

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS
ĮSTATYMO NR. VIII-2043 11 STRAIPSNIO PAKEITIMO

ĮSTATYMO PROJEKTO Nr. XVP-667 (2)

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

Pagrindiniai šio įstatymo projekto tikslai yra mažinti perteklinį biurokratinį reguliavimą ir didinti kelių savininkų (valdytojų) efektyvų teisių ir pareigų įgyvendinimą.

Nuo 2020 m. įsigalioję Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymo) pakeitimai numatė, kad kelio savininkas (valdytojas) (vietinės reikšmės kelių – savivaldybės, valstybinės reikšmės kelių – AB „Via Lietuva“) privalo Vyriausybės arba jos įgaliotos institucijos nustatytais atvejais suderinti eismo organizavimą su Susisiekimo ministerija arba jos įgaliota institucija, įstaiga arba valstybės įmone. Taip įstatymo lygmeniu atsirado prievolė kelio savininkams (miestuose – savivaldybėms) derinti **lentelių su žalia rodykle prie raudono šviesoforo signalo įrengimą** su VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra, kurios savininko teises ir pareigas įgyvendinanti institucija yra LR Susisiekimo ministerija. Nors įstatymo projekte ir aiškinamajame rašte buvo teigiama, kad šiuo pakeitimu siekiama sureguliuoti eismo saugumą ir pralaidumą miestų gatvėse kurių tąsa yra valstybinės reikšmės keliai, tačiau iš tiesų šis pakeitimas palietė visus kelius, kuriuose kelio savininkas (valdytojas) matytų esant poreikį įrengti lentelę su žalia rodykle šviesoforu reguliuojamose sankryžose.

Svarbu pažymėti, kad **kelio savininkas (valdytojas) pagal Įstatymo 10 straipsnio „Eismo saugumo užtikrinimas“ 8 dalyje nurodytas teises ir pareigas turi atsakomybę užtikrinti eismo saugumą, eismo organizavimo, eismo objektų projektavimo, statybos ir kitus klausimus, vadovaudamasis, patvirtintomis taisyklėmis, pavyzdžiui, LR Susisiekimo ministro įsakymu „Dėl kelių šviesoforų įrengimo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Taisyklės). Aptariant minėtą pavyzdį, Taisyklėse numatyti reikalavimai šviesoforų įrengimui ir kt., kuriais kelio savininkai (valdytojai) privalo vadovautis organizuojant eismą vietose. Taip pat Taisyklėse, numatytas, manytina, perteklinis reikalavimas 77² punkte, kuriuo kelio savininkai (valdytojai) įpareigojami derinti lenteles su žalia rodykle su VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra (toliau – Agentūra, TKA), nors visų kitų reikalavimų derinimas pagal Taisyklės nėra privalomas. **Tai yra vienintelis LR Susisiekimo ministerijos pavedimas, įpareigojantis kelio savininkus (valdytojus) gauti VŠĮ Transporto kompetencijų agentūros leidimą, todėl manytina, kad toks reguliavimas 11 straipsnyje yra perteklinis, kuria ilgą biurokratinio derinimo procesą, trukdantis kelio savininkui (valdytojui) efektyviai įgyvendinti teises ir pareigas, organizuojant eismą keliuose, tobulinti eismo organizavimą, atsižvelgiant į eismo įvykių kelyje priežastis ir aplinkybes, vadovaujantis Taisyklėmis ir kitais Susisiekimo ministerijos bei jos įgaliotų institucijų priimtais teisės aktais be papildomo derinimo.****

Pažymėtina, kad nors ir derinimas su VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra privalomas, tačiau pati Agentūra savo atsakymuose į Seimo nario paklausimus nurodo, kad „nekaupia informacijos apie eismo įvykius ir eismo pakitimus objektuose, kur sprendimai dėl lentelių įrengimo buvo nesuderinti, taip pat neturi informacijos apie konkrečius įrengtų ar išmontuotų lentelių atvejus, todėl atitinkamai negali pateikti ir informacijos apie eismo įvykius sankryžose, kuriose buvo įrengtos ir išmontuotos tokios lentelės.“ Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad minėtų lentelių įrengimo derinimas su šia Agentūra yra perteklinis biurokratinis procesas, nesukuriantis jokios pridėtinės vertės, nes Agentūra (ne)suderinimo rezultatų pasekmių neseka ir duomenų apie eismo įvykius nekaupia, dėl ko, akivaizdu, net nesukuriamos galimybės įvertinti ar jos priimti sprendimai dėl

