstybinės reikšmės keliuose įrengia kelio savininkas (valdytojas), vadovaudamasis stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo ir naudojimo valstybinės reikšmės keliuose tvarka, kurią nustato Vyriausybė ar jos įgaliota institucija. Be stacionariųjų greičio matuoklių vietų parinkimo ir įrengimo kriterijų, nurodytoje tvarkoje tikslinga reglamentuoti stacionariaisiais greičio matuokliais renkamų duomenų apsaugos ir tvarkymo principus. Stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo ir naudojimo valstybinės reikšmės keliuose tvarką galėtų nustatyti Vyriausybė, Susisiekimo ministerija ar kita už eismo saugumo sritį atsakinga institucija.

3. Siūlytina atsisakyti Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11⁴ straipsnio 2–5 dalių dėl šių priežasčių:

3.1. Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11⁴ straipsnio 2–5 dalyse nustatomos stacionarių eismo priežiūros priemonių įrengimo sąlygos, kriterijai ir ribojimai, neatsižvelgiant į kelių suskirstymą pagal reikšmę (valstybinės, 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 leistinas važiavimo 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 11⁴ straipsnio 2 ir 4 dalyse nurodytos eismo įvykio kilimo rizikos dėl leistino važiavimo 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 m. automagistralėse leistiną važiavimo greitį viršijo apie 23 proc., o užmiesčio keliuose (išskyrus automagistralės) – apie 53 proc. vairuotojų. 2022 m. policijos duomenimis, net 45 proc. visų daromų KET pažeidimų šalyje sudarė nustatyto leistino važiavimo greičio pažeidimai. Leistino važiavimo greičio viršijimas – viena pagrindinių eismo įvykių priežasčių. Net ir nedidelis leistino važiavimo 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 eismo dalyviai, priežastis buvo saugaus važiavimo greičio nepasirinkimas ar leistino važiavimo greičio viršijimas. Todėl labai svarbu parenkant tinkamiausius inžinerinių eismo saugos priemonių rinkinius atlikti detalią priežasčių analizę be išankstinių ribojimų, kuriuos siūloma įtvirtinti Įstatymo 11⁴ 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 11⁴ 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 leistino važiavimo greičio viršijimas, ir užkardyti leistino važiavimo greičio viršijimo pažeidimų. Siekiant sumažinti leistiną važiavimo greitį viršijančių vairuotojų skaičių kelių ruože turi būti naudojamos ne Įstatymo projekto aiškinamajame rašte minimos infrastruktūros gerinimo priemonės, bet konkrečiam keliui tinkančios leistino važiavimo greičio viršijimo prevencijos priemonės.

3.3. 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 eismo dalyvių 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 stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo ribojimai gerokai sumažins šių priemonių skaičių keliuose ir kelio savininkai neteks galimybės efektyviai, šiuolaikiškoms, moderniomis priemonėmis kovoti su leistino važiavimo 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 užmiėsčio keliuose ir atvirkščiai – ne visi užmiėsčio keliuose taikomi eismo saugumo gerinimo sprendimai gali būti pritaikomi miestų gatvėse.

3.4. Pagal Įstatymo projekto 2 straipsnyje dėstomo Įstatymo 11⁴ 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, leistino važiavimo 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 11⁴ 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 11⁴ 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 stacionariesiems 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 11⁴ straipsnio 4 dalyje įtvirtinamais ribojimais automagistralės yra išskiriamos iš kitų valstybinės reikšmės kelių tinklo. Įrengus vidutinio greičio matuoklius automagistralėje A2 Vilnius–Panevėžys, tuose ruožuose, kuriuose per penkerius metus buvo sužeisti 69 eismo dalyviai ir 7 žuvo, per pusantrų metų buvo sužeisti 4 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 automagistralėje 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 automagistralės 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 ir sužeista 10 eismo dalyvių. 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 11⁴ straipsnio 3 dalyje nurodytus kiekybinius stacionariųjų 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), automagistralėje A1 Vilnius–Klaipėda stacionarieji greičio matuokliai, kurie spręstų nurodytą leistino važiavimo 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 (Bendras 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 11⁴ 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 11⁴ straipsnio dalių, siūlytina nepildyti Įstatymo nauju 11⁴

straipsniu, o pagal šio nutarimo 2 punktą patikslintą 11⁴ 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 spėtų parengti ir priimti stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo ir naudojimo valstybinės reikšmės 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 nustatys stacionariųjų greičio matuoklių įrengimo ir naudojimo valstybinės reikšmės keliuose tvarką, ir atitinkamai nustatyti ankstesnį šio teisės akto priėmimo terminą, kad iki įstatymo įsigaliojimo būtų pakankamai laiko pasirengti jį taikyti.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras