

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
ADMINISTRACINĖS TEISĖS IR PROCESO KATEDRA**

KASCĖNAS ŠARŪNAS

Teisės ir valdymo studijų programos magistrantūros neakivaizdinio skyriaus studentas

**ŽMONIŲ ELGSENOS ADMINISTRACINIO TEISINIO REGULIAVIMO
SISTEMA
(KELIŲ EISMO SAUGUMO UŽTIKRINIMO SRITYJE)**

Magistro baigiamasis darbas

**Darbo vadovas -
Prof. dr. Algimantas Urmonas**

VILNIUS 2006

Turinys

Įvadas	3
1. Kelių eismo saugumo problemos Lietuvoje	11
1.1. Kelių eismo saugumo situacija ir tendencijos	11
1.2. Kelių eismo saugumas ir žmonių elgsena	16
2. Žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistema kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje ir jos veikla	20
2.1. Žmonių elgsenos eismo saugumo užtikrinimo srityje teisinis reglamentavimas	21
2.2. Eismo saugumo užtikrinimo organizacinė struktūra	28
2.2.1. Seimo vaidmuo	28
2.2.2. Vyriausybės vaidmuo	30
2.2.3. Saugaus eismo komisijos vaidmuo	31
2.2.4. Susisiekimo ministerijos vaidmuo	33
2.2.5. Vidaus reikalų ministerijos vaidmuo	37
2.2.6. Kitų subjektų vaidmuo	39
2.3. Eismo dalyvių elgsenos administracinis teisinis reguliavimas	42
2.4. Transporto priemonių techninės būklės kontrolė	51
2.5. Kelių saugumo užtikrinimas	55
Išvados	58
Pasiūlymai	60
Literatūros sąrašas	61
Santrauka	67
Santrauka anglų kalba	69

Ivadas

Probleminės situacijos apžvalga.

Žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistemą prof. dr. A. Urmonas apibrėžia kaip teisinių priemonių, o taip pat procesų ir būklių visumos sistemą, kurios pagalba administracinė teisė veikia į žmogiškuosius santykius institucijų ir pareigūnų, tarnautojų administracinės veiklos aplinkoje. [62. P. 24].

Žmonių elgsena, žmogiškieji santykiai – tai ne tik teisinės, bet ir platesniu požiūriu – socialinės, vadybinės kategorijos, kuriomis pabrėžiamas vienas iš pagrindinių nūdienos socialinės kaitos poslinkių – didėjantis dėmesys žmogui, žmonių tarpusavio bendravimui. Nagrinėjant pasirinktą temą svarbu įvertinti informaciją, sukauptą kitų socialinių mokslų, kurių pažinimo objektas yra žmogus, visuomenė, valstybė, kaip pavyzdžiui, psichologija, sociologija, logika, vadyba ir pan. Toks požiūris sudaro galimybę suprasti žmogaus kaip sudėtingos socialinės būtybės, žmogiškųjų santykių vaidmenį administracinio teisinio reguliavimo sistemos kūrime ir jos funkcionavime. Tik giliai suvokiant žmonių elgesio, žmogiškųjų santykių prigimtį ir dėsningumus galima rasti efektyviausias jų poveikio priemones. Kita vertus, tikslinga ne tik studijuoti žmonių elgseną administracinės teisės veikimo aplinkoje, bet ir pritaikant teorines žinias įtraukti žmones į teisėkūros, teisės įgyvendinimo procesus, skatinti jų iniciatyvą ir pilietiškumą, kurti plačią visuomeninę įstatymų, kitų teisės aktų projektų rengimo sistemą. **Šiuo metu dar neretai kuriami įstatymai, kiti viešojo administravimo teisės aktai daugiau orientuoti į administracinių institucijų patogumą, negu į pagrindinių jiems keliamų reikalavimų saugant žmonių teises ir interesus įgyvendinimą.**

Probleminė situacija dėl žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo labai plati. Ji susijusi su valstybės reguliacine misija užtikrinant socialiai priimtina žmonių elgesį ir administracinių teisinių priemonių panaudojimu šioje srityje. Čia turimas omenyje teisiškai reikšmingas žmonių elgsenos (elgsena), norminamas administracinės teisės priemonėmis, t.y. faktinis teisinių santykių turinys. Tačiau žmogiškųjų santykių sąvokos vartojimas skatina pažvelgti ir plačiau: realiai egzistuojantys socialiniai santykiai, sociologinės teisės sampratos požiūriu, yra teisę formuojantys veiksniai, o kai kurių santykių administracinio teisinio reguliavimo galima būtų atsisakyti arba derinti jį su kitomis – socialinėmis, ekonominėmis, vadybinėmis žmogaus elgsenos reguliavimo priemonėmis.