lentelių įrengimo yra efektyvūs, t.y. jų įrengimas/neįrengimas teikia realią naudą ar sukelia žalą tiek eismo dalyviams, tiek kelių savininkams (valdytojams). Agentūra pagrindinėmis lentelių įrengimo nesuderinimo priežastimis įvardina „blogą matomumą sankryžoje bei papildomos šviesoforo sekcijos su žalia rodykle posūkiui į dešinę lemiančius mažesnius gaišties laiko rezultatus“. Iš pateiktų 443 prašymų, atliktų vertinimų skaičius – 437 (6 prašymai dėl vertinimo atlikimo nepatenkinti, nes vertinimui nepateikti reikalaujami duomenys). Iš atliktų vertinimų: 198 (45,3 %) – lentelės suderintos, 148 (33,9 %) – lentelės nesuderintos dėl eismo saugumo trūkumų, 91 (20,8 %) – lentelės nesuderintos, pateiktos rekomendacijos įrengti papildomą šviesoforo sekciją su žalia rodykle posūkiui į dešinę. Vertinant Agentūros priimamus sprendimus pagal šią pateiktą informaciją, nėra aišku ar už viešas lėšas įrengiamiems derinimui pateikiamiems sprendimams yra atliekamos kaštų naudos analizės, ar vykdomi derinimai yra atliekami visapusiškai išanalizavus informaciją bei aplinkybes ir priimami patys naudingiausi ir racionaliausi viešąjį interesą patenkinantys sprendimai.

Svarbu pažymėti, kad Lietuvos savivaldybių asociacija atliko vidinę savivaldybių apklausą ir 2025 m. kovo 5 d. pateikė nuomonę raštu, kad absoliuti dauguma apklausoje dalyvavusių savivaldybių aukščiau pateiktai iniciatyvai pritartų (apklausoje dalyvavo 89 proc. savivaldybių).

Papildomi argumentai dėl tokio reguliavimo pakeitimo pagrįstumo. Kadangi 2014 metais buvo priimti sprendimai nebenaudoti lentelių su žalia rodykle nebuvo kokybiškai parengti, todėl prie lentelių naudojimo buvo grįžta vos įsigaliojo draudimas jas naudoti, t. y. 2020 metais. Viena iš priežasčių, kodėl norėta nebenaudoti lentelių su žalia rodykle, buvo saugumas. Tuo metu buvo argumentuojama, kad vairuotojai nesilaiko Kelių eismo taisyklių ir nesustoja degant raudonam šviesoforo signalui prieš sukančią į dešinę, esant lentelei su žalia rodykle. Akivaizdu, kad per tokį laikotarpį vairuotojų įpročiai pasikeitė ir šiuo metu paisoma šio reikalavimo, tai atskleidžia ir Eismo įvykių statistika.

Taip pat svarbu pažymėti, kad VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra yra parengusi metodiką, pagal kurią yra analizuojama situacija sankryžose, ar galima įrengti lentelę su žalia rodykle, ar ne. Visgi norint objektyviai įvertinti situaciją sankryžoje reikalingas ne tik teorinis modeliavimas, tačiau ir eismo srautų stebėseną, analizę, kurią, kaip pripažįsta TKA darbuotojai (<https://shorturl.at/tzkze>), reikia atlikti vietoje, todėl manytina, jog savivaldybių administracijų specialistai, kartu su savivaldybių eismo saugumo komisijomis, geriausiai gali atlikti šią funkciją. Neramina tai, jog remiantis 2021 m. duomenimis, daugiau kaip 60 proc. prašymų TKA išvada dėl lentelių su žalia rodykle įrengimo buvo neigiama, nors savivaldybių prašymai yra pagrįsti ir stebėseną, ir kitų institucijų, organizacijų prašymais, siekiant užtikrinti eismo pralaidumą bei saugumą. Savivaldybėse susidarė papildomos, nereikalingos spūstys dėl TKA nepalankių sprendimų, o eismo saugumo situacija esmingai nepasikeitė. Manytina, kad galimai TKA nepakanka esamų žmoniškųjų išteklių pajėgumų objektyviai įvertinti situaciją ne tik teoriškai modeliuojant, bet ir konkrečioje eismo organizavimo vietoje gyvai.

Verta priminti, kad ir 2014 metais, ir 2020 metais priimant teisės aktų pakeitimus dėl lentelių su žalia rodykle naudojimo, nebuvo atlikta išsami, pagrįsta analizė, tyrimas, remiantis Lietuvos Policijos ir kitais reikšmingais, objektyviais duomenimis bei visiems skaidriai, atvirai prieinama informacija. Buvo manipuliuojama viešąja nuomone apie Europos Sąjungos reikalavimus dėl lentelių su žaliosiomis rodyklėmis nebenaudojimu, tačiau ši informacija nėra pagrįsta teisės aktais. Taigi manytina, kad klausimus, susijusius su lentelių su žaliosiomis rodyklėmis įrengimu turi ir privalo spręsti kelio savininkas (valdytojas), o esant reikalui, derinti šiuos klausimus valdytojai kartu, pavyzdžiui, savivaldybių administracijos ir AB „Via Lietuva“. Tokiu būdu būtų užtikrintas efektyviausias eismo saugumo ir pralaidumo reguliavimas bei atsakomybė.

