

LR Seimo valdybos
2006 m. rugsėjo 20 d. sprendimu Nr. 1125
sudaryto darbo grupės pirmininkui
p.V.Čepui

Susisiekimo ministrui
p.A.Butkevičiui

Lietuvos Respublikos Seimo valdyba 2006 m. rugsėjo 20 d. sprendimu Nr. 1125 sudarė darbo grupę naujos redakcijos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo projektui parengti.

Eismo saugumo užtikrinimui būtinas visų eismo sistemos sudedamųjų dalių, t.y. kelias – automobilis – eismo dalyvis – aplinka, apjungimas į vieningą sistemą.

1. Manau, būtina sukurti atskirą instituciją valstybinę instituciją, koordinuojančią žinybų veiklą eismo saugumo sferoje, turinčią įgaliojimus įgyvendinti valstybės politiką eismo saugumo srityje. Nustatyti aiškias institucijų atsakomybės ribas bei konkrečias veiklos sritis.
2. Būtina stiprinti savivaldybėse esančias saugaus eismo mokyklas, kurios moko moksleivius kaip reikia saugiai elgtis kelyje. Tikslinga jauniems vairuotojams, pirmą kartą gavusiems vairuotojo pažymėjimą jį išduoti dvejiems metams. Praėjus šiam laikotarpiui nuolatinį vairuotojo pažymėjimą išduoti tik išklaudius atitinkamą kursą saugaus eismo mokymo centre (ne vairavimo mokykloje, kuri jį jau mokė).
3. Nepritariu pozicijai siekti išplėsti pareigūnų turinčių teisę stabdyti transporto priemones. Manau, jog šią teisę turi turėti tik Policijos ir Muitinės įgalioti pareigūnai. Teisę naudoti mėlynos spalvos švyturėlius su garso signalais numatyti tik Policijos, Vadovybės apsaugos, Greitosios pagalbos, Priešgaisrinės apsaugos ir Muitinės pareigūnams. Įtvirtinat principą, kad nesilaikyti nurodytų konkrečių KET reikalavimų ir pasinaudoti pirmenybę naudojančiais švyturėliais, gali įsitikinti, kad kiti eismo dalyviai jiems duoda pirmenybę ir jie nesukels pavojaus.
4. Nepritariu pozicijai, kad kelias nėra sudedamoji eismo saugumo sistemos dalis ir ji turi būti atskirta, taip pat turėti atskirą užtikrintą finansavimą iš Kelių plėtros ir priežiūros programą, ir tai turi būti įtvirtinta atskirais įstatymais. Žuvusiųjų skaičius mažėja gyvenvietėse, tuo tarpu valstybinės reikšmės keliuose šis skaičius didėja. Kasmet sudaromas taip vadinamas „juodųjų dėmių“ žemėlapis, pažymint pavojingiausias vietas keliuose, kur pasikartoja eismo įvykiai. Pats tokių vietų buvimas byloja, kad eismo sąlygos tose vietose yra nesaugios. Gerinant kelių infrastruktūrą inžinierinėmis priemonėmis įmanoma sudaryti saugias sąlygas eismui. Deja, dėmesys skiriamas kelių asfaltavimui, o ne saugios aplinkos užtikrinimui. Kelio valdytojas, o jo nesant – kelio savininkas privalo:
 - 1) užtikrinti, kad kelias atitiktų normatyvinius aktus ir standartus, taikomus saugaus eismo sričiai;
 - 2) organizuoti eismo tvarką, užtikrinti kelio bei jo inžinerinių statinių, techninių eismo organizavimo priemonių priežiūrą ir naudojimo tvarką, kad ši atitiktų normatyvinius teisės aktus ir standartus, taikomus saugaus eismo srityje;
 - 3) užtikrinti, kad nedelsiant būtų panaikintos kliūtys, trukdančios eismui ir keliančios pavojų, o jei to padaryti neįmanoma, užtikrinti, jog pavojingose vietose būtų atitinkamų techninių eismo organizavimo priemonių tol, kol šios kliūtys bus panaikintos;
 - 4) užtikrinti, kad kelyje įvykusių eismo įvykių priežastys būtų išnagrinėtos ir siekiant sumažinti šių įvykių skaičių, nuolat tobulinti eismo organizavimą;
 - 5) kontroliuoti kelio darbų tvarką.Būtina įdiegti lėšų panaudojimo efektyvumo kontrolę, siekiant, kad skiriant lėšas konkrečios priemonės įgyvendinimui būtų įvertinama kiek sumažės žuvusiųjų eismo dalyvių.
5. Pakeisti privalomojo ir savanoriškojo draudimo sistemą įjungiant ją į eismo įvykių prevencinę veiklą. Numatyti, kad Draudikas ar Biuras moka nukentėjusiam trečiajam asmeniui žalos dydžio

išmoka. Socialinio draudimo išmokas išmokėjusios socialinio draudimo įstaigos, o taip pat sveikatos priežiūros paslaugų išlaidas pagal privalomojo sveikatos draudimo teisės aktus apmokėjusios privalomąjį sveikatos draudimą vykdančios institucijos teisės aktu nustatyta tvarka įgyja regreso teisę į atsakingą draudiką arba, jei tokio nėra, į žalą padariusį asmenį.