Teisiniu reguliavimu įgyvendinama teisės socialinė paskirtis – saugoti ir ginti žmogaus teises

ir laisves, derinti priešingus interesus ir taip palaikyti visuomenėje socialinę santarvę. Administracinis teisinis reguliavimas neišvengiamai susiduria su žmogaus, bendruomenės, visuomenės ir valstybės interesų derinimo problema, kuri demokratinėje teisinėje valstybėje turi būti sprendžiama remiantis šio santykio socialine teisine vertybine orientacija „žmogus – visuomenė – valstybė“, o ne atvirkščiai - „valstybė – visuomenė – žmogus“, kaip buvo priimta sovietiniais laikais. Lietuvos Respublikos Konstitucijos 5 str. pabrėžiama: „Valdžios įstaigos tarnauja žmonėms“ [1. P.4]. **Taigi žmogaus ir valstybės santykiuose prioritetą turi būti žmogus, tačiau mūsų įstatymuose ir viešojo administravimo praktikoje taip yra dar ne visada.**

Kita vertus žmogus kaip didžiausia socialinė vertybė įprasminama tiek per asmeninį (privatų), tiek per viešąjį interesą, kadangi kaip teigiama Lietuvos Respublikos Konstitucijos 28 str.: „Įgyvendindamas savo teises ir naudodamasis savo laisvėmis, žmogus privalo laikytis Lietuvos Respublikos Konstitucijos ir įstatymų, nevaržyti kitų žmonių teisių ir laisvių“ [1. P.7]. Valstybė tarnauja ne kiekvienam žmogui asmeniškai, o visiems joje gyvenantiems žmonėms kartu. Jos tikslas – užtikrinti visų ir kiekvieno interesus. Tokiu būdu privatus interesas tampa viešuoju, tačiau jis visada turėtų būti vertinamas žmogaus teisių apsaugos požiūriu kaip tai, kas objektyviai reikšminga, reikalinga visuomenei. Administracinio teisinio reguliavimo tikslas – apginti viešąjį interesą, t.y. užtikrinti, kad visuomenėje nesusiklostytų socialiai nepriimtini santykiai.

Tačiau pareigą apsaugoti viešąjį interesą valstybės institucijos ar pareigūnai kartais suabsoliutina, netgi dirbtinai supriešina viešąjį interesą su žmonių subjektinėmis teisėmis. Taip sukeliama įtampa visuomenėje. Nepasiteisinus sąmoningo teigiamo žmonių elgesio lūkesčiams tada valstybės institucijoms pernelyg dažnai tenka naudoti teisinės prievartos priemones. Tačiau tikėtina ir priešinga situacija, kai pagarbos žmogaus teisėms ir laisvėms pretekstu nuolaidžiaujama atskirų asmenų ar interesų grupių pretenzijoms elgtis savo nuožiūra, kitų žmonių teisių, viešojo intereso sąskaita. „**Net ir demokratinėse valstybėse netinkamu administraciniu teisiniu reguliavimu gali būti pažeidžiamos žmogaus teisės, jeigu viešasis interesas, kurį siekiama užtikrinti, bus suprantamas atsietai nuo žmogaus teisių apsaugos. Praktikoje sudėtinga apibrėžti viešąjį interesą, išspręsti viešųjų interesų konkurencijos klausimus bei palaikyti viešųjų ir privačių interesų pusiausvyrą**“ [57. P.31].

Teisinio poveikio žmogiškiesiems santykiams efektyvumas valstybiniame valdyme priklauso nuo visų teisinio reguliavimo sistemos elementų funkcionavimo. Pradinės ir svarbiausios valstybės valios išraiškos priemonės, nukreiptos į teisės vykdytojus yra administracinės teisės normos – žmogiškųjų santykių konkretūs teisiniai modeliai, kurie savo ruožtu turi būti orientuoti pagal abstrakčius žmogiškųjų santykių teisinius modelius – administracinės teisės principus.

„Administracinės teisės principai yra suprantami kaip pagrindinės, fundamentinės idėjos, vertybinės orientacijos ir teiginiai, kuriais vadovaujasi valstybės valdymo institucijos, vykdydamos įstatymų ir kitų teisės aktų joms pavestas funkcijas“ [63. P.232]. **Nagrinėdami administracinės teisės principų ir normų poveikį žmonių elgesiui kartais susiduriame su neatitikimais ar net prieštaravimais tarp objektyviosios teisės, įtvirtintos Lietuvos Respublikos Konstitucijoje, įstatymuose, kituose teisės aktuose ir subjektinių žmogaus teisių įgyvendinimo.** Teoriškai sukonstruoti žmoniškųjų santykių teisiniai modeliai bei juos atitinkantys žmonių elgsenos lūkesčiai tokiu atveju nepasiteisina arba ne visiškai pasiteisina praktikoje. Sukurta teisinio reguliavimo sistema funkcionuoja, teisiškai reikšminga žmonių elgsena reguliuojama, tačiau įvairūs socialiniai ekscesai, žmonių nepasitenkinimas, socialiai nepriimtino elgsenio pasireiškimai verčia abejoti teisinio reguliavimo sistemos veiksmingumu, jos atitikimu pagrindiniam tikslui.

Tarp galimų tokio neatitikimo priežasčių pažymėtinas valstybės valdymo institucijų netinkamas diskrecijos teisės (veikimo laisvės, teisės veikti savo nuožiūra) panaudojimas. Turėdama diskrecijos teisę kiekviena vykdomosios valdžios institucija turi vadovautis Konstitucija, įstatymais ir bendraisiais teisės principais. Tačiau Seimo priimti aktai, deleguojantys legislatyvinę (teisės aktų leidybos) diskreciją vykdomajai valdžiai, dažnai būna nekonkretūs, todėl vykdomosios valdžios institucijos, laisvai pasirinkdamos įstatymų įgyvendinimo variantus, kartais nukrypsta nuo įstatymo reikalavimų ar net juos ignoruoja. Panaši situacija gali susiklostyti ir Vyriausybei ar ministerijai delegavus dalį savo legislatyvinės diskrecijos pavaldžioms institucijoms ar įstaigoms. Administracinė diskrecija - vykdomosios valdžios institucijos galimybė veikti savo nuožiūra, vykdant priskirtas funkcijas - netinkamo panaudojimo atveju taip pat gali sąlygoti visiškai kitokią žmonių elgseną, nei tikėtasi.

