

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS
ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO IR PAPILDYMO 11(4)
STRAIPSNIU
ĮSTATYMO PROJEKTO

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, parengto projekto tikslai ir uždaviniai:

Šiuo metu įstatymais nėra reglamentuojama ir įtvirtinta valstybės institucijų teisė vykdyti nuolatinį eismo dalyvių duomenų rinkimą stacionariomis eismo priežiūros priemonėmis. Nors vykdyti eismo priežiūrą ir tirti KET pažeidimus pavesta specializuotiems policijos padaliniais (Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 10 str. 9 d. 1 ir 3 p.), o eismo įvykių tyrimus kelių infrastruktūros saugumo požiūriu vykdo Transporto kompetencijų agentūra (Saugaus eismo automobilio keliais įstatymo 10 str. 10 d. 2 p.), tačiau sprendimus dėl stacionarių eismo priežiūros priemonių diegimo priima privatus juridinis asmuo (AB Lietuvos automobilių kelių direkcija – toliau LAKD), kuriai įstatymais tokie įgaliojimai nėra suteikti. Šiuo metu vidutinio greičio matuoklių, pasižyminčių ypatingai jautriu asmens duomenų tvarkymu – tvarkomi didelės apimties duomenis apie visus eismo dalyvius, kurių didžioji dalis nėra kelių eismo reikalavimų pažeidėjai, įrengimas vykdomas vadovaujantis privataus juridinio asmens pasitvirtintomis vidaus taisyklėmis (Vidutinio greičio matuoklių vietų ne gyvenviečių teritorijose parinkimo ir įrengimo prioritetinės eilės sudarymo metodika, patvirtinta 2021-12-13 Valstybės įmonės Lietuvos automobilių kelių direkcijos įsakymu Nr. VE-233 (toliau vadinama - Metodika), nors įstatymais šiam privačiam juridiniam asmeniui tokia teisė nėra suteikta. Saugaus eismo automobilių keliuose įstatymo 10 str. 11 dalyje LAKD pavestos tik išimtinai kelių infrastruktūros saugumą užtikrinančių priemonių įgyvendinimas.

Kartu atkreiptinas dėmesys į tai, jog įvykus LAKD reorganizacijai ir šiai įmonei tapus privačiu juridiniu asmeniu, šios įmonės pagrindiniu veiklos tikslu tapo pelno siekimas. Pagal Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo 8 straipsnio 3 dalį, vienas iš šaltinių programai finansuoti yra lėšos iš sumokėtų ar išieškotų baudų už nustatyto greičio viršijimą, užfiksuotą stacionariąja Kelių eismo taisyklių pažeidimų fiksavimo įranga, įrengta valstybinės reikšmės keliuose. O pagal minėto įstatymo 9 straipsnio 1 dalį - didžioji dalis programos lėšų yra skiriama LAKD įgyvendinamoms veikloms finansuoti, Programos finansavimo lėšų naudojimo tvarką įgyvendina AB LAKD (9 str. 3 d.). Todėl šiuo metu galiojantis reglamentavimas, kuomet privatus juridinis asmuo pats gali priimti sprendimus dėl stacionarių greičio matuoklių įrengimo ir dėl to tiesiogiai didėja jo veiklos pajamos, iš esmės neskatina jo vykdamas Saugaus eismo automobilių keliuose įstatymo pavestas viešąsias funkcijas įgyvendinti kitų kelių infrastruktūros gerinimo priemonių (remontuoti ar keisti kelio dangą, įrengti kitas eismo saugumą didinančias priemones, pvz., priemones, mažinančias susidūrimus su laukiniais gyvūnais, apšvietimą, sulėtėjimo juostas ir pan.), kurios didintų eismo saugumą, tačiau nėra susijusios su tiesioginių papildomų pajamų uždirbimu.

Pažymėtina, jog techninės kelių eismo priežiūros priemonės, skirtos nustatyti kelių eismo taisyklių reikalavimų pažeidimus - stacionarios eismo priežiūros priemonės (greičio matuokliai, vaizdo kameros su duomenų perdavimo įranga ir kt.), visų pirma pasižymi labai didele tvarkomų asmens duomenų aprėptimi ir geba fiksuoti automobilio greitį, vietą, laiką, vaizdą ar kitus duomenis, šiuos duomenis perduoti, apdoroti, sugretinti su kitais duomenimis. Stacionarios eismo priežiūros priemonės fiksuojančios visų eismo duomenis tam tikrame kelio ruože (vidutinio greičio matuokliai ir pan.) kaupia asmens duomenis apie neribotą asmenų kiekį, nors šie asmenys ir nėra pažeidėjai. Lietuvos Respublikos Konstitucijos 22 straipsnyje yra įtvirtinta asmenų teisė į privataus gyvenimo neliečiamumą. Todėl siekiant apriboti šias asmenų teises, toks teisių apribojimas ir teisės vykdyti

asmenų sekimą eismo saugumo užtikrinimo tikslais, gali būti įtvirtintas tik įstatyme, aiškiai apibrėžiant pagrindinius šio apribojimo taikymo principus ir sąlygas.