6. Pakeisti Techninių apžiūrų sistemos monopoliškumą ir uždarumą, kuomet apskrityje technines apžiūras gali atlikti tik viena privati įmonė. Konstitucijos 46 straipsnio 4 dalyje yra nustatytas bendras principas, kad įstatymas draudžia monopolizuoti gamybą ir rinką, saugo sąžiningos konkurencijos laisvę. Transporto veiklos pagrindų įstatymo 10 straipsnio 3 dalis nustato transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros vykdymo bendrąsias taisykles. Transporto priemonių valstybinę techninę apžiūrą (priežiūrą) vykdančių įmonių skaičių, jų išdėstymą šalies teritorijoje, atsižvelgiant į transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros (priežiūros) poreikį, nustato Vyriausybės įgaliota institucija pagal jos patvirtintą metodiką. Įmonės gali atlikti transporto priemonių valstybinę techninę apžiūrą (priežiūrą) tik turėdamos įgaliotos institucijos suteiktus įgaliojimus (leidimus). Įgaliojimai (leidimai) suteikiami sutartimi arba administraciniu aktu. Taigi, 10 straipsnio 3 dalies nuostatos apriboja ūkio subjektų konkurencijos laisvę. Transporto veiklos pagrindų įstatymo 10 straipsnio nuostatos detalizuojamos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 21 straipsnyje. Pažymėtina, kad Vyriausybė 2002 m. rugpjūčio 29 d. nutarimu Nr. 1372 „Dėl įgaliojimų suteikimo“ įgaliojo Susisiekimo ministerija nustatyti kelių transporto priemonių techninius reikalavimus, nustatyti kelių transporto priemonių valstybinę techninę apžiūrą atliekančių įmonių skaičių, jų išsidėstymą šalies teritorijoje, atsižvelgiant į kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros poreikį, pagal jos patvirtintą metodiką bei patvirtinti leidimų, suteikiančių teisę atlikti valstybinę techninę apžiūrą, išdavimo tvarką. Vadovaujantis paminėtu nutarimu buvo priimtas Susisiekimo ministro įsakymai. Svarstant galimybę Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme nustatyti kitokią valstybinės techninės apžiūros įgyvendinimo tvarką negu Transporto veiklos pagrindų įstatyme nustatyta, reikėtų atsižvelgti į teisės teorijos principą *lex specialis derogat legi generali*, kuriuo esmė ta, kad esant bendrosios ir specialiosios normų konkurencijai yra taikoma specialioji norma. Kartu pažymėtina, kad paminėtas teisės teorijos principas yra įtvirtintas Transporto veiklos pagrindų įstatymo 7 straipsnio 1 dalyje, kurioje nustatyta, jog jeigu specialiuosiuose transporto rūšių įstatymuose ir kodeksuose numatytos kitokios nuostatos negu Transporto veiklos pagrindų įstatyme, taikomos specialiųjų transporto rūšių įstatymų ir kodeksų nuostatos. Darytina išvada, kad Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 21 straipsnyje nustatymas kitokios valstybinės techninės apžiūros įgyvendinimo tvarkos negu Transporto veiklos pagrindų įstatyme yra galimas ir neprieštarauja šių teisės aktų nuostatomis. Kita vertus, svarstyтина, ar valstybinės techninės apžiūros sistemos liberalizavimas neturėtų paliesti ir kitas transporto rūšis bei ar nereikėtų keisti Transporto veiklos pagrindų įstatymo 10 straipsnio nuostatų (o ne Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nuostatas) .

Man susidarė įspūdis, kad atskiriems darbo grupės nariams labiau rūpi savo srities išskirtinumo išsaugojimas bei sustiprinimas. Todėl laikas, kurį sugaištu rengdamas pasiūlymus ir analizuodamas kitų šalių patirti, būna praleistas veltui.

Atsižvelgiant į tai, kad darbo grupėje Susisiekimo ministerijos poziciją atstovauja sekretorius R.Gradauskas, o valstybės tarnyba grindžiama **lojalumo** principu bei įvertinant pirmiau išsakytas mintis, prašau mane Vigilijų Sadauską (Susisiekimo ministerijos Saugaus eismo departamento direktorių) išbraukti iš Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2006 m. rugsėjo 20 d. sprendimu Nr. 1125 sudarytos darbo grupės. Savo pasiūlymus dėl Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo teiksiu Susisiekimo ministerijos darbo reglamento nustatyta tvarka.

Pagarbiai,

Vigilijus Sadauskas