Svarbus probleminės situacijos aspektas - socialinių pokyčių įtaka administracinio teisinio reguliavimo sistemai, kaip ir visai administracinei teisei. **Administracinio teisinio reguliavimo sistema sugebės veiksmingai įtakoti žmonių elgseną tik jei laiku ir adekvačiai reaguos į socialinius pokyčius.** Apie „žmogaus – visuomenės – valstybės“ socialinės teisinės vertybinės orientacijos įgyvendinimo būtinumą mūsų teisinėje sistemoje jau minėta. Visada prireikia nemažai laiko ir pastangų kol naujos, konstruktyvios vertybinės orientacijos tampa žmonių elgsenos normomis. Susiformavusios žmogaus, bendruomenės vertybinės orientacijos gali paaiškinti jų elgsenio kryptingumą. Todėl efektyvus žmonių elgsenio reguliavimas sunkiai įsivaizduojamas be egzistuojančių vertybinių orientacijų ir jų raidos įvertinimo bei pastangų daryti joms įtaką.

Dinamiškai besivystančioje visuomenėje sparčiai kintantys laisvosios rinkos, socialiniai, ekonominiai, politiniai administracinę teisę formuojantys veiksniai reikalauja atitinkamos

reguliavimo metodų atrankos ir darnaus jų taikymo. Kai kurių visuomeninių santykių teisinis reguliavimas tampa nebeaktualus, tenka atsisakyti naudotų tradicinių priemonių, o atsiradus naujiems visuomeniniams santykiams, kuriuos būtina teisiškai reguliuoti, tenka diegti ir tobulinti naujas teises priemones. Pavyzdžiui, siekiant viešųjų paslaugų efektyvumo, ieškoma būdų viešajame administravime pritaikyti verslo vadybos patirtį, vykdoma privatizacija, liberalizuojama rinka net tokiose srityse, kur dėl natūralios monopolijos ar kitų ypatingų sąlygų anksčiau tai atrodė sunkiai įsivaizduojama.

Baigiant probleminės situacijos apžvalgą **pagrindinę tyrimo problemą** apibūdintume taip: **žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistemos, veiksmingai apsaugančios valstybės pripažintą viešąjį interesą, formavimas.** Problema susijusi su žmonių elgsenos tam tikroje visuomenės gyvenimo srityje norminio modelio sukūrimu ir sistemišku jo įgyvendinimu praktikoje.

Iš probleminės situacijos apžvalgos matome, kad nagrinėjamoji tema „Žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistema“ dabartiniu socialinių permainų ir, deja, ne visada sėkmingų reformų laikotarpiu aktuali įstatymų leidėjams, viešojo administravimo subjektams ir kitiems administracinių teisinių santykių dalyviams. Tyrimo rezultatai galėtų pasitarnauti teisėkūros ir viešojo administravimo tobulinimui. Siekdami, kiek leidžia magistro baigiamojo darbo apimtis, pasinaudoti konkrečia faktine medžiaga, **tyrimo dalyku pasirinkome žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistemą kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje.**

Beveik visi žmonės yra kelių eismo dalyviai, todėl eismo saugumo problema aktuali daugeliui. Dėl geografinės padėties, didėjančių tranzitinio transporto srautų eismo saugumo problema Lietuvoje įgijo ir tarptautinę reikšmę. Tuo tarpu reali situacija Lietuvoje kelia didelį susirūpinimą, nes pagal eismo saugumo rodiklius užimame vieną iš paskutinių vietų Europoje, ir padėtis kol kas negerėja. Kelių eismo saugumo srityje sukaupta daug įvairios statistinės informacijos, atliekamos įvairios studijos, tačiau poveikis žmonių elgsenai šioje srityje nepakankamai rezultatyvus. Nuo 1990 metų ekspertai iš Vakarų Europos ir Lietuvos mokslo įstaigų specialistai parengė daug Lietuvos eismo saugumo apžvalgų, pateikė įvairiausių rekomendacijų. Rengiant šį darbą analizavome kai kuriuos iš jų, pavyzdžiui, Europos transporto ministrų konferencijos¹ ekspertų grupės 2004 metais atliktą Lietuvos eismo saugumo apžvalgą [43], Vilniaus Gedimino technikos universiteto mokslo darbo ataskaitą „Kompleksinė saugaus eismo gerinimo

¹ Europos transporto ministrų konferencija (ETMK) yra tarptautinė organizacija, įsteigta 1953 metais. Šiuo metu ji susideda iš 43 valstybių - narių, tarp kurių yra ir Lietuva, 7 bendradarbiaujančių valstybių ir vienos valstybės – stebėtojos. ETMK rėmuose ministrai, atsakingi už transportą, gali bendradarbiauti, aptarti problemas, tartis dėl vieningo tarptautinių Europos transporto sistemų panaudojimo ir racionalaus vystymo.

programa iki 2010 metų“ [55]. Tačiau interviu su šios srities specialistais už eismo saugumą atsakingose Lietuvos institucijose atskleidė, kad dažnai stigdavo pasiūlymų, kaip pateiktas rekomendacijas įgyvendinti praktikoje, arba nepavykdavo jų įgyvendinti dėl skirtingų institucijų veiklos koordinavimo trūkumo. Be to šiuose tyrimuose dažnai buvo akcentuojamas inžinerinis požiūris į eismo saugumo problemas ir jų sprendimą, socialiniams, teisiniams aspektams skiriant mažiau dėmesio.