Papildomai pažymėtina, jog šiuo metu galiojantys teisės aktai užtikrinantys asmens duomenų apsaugą, įpareigoja kiekvieną duomenų valdytoją, prieš priimant sprendimą dėl asmens duomenų tvarkymo, tais atvejais jei dėl planuojamos duomenų tvarkymo rūšies, visų pirma, kai naudojamos naujos technologijos, ir atsižvelgiant į duomenų tvarkymo pobūdį, aprėptį, kontekstą ir tikslus, fizinių asmenų teisėms bei laisvėms gali kilti didelis pavojus, duomenų valdytojas, prieš pradėdamas tvarkyti duomenis, atlikti numatytų duomenų tvarkymo operacijų poveikio asmens duomenų apsaugai vertinimą (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), toliau vadinama – BDAR) 35 str. 1 d.). Atlikus poveikio vertinimą, duomenų valdytojas privalo įgyvendinti pavojų fiziniams asmenims mažinančias priemones, o tais atvejais, kuomet šio pavojaus sumažinti nėra galimybės – atsisakyti vykdyti numatomą duomenų tvarkymo veiklą. Todėl LAKD šiuo metu priimdama sprendimus dėl stacionarių greičio matuoklių įrengimo privalo vertinti ne tik eismo saugumo rizikas, bet ir rizikas, keliančias pavojus asmenų privatumui. Tuo tarpu LAKD patvirtintoje metodikoje, kuria remiantys yra įrengiami vidutinio greičio matuokliai, nėra numatyta, priimant sprendimus dėl stacionarių greičio matuoklių įrengimo turi būti vertinami ir galimi pavojai fizinių asmenų teisėms ir pagrindinėms laisvėms.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai:

.Įstatymo projekto iniciatorius ir rengėjas - Seimo narys Mindaugas Skritulskas.

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymo projekte aptarti teisiniai santykiai:

Šiuo metu įstatymu numatyti sureguliuoti teisiniai santykiai nėra reglamentuojami įstatymu. Įgyvendinus LAKD reorganizaciją ir įmonei tapus privačiu juridiniu asmeniu, nebuvo atsižvelgta, jog reorganizuota įmonė turi teisę vykdyti tik įstatymais pavestas funkcijas ir įmonė toliau priiminėja sprendimus, remiantis savo vidinėmis metodikomis, nors įstatymais jai tokia teisė nesuteikta.

Sprendimų dėl stacionarių eismo priežiūros priemonių įrengimas turėtų būti grindžiamas Transporto kompetencijų agentūros sprendimais, priimtais vadovaujantis Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 10 str. 12 dalyje numatytais pagrindais. Įstatymo projektu nenumatoma keisti šių nuostatų.

4. Kokios siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama:

Siekiant įtvirtinti principą, jog eismo saugumo užtikrinimo tikslais gali būti naudojamos stacionarios eismo priežiūros priemonės, Įstatymo projektu siūloma įtvirtinti naują "stacionarios eismo priežiūros priemonės" sąvoką (Įstatymo projekto 1 straipsnis).

Įstatymo projekto 2 straipsniu, keičiamą įstatymą siūloma papildyti nauju 11(4) straipsniu, kuriame nustatoma, jog stacionarios eismo priežiūros priemonės gali būti įrengiamos eismo saugumo užtikrinimo tikslais (1 dalis). Įstatymu nustatomas principas, jog 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 (2 dalis). Tuo atveju, kai priemonė įrengiama kelio ruože (pvz. vidutiniai greičio matuokliai), jie turi būti įrengiami taip, jog jų veikimas apimtų ne daugiau nei 10 kilometrų, - t.y. tik ribotoje kelio atkarpoje, taip pat numatoma, kad vidutinio greičio matavimo ruožų gali būti ne daugiau kaip 3, bendras stacionarių eismo greičio matavimo vietų skaičius gali būti ne didesnis kaip 5 viename kelyje (3 dalis). Nustatomi reikalavimai stacionarių eismo priemonių įrengimui automagistralėse, kurios pasižymi ypatingai dideliu eismu (4

dalį). Siekiant, jog stacionarios eismo priežiūros priemonės būtų galima teisėtai naudoti, atsižvelgiant į asmens duomenų apsaugos reikalavimus, įstatymą siūlome papildyti, jog poveikio asmens duomenų apsaugai vertinimas privalo būti atliktas iki sprendimo dėl stacionarių eismo priežiūros priemonių įrengimo priėmimo (5 dalis).

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymo projektą toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu), galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta:

Neigiamų įstatymo projekto priėmimo pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai:

Priimtas įstatymas kriminogeninei situacijai ir korupcijai neturės, tačiau padidins sprendimų dėl stacionarių eismo priežiūros priemonių priėmimo skaidrumą.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai:

Verslo sąlygoms ir plėtrai įstatymo įgyvendinimas poveikio neturės.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams:

Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

9. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios:

Priėmus teikiamą projektą kitų galiojančių teisės aktų keisti ar panaikinti nereikės.

10. Ar įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka:

Taip.

11. Ar įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus:

Taip.

12. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti:

Nereikia.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymui įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais):

Įstatymui įgyvendinti papildomų valstybės ar savivaldybių biudžetų lėšų nereikės.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados:

Nėra.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis:

"Stacionari eismo priežiūros priemonė", "vidutinio greičio matuokliai".

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai:

Nėra.

Teikia
Seimo nariai

Mindaugas Skritulskas
Kazys Starkevičius
Andrius Mazuronis
Andrius Kupčinskas
Viktoras Fiodorovas
Rasa Petrauskienė
Eugenijus Gentvilas