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

LR Seimo nariai Vitalijus Šeršniovas, Viktoras Fiodorovas.

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

Šiuo metu Susisiekimo ministerijos nustatytais atvejais numatyta prievolė kelio savininkams (valdytojams) suderinti eismo organizavimą su Susisiekimo ministerija ar jos įgaliota institucija, įstaiga arba AB „Via Lietuva“ (anksčiau - AB Lietuvos automobilių kelių direkcija). LR Susisiekimo ministerija yra įgaliojusi VŠĮ Transporto kompetencijų agentūrą derinti leidimus dėl žaliųjų rodyklių prie raudono šviesoforo signalo įrengimo ir tai yra vienintelis atvejis, kai derinimas yra privalomas. Šis įpareigojimas aprašytas LR Susisiekimo ministro įsakymu patvirtintų taisyklių „Dėl kelių šviesoforų įrengimo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Taisyklės) 77² punkte, kuriuo kelio savininkai (valdytojai) įpareigojami derinti lenteles su žalia rodykle su VŠĮ Transporto kompetencijų agentūra, nors visų kitų reikalavimų derinimas pagal Taisyklės nėra privalomas. Šis perteklinis reikalavimas sukuria ilgą biurokratinio derinimo procesą, kuris trukdo kelio savininkui (valdytojui) efektyviai įgyvendinti teises ir pareigas, organizuojant eismą keliuose, tobulinti eismo organizavimą, atsižvelgiant į eismo įvykių kelyje priežastis ir aplinkybes, bei vadovaujantis Taisyklėmis ir kitais Susisiekimo ministerijos bei jos įgaliotų institucijų priimtais teisės aktais be papildomo derinimo.

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

Siūloma leisti kelio savininkams (valdytojams) klausimus, susijusius su lentelių su žaliosiomis rodyklėmis įrengimu, spręsti patiems, panaikinant perteklinį biurokratinį reikalavimą šiuos pakeitimus derinti TKA. Taip kaip numatyta Įstatyme eismo organizavimo, pralaidumo ir saugumo klausimus turi ir privalo spręsti kelio savininkas (valdytojas), o esant reikalui, derinti šiuos klausimus valdytojai kartu, pavyzdžiui, savivaldybių administracijos ir AB „Via Lietuva“. Tokiu būdu būtų užtikrintas efektyviausias eismo saugumo ir pralaidumo reguliavimas bei atsakomybė.

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:

Įstatymų projektais siūlomi reguliuoti teisiniai santykiai neturės esminės įtakos ir neigiamų pasekmių ekonomikai, socialinei aplinkai, viešajam administravimui, teisinei sistemai.

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

Įstatymų projektai neturės įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai.

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

Įstatymų projektų nuostatų įgyvendinimas verslo sąlygoms tiesioginės įtakos neturės. Tačiau dėl sklandesnio, greitesnio sprendimų priėmimo ir geresnio eismo organizavimo, didesnio eismo pralaidumo, numatoma, kad verslui bus kuriama palankesnė aplinka.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams:

Neprieštarauja.

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

Priėmus įstatymus kitų įstatymų priimti 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:

Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo nustatytų reikalavimų.

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

Įstatymų projektai neprieštarauja Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis, yra suderinami su Europos Sąjungos teisės aktais.

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

Priėmus įstatymą reikės pakeisti LR Susisiekimo ministro įsakymą „Dėl kelių šviesoforų įrengimo taisyklių patvirtinimo“ ir išbraukti 77² punktą.

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):

Valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų neprireiks įstatymams įgyvendinti. Bus taupomos ATK lėšos, atsisakyta perteklinių paslaugų.

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

Gauti vertinimai ir išvados iš kelių savininkų (valdytojų) yra palankūs, tačiau nepridedami. Lietuvos savivaldybių asociacija atliko vidinę savivaldybių apklausą ir 2025 m. kovo 5 d. pateikė nuomonę raštu, kad absoliuti dauguma apklausoje dalyvavusių savivaldybių aukščiau pateiktai iniciatyvai pritartų (apklausoje dalyvavo 89 proc. savivaldybių).

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

Nėra.

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

Nėra.

Teikia
Seimo nariai

Seimo narys Vitalijus Šeršniovas,

Seimo narys Tadas Sadauskis,

Seimo narė Ligita Girskienė,