Taigi šio mūsų darbo **tikslas** - ištirti žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistemos kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje veiksmingumą. Tikslui pasiekti išskėlėme šiuos **uždavinius**:

- nustatyti žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje sistemos parametrus;
- atskleisti žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje sistemos veiklą;
- nustatyti žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje sistemos veiklos trūkumus, jų priežastis ir neutralizavimo būdus.
- pateikti išvadas ir pasiūlymus.

Moksliniai tyrimo metodai, panaudoti šiame darbe.

Sisteminės analizės metodo pagalba žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistema kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje buvo nagrinėjama kaip visos socialinio ir tame tarpe teisinio reguliavimo sistemos dalis. Tiriamoji sistema buvo išskaidyta į sudėtinius elementus, vienas po vieno elementai nagrinėti kaip tam tikri jų dariniai – blokai, taip pat tirti tarpusavio ryšiai tarp elementų ir jų blokų.

Sociologiniai tyrimo metodai (dokumentų kokybinė analizė, interviu) buvo naudoti analizuojant žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje sistemos sudėtį ir jos veikimą.

Analitinis - kritinis metodas padėjo atskleisti nagrinėjamos sistemos veiklą, jos trūkumus ir priežastis, sąlygojančias nepakankamą sistemos veiksmingumą.

Kiekybinės analizės metodas – statistinių duomenų, dokumentų analizė, įgalino objektyviai įvertinti visos tiriamos sistemos bei atskirų administracinio teisinio reguliavimo priemonių veiksmingumą.

Istorinis metodas padėjo atskleisti žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje sistemos kai kurių elementų atsiradimo ir raidos aplinkybes.

Palyginamoji analizė buvo atliekama siekiant išsiaiškinti, kaip kitose Europos šalyse sprendžiami kai kurie mums aktualūs eismo saugumo užtikrinimo klausimai, kokia patirtimi galima būtų pasinaudoti Lietuvoje.

Baigiamajame darbe naudojamų pagrindinių **sąvokų patikslinimas ir interpretacija:**

Žmonių elgsena (elgesys).

Pagal dabartinės lietuvių kalbos žodyną elgsena (elgesys) - tai veikimo, gyvenimo būdas. [42]. Šiame darbe mums aktualus žmonių socialinis elgesys – santykiai su kitais žmonėmis siekiant įgyvendinti ir apsaugoti savo teises ir interesus [64. P.198]. Socialinės tvarkos stabilumą užtikrina socialinio elgesio reguliavimas įvairiomis socialinėmis normomis, tame tarpe ir teisės normomis. Teisė reguliuoja tik reikšmingiausias žmonių santykius, taip vadinamą teisiškai reikšmingą žmonių elgseną, vadovaujantis nuostata, kad nereikėtų naudoti juridinio poveikio ten, kur to paties rezultato galima pasiekti neteisinio reguliavimo priemonėmis. Konkreti žmonių elgsena priklauso nuo jų vertybinės orientacijos, požiūrio į susiklosčiusią situaciją, motyvacijos, emocijų, gyvenimo patirties, elgesio stereotipų. Pagal santykį su teise elgesys gali būti teisėtas arba neteisėtas.

Žmogiškieji santykiai.

Socialinio elgesio, visuomeninių santykių ir žmogiškųjų santykių sąvokos iš esmės yra sinonimiškos, reiškiančios žmonių tarpusavio sąveiką siekiant patenkinti savo poreikius. Tačiau kiekviena iš jų labiau pabrėžia skirtingus žmonių tarpusavio sąveikos aspektus ir vartojama priklausomai nuo konteksto. Žmogiškųjų santykių sąvoka akcentuoja žmonių bendravimo, bendradarbiavimo, galimos pilietinės savireguliacijos aspektą.

Teisinis reguliavimas ir reglamentavimas.

„Teisinis reguliavimas - tai tokia socialinio reguliavimo rūšis arba forma, kai poveikis žmonių elgesiui yra daromas teisės normomis ir teisės principais“ [64. P.197]. Teisinis reguliavimas iš kitų socialinio reguliavimo formų išsiskiria tuo, kad čia poveikis reguliuojamiems visuomeniniams santykiams daromas teisės priemonėmis. Skiriami trys pagrindiniai įprasti teisinio reguliavimo būdai: leidimai (įgalinimai), įpareigojimai ir draudimai. Teisinis reguliavimas vyksta tokiais stadijomis: 1) visuomeninių santykių reglamentavimas – teisės normų išleidimas; 2) teisinių santykių sukūrimas ir 3) teisių ir pareigų įgyvendinimas. Taigi teisinis reglamentavimas yra pirmoji teisinio reguliavimo stadija, kai sukuriama žmogiškųjų santykių teisiniai modeliai, pagal kuriuos formuojami teisiniai santykiai.

Administraciniai teisiniai santykiai - tai administracinės teisės normomis sureguliuoti visuomeniniai santykiai, kurių dalyviai turi valstybės garantuotas subjektines teises ir teises pareigas valstybinio valdymo srityje. Administracinių teisinių santykių struktūros elementai yra jų

subjektai (fiziniai ir juridiniai asmenys), objektai (materialinės ir nematerialinės vertybės) ir turinys. Teisinių santykių teisinis turinys yra dvigubo pobūdžio: teisinis turinys - subjektinės teisės ir teisinės pareigos, faktinis turinys - teisinio santykio dalyvių faktinis elgesys, įgyvendinant subjektines teises ir teises pareigas. Subjektinė teisė – tai teisinio santykio subjekto leistinas elgesys įgyvendinant savo interesus, o teisinė pareiga - tai teisinio santykio subjekto privalomas elgesys, skirtas kito teisinio santykio subjekto interesams patenkinti. Mūsų tyrimui kaip administracinių teisinių santykių subjektai aktualūs yra valstybės institucijos, įstaigos, įmonės ir organizacijos, valstybės tarnautojai ir pareigūnai, atliekantys saugaus kelių eismo užtikrinimo funkcijas bei visi fiziniai ir juridiniai asmenys, kurių veiksmai turi įtakos eismo saugumui. Administracinių teisinių santykių objektas mūsų tiriamoje srityje yra kelių eismo saugumas kaip teisės saugoma socialinė vertybė, viešasis interesas. Visų minėtų administracinių teisinių santykių subjektų teisės ir pareigos eismo saugumo užtikrinimo srityje, o taip pat faktinis jų elgesys, sudaro mūsų nagrinėjamų administracinių teisinių santykių turinį.

Sistema bendramokslinė prasme gali būti apibūdinta kaip visuma tarpusavyje sąveikaujančių elementų, veikiančių kartu siekiant bendro tikslo. Vien tik atskiri elementai, tarpusavyje nesąveikaujantys, nors ir siekiantys tokio paties tikslo, sistemos nesudaro. Pagrindinės iš sampratos išplaukiančios sistemos charakteristikos:

- 1) sistemą sudaro vienareikšmiškai identifikuojami elementai;
- 2) elementai yra susieti ryšiais, sudarančiais sistemos struktūrą, kurią galima pavaizduoti grafiškai. Būtent dėl ryšių tarp elementų sistema tampa daugiau negu atskirų, visiškai nepriklausomų elementų rinkinys;
- 3) kiekviena sistema turi ribas, atskiriančias sistemą nuo jos aplinkos; tos ribos yra daugiau ar mažiau “pralaidžios”, t.y. ne visiškai atskiriančios sistemos elementus nuo tų elementų, kurie sistemai nepriklauso. Tai reiškia, kad sistemos ribos gali keistis. Sistemos ribos yra svarbios dėl dviejų priežasčių. Visų pirma, sistemos ribos užtikrina sistemos tapatumą, t.y. ją galima išskirti iš didesnio darinio. Antra, sistemos ryšys su jos aplinka yra palaikomas per jos ribinius elementus: kaip tik jie yra tos vietos, kur nurodomos taisyklės, kokia informacija dar gali patekti į sistemą arba kokia informacija ją turi palikti;
- 4) sistemos elementų (nebūtinai visų) būseną kinta laike - t.y. sistema yra dinamiška. Dėl to galima stebėti vienokį ar kitokį sistemos veikimo pobūdį;
- 5) sistemos būsenos kitimas (veikimo pobūdis) yra tampriai susijęs su sistemos tikslais. Nors iš pirmo žvilgsnio sistemos tikslų nustatymas gali pasirodyti subjektyvus ir jų pasirinkimas priklauso

nuo tyrinėtojo, tačiau juose galima išvelgti labai svarbių sistemos vidinių ir išorinių bruožų pasireiškimą.

Socialiniai pokyčiai – tai sociologinė kategorija pačia bendriausia prasme reiškianti bet koki socialinio objekto charakteristikos pakitimą. Mūsų tyrime socialiniai pokyčiai suprantami kaip įvairių vidinių ir išorinių veiksnių, įtakančių administracinio teisinio reguliavimo sistemą, kaita: visuomenės organizacijos, jos institutų, socialinių struktūrų, elgsenos stereotipų, vertybinių orientacijų, politinių, ekonominių, socialinių, vadybinių, socialinių psichologinių veiksnių, mokslų integracijos ir pan.

Kelių eismo saugumas – tai kelių eismo būklė, atspindinti jo dalyvių galimybę išvengti eismo įvykių ir jų pasekmių.

Kelių eismo saugumo užtikrinimas – veikla, kuria siekiama išvengti eismo įvykių keliuose bei sušvelninti jų pasekmes.

Preliminarios tyrimo objekto sisteminės analizės pagalba suformulavome **hipotezes. Žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistema kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje dar nepakankamai veiksminga, kad patenkintų visuomenės poreikį naudotis keliais neįtaikant pavojaus nukentėti eismo įvykiuose. Trūksta institucijų veiklos užtikrinant eismo saugumą koordinacijos, nepakankamai efektyvi kelių eismo priežiūra**

Darbas susideda iš dviejų pagrindinių dalių. Pirmoje dalyje atskleidžiamos eismo saugumo problemos Lietuvoje: pateikiant statistinius duomenis apibūdinama eismo saugumo situacija ir tendencijos, apibūdinami eismo proceso komponentai, nuo kurių priklauso eismo saugumas, jų santykis su žmonių elgsena, o taip pat socialiniai ir psichologiniai veiksniai, įtakoiantys eismo dalyvių elgesį. Antroji dalis skirta žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistemos eismo saugumo užtikrinimo srityje ir jos veikimo analizei. Aptariami pagrindiniai eismo saugumo užtikrinimą reglamentuojantys teisės aktai, nagrinėjama eismo saugumo užtikrinimo organizacinė struktūra, apimanti pagrindinius šioje srityje veikiančius subjektus, apibūdinamas jų vaidmuo šioje struktūroje, išskiriant teigiamus jų veiklos aspektus, o taip pat trūkumus ir galimus jų neutralizavimo būdus. Taip pat šioje dalyje analizuojamas atskirų eismo proceso komponentų - eismo dalyvių elgsenos, transporto priemonių techninės būklės kontrolės, kelių saugumo užtikrinimo - administracinis teisinis reguliavimas. Atskleidžiamos pagrindinės problemos ir trūkumai šiose srityse, aptariami pasiūlymai, kaip galima būtų padidinti administracinio teisinio reguliavimo veiksmingumą šiose srityse.

1. Kelių eismo saugumo problemos Lietuvoje

1.1. Kelių eismo saugumo situacija ir tendencijos

Kelių eismo saugumo situaciją Lietuvoje charakterizuoja statistiniai duomenys apie eismo įvykius, kuriuos registruoja Lietuvos policijos Eismo priežiūros tarnyba. „Eismo įvykis – įvykis kelyje, viešose arba privačiose teritorijose, kurio metu, dalyvaujant judančiai transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta ar apgadinta bent viena transporto priemonė, krovinys, kelias, jo statiniai ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas“ [8]. Kiekvieną dieną Eismo priežiūros tarnyba suveda detalius duomenis apie eismo įvykius ir saugo juos centrinėje duomenų bazėje, kas mėnesį atlieka jų analizę. Nuo 2002 metų eismo įvykių registravimo tvarka Lietuvoje visiškai atitinka Vakarų Europos šalių standartus, tad statistiniai duomenys pakankamai detalūs, patikimi ir palyginami. Tokia duomenų bazė leidžia atlikti visapusišką analizę, identifikuoti svarbiausias eismo įvykių priežastis.

Spartus kelių transporto priemonių skaičiaus augimas Lietuvoje ir tranzitinio kelių transporto srautų didėjimas reikalauja vis daugiau pastangų eismo saugumo užtikrinimo srityje. Pagal Lietuvos automobilių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos ir VĮ „Transporto ir kelių tyrimo institutas“ leidinio „Eismo įvykių statistika Lietuvoje 2006“ duomenis skaičiuojant vienam tūkstančiui gyventojų 1990 metais Lietuvoje buvo 225,4 transporto priemonių, o 2005 metais - jau 521,6., t.y. per 15 metų išaugo 2,3 karto. Bendras transporto priemonių skaičius per tą laikotarpį padidėjo nuo 848,5 iki 1780,2 tūkstančių vienetų, t.y. 2,1 karto. Didžiausią šių transporto priemonių dalį, 81,5 procentus, 2005 metų pabaigoje sudarė lengvieji automobiliai [44. P.4].

Eismo įvykių ir nukentėjusiųjų dinamika per pastaruosius 15 metų bei santykiniai rodikliai šimtui tūkstančių gyventojų ir tūkstančiui transporto priemonių pavaizduoti 1 lentelėje [44. P.9]. Nors per visą šį laikotarpį buvo ir daugiau, ir mažiau sėkmingų metų eismo saugumo požiūriu, bendros tendencijos gana ryškios. 1990 metais Lietuvoje įvyko 5135 eismo įvykiai, kuriuose žuvo 1001 žmogus ir 5423 buvo sužeisti. 2005 metais 6790 eismo įvykių pareikalavo 760 žmonių gyvybių, o 8497 buvo sužeisti. Eismo įvykių skaičius per metus, o ypač sužeistųjų juose skaičius auga. Iš viso per 15 metų įvyko 87309 eismo nelaimės, kuriose žuvo 12665, o buvo sužeista 101230 žmonių. Jeigu bendrą eismo įvykių skaičių, žuvusiųjų ir sužeistųjų, tenkančių vienam tūkstančiui transporto priemonių, skaičių per pastaruosius 15 metų pavyko sumažinti, tai visi kiti lentelėje pateikti eismo saugumo rodikliai ne tik negerėja, bet netgi turi tendenciją blogėti. Vien pagal šiuos

rodiklius galima teigti, kad valstybės pastangos eismo saugumo užtikrinimo srityje nebuvo pakankamai veiksmingos. Eismo intensyvumo augimo įtaką eismo saugumui pavyko neutralizuoti, tačiau vis didesnė Lietuvos gyventojų dalis kasmet patenka į eismo nelaimės, žūsta ar būna sužeisti.

1 lentelė

Eismo įvykių ir nukentėjusiųjų skaičiaus dinamika Lietuvoje 1990-2005 metais

Metai	Eismo įvykiai			Žuvo			Sužeista		
	Iš viso	100 000 gyventojų	1 000 transporto priemonių	Iš viso	100 000 gyventojų	1 000 transporto priemonių	Iš viso	100 000 gyventojų	1 000 transporto priemonių
1990	5135	135,8	6,3	1001	26,9	1,24	5423	146,2	6,7
1991	6067	162,4	7,1	1173	31,4	1,38	6558	175,5	7,7
1992	4049	108,1	4,6	836	22,3	0,95	4194	111,9	4,7
1993	4319	115,6	4,7	958	25,6	1,04	4490	120,1	4,9
1994	3902	104,8	4,1	765	20,5	0,80	4146	111,3	4,3
1995	4144	111,5	4,7	672	18,1	0,77	4508	121,2	5,1
1996	4579	123,7	5,1	667	18,0	0,75	5223	140,7	5,3
1997	5319	143,5	5,2	752	19,5	0,70	6198	167,2	6,0
1998	6445	174,0	5,6	829	22,4	0,72	7667	207,0	6,6
1999	6356	171,7	5,4	748	20,2	0,64	7696	207,4	6,6
2000	5807	157,2	4,5	641	17,3	0,50	6960	188,5	5,4
2001	5972	171,5	4,3	706	20,2	0,51	7103	204,8	5,1
2002	6090	175,9	4,1	697	20,1	0,47	7427	214,5	5,0
2003	5963	173,0	3,8	709	20,6	0,45	7263	210,7	4,6
2004	6372	185,4	3,9	751	21,9	0,46	7877	229,2	4,8
2005	6790	198,9	3,8	760	22,3	0,42	8497	249,0	4,7

Nukentėjusiųjų eismo įvykiuose statistiką pateikiame 2 lentelėje [44. P.19]. Nukentėjusiųjų eismo dalyvių skaičiaus pasiskirstymas 2002-2005 metais panašus: apie 30% vairuotojų, 25% keleivių, 30 - 35% pėsčiųjų ir virš 10% dviratininkų žuvo eismo nelaimėse.

Pateikti duomenys rodo, kokie aštrūs prieštaravimai egzistuoja mūsų keliuose tarp eismo dalyvių, ypač tarp vairuotojų ir pėsčiųjų. Viena iš tokio didelio eismo įvykių ir nukentėjusių juose žmonių skaičiaus priežasčių yra ribotos eismo erdvės paskirstymo tarp eismo dalyvių ir bendro jos

naudojimo organizacijos trūkumai. Šios problemos tik iš dalies gali būti išsprendžiamos įvairiomis inžinerinėmis, techninėmis priemonėmis, pavyzdžiui, projektuojant ir įrengiant saugius eismo srautų susikirtimus, pėsčiųjų saugumo saleles gatvėse, apsauginius barjerus, atitvarus ir pan. Kiekvienoje konkrečioje situacijoje eismo įvykio tikimybė visgi labiausiai priklauso nuo eismo dalyvių elgsenos, kuri vienu atveju gali padėti išvengti nelaimės, o kitu – tapti jos priežastimi. Todėl siekiant užtikrinti saugų eismą keliuose eismo dalyvių elgesiui reikia skirti ypatingą dėmesį.

2 lentelė

Eismo įvykiuose nukentėję eismo dalyviai 2002-2005 m.

Eismo dalyviai	2002 m.		2003 m.		2004 m.		2005 m.	
	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista
Vairuotojai	194	1951	216	1952	229	2199	227	2493
Keleiviai	162	2651	176	2519	166	2806	191	3075
Pėstieji	239	2091	218	2051	262	2159	252	2173
Dviratininkai	94	699	85	604	87	663	84	718
Kiti	8	35	14	137	7	50	6	38
Iš viso	697	7427	709	7263	751	7877	760	8497

3 lentelėje pateikiame duomenis apie eismo įvykių kaltininkus [44. P.23]:

3 lentelė

Eismo įvykių kaltininkai 2002-2005 m.

Eismo įvykių kaltininkai	Eismo įvykių skaičius (vnt.) ir dalis bendrame skaičiuje (proc.)							
	2002 m.		2003 m.		2004 m.		2005 m.	
Vairuotojai	4106	67,4%	4191	70,3%	4698	73,9%	5027	74,1%
Pėstieji	1209	19,9%	1156	19,4%	1151	18,0%	1176	17,3%
Dviratininkai	532	8,7%	473	7,9%	394	6,1%	383	5,6%
Kiti	243	4,0%	143	2,4%	129	2,0%	204	3,0%
Iš viso	6090	100%	5963	100%	6372	100%	6790	100%

Pagal 2 ir 3 lentelių duomenis galima teigti, kad labiausiai eismo įvykiuose nukentčia pėstieji, o pagrindiniai įvykių kaltininkai – vairuotojai. Be to dėl vairuotojų kaltės kasmet įvyksta vis

daugiau eismo nelaimių. 2005 metais jų dalis bendrame eismo įvykių skaičiuje pasiekė 74,1 procentų. Nepatyrę vairuotojai, kurių vairavimo stažas iki 2 metų, eismo įvykių kaltininkais tampa dažniau, nei kiti. [44. P.24]. Pagal amžių daugiausiai eismo įvykiuose žuvo (21,1%) ir buvo sužeisti (29,2%) 15-24 metų amžiaus eismo dalyviai. Tai lėmė nepakankamas situacijos įvertinimas, pernelyg didelis, nepagrįstas pasitikėjimas savo jėgomis [44. P.18].

Daug eismo nelaimių įvyksta dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės [44. P.25]:

4 lentelė

Eismo įvykiai dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės 2003-2005 m.

Eismo įvykių kaltininkai	2003 m.			2004 m.			2005 m.		
	Įvykiai	Žuvo	Sužeista	Įvykiai	Žuvo	Sužeista	Įvykiai	Žuvo	Sužeista
Vairuotojai	651	68	917	745	84	1080	849	90	1257
Pėstieji	137	7	136	115	10	110	117	12	114
Dviratininkai	44	5	40	46	3	44	37	2	36
Iš viso	832	80	1093	906	97	1234	1003	104	1407

Iš 4 lentelės matome, kad eismo įvykių dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės ir žuvusiųjų bei sužeistųjų tokiose nelaimėse skaičius didėja, o pagrindinė to priežastis – neblaivūs vairuotojai. Palyginus 3 ir 4 lentelių duomenis, galime konstatuoti, kad tarp vairuotojų, kaltų dėl eismo įvykių, per paskutiniuosius trejus metus vis didesnė dalis buvo neblaivių: 2003 m. - 15,5 procentų; 2004 m. – 15,8 procentų; 2005 m. – 16,9 procentų.

Eismo saugumo situacijos palyginimui su kitomis Europos šalimis 5 lentelėje pateikiame šalių pasiskirstymą pagal duomenis apie žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių, tenkantį vienam milijonui gyventojų 2004 metais [44. P.34]. Iš 1, 2 ir 5 lentelių matome, kad Lietuvoje 2004 metais eismo įvykiuose žuvo 751 žmogus, nukentėjusiųjų mirtingumas vienam milijonui gyventojų sudarė 219, o tūkstančiui transporto priemonių - 0,46 žmogaus. Tai žymiai prastesni skaičiai, negu kitose Europos šalyse. Pavyzdžiui, patys žemiausi eismo įvykių mirtingumo rodikliai vienam milijonui gyventojų iš Europos Sąjungos šalių yra Maltoje - 40, Švedijoje – 59, Jungtinėje Karalystėje – 62, Nyderlanduose 63 žmonės, tai 3,5 – 5,5 karto mažiau, nei Lietuvoje. Tokiose šalyse jau vyksta diskusija apie taip vadinamą „nulinę viziją“, t.y. būtinybę siekti, kad nebebūtų eismo įvykių su mirtinomis pasekmėmis.

Pagal 5 lentelės duomenis kitose nesaugiausio kelių eismo Europos šalyse – Kroatijoje, Lenkijoje, Lichtenšteine ir Graikijoje per metus eismo įvykiuose žūsta apie trečdaliu žmonių mažiau, negu Lietuvoje. Tik Latvijoje nukentėjusiųjų eismo įvykiuose mirtingumas vienam milijonui gyventojų panašus kaip Lietuvoje.

5 lentelė

Eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius Europoje vienam milijonui gyventojų 2004 m.

Šalis	Žuvusiųjų skaičius / 1 milijonui gyventojų	Šalis	Žuvusiųjų skaičius / 1 milijonui gyventojų
Latvija	220	Serbija ir Juodkalnija	106
Lietuva	219	Rumunija	103
Kroatija	158	Prancūzija	96
Lenkija	148	Airija	85
Lichtenšteinas	147	Danija	80
Graikija	147	Vokietija	80
Čekija	135	Albanija	78
Vengrija	131	Islandija	76
Portugalija	130	Šveicarija	75
Ispanija	130	Suomija	73
Bulgarija	122	Nyderlandai	63
Slovakija	121	Jungtinė karalystė	62
Slovėnija	121	Norvegija	62
Estija	121	Švedija	59
Liuksemburgas	118	Makedonija	58
Austrija	115	Malta	40

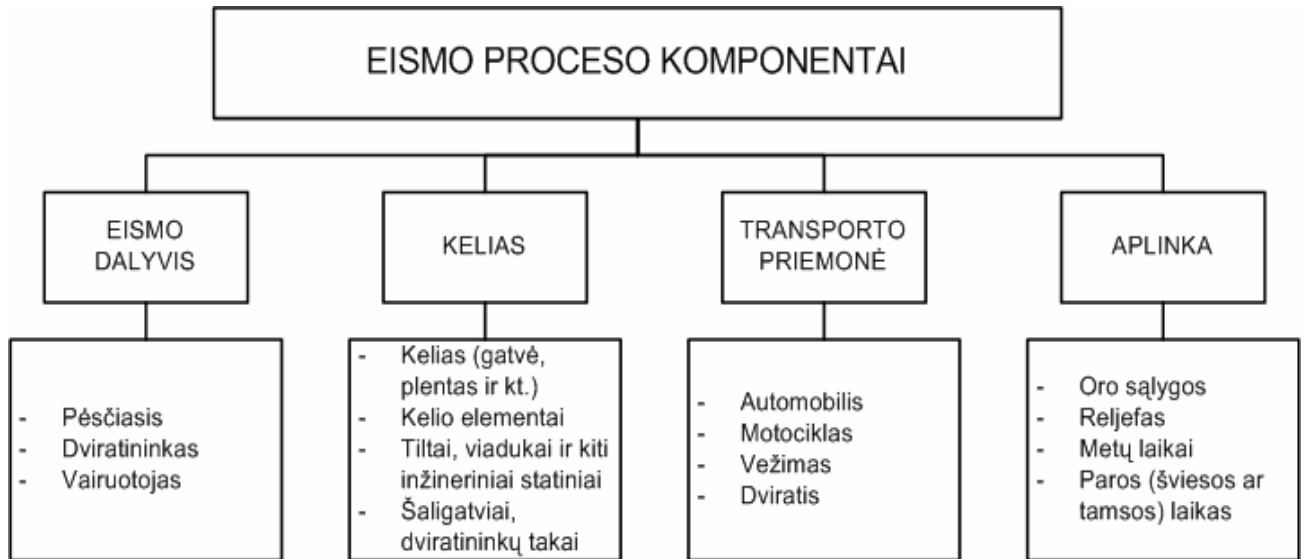
Iš pateiktų statistinių duomenų ir trumpos jų analizės matome, kad kelių eismo saugumo užtikrinimas yra itin aktuali problema Lietuvoje, atsilikimas šioje srityje nuo kitų Europos šalių didelis, o eismo saugumo užtikrinimo priemonės nepakankamai veiksmingos, nes vis dar nepavyksta pasiekti visų pagrindinių eismo saugumo rodiklių gerėjimo tendencijos. Tačiau yra ir daug maž aiškus supratimas, kokia situacija turėtų būti ateityje. Pagal tai galima formuoti tikslus, kurių reikia siekti, numatyti tam būtinus eismo saugumo tobulinimo tempus.

1.2. Kelių eismo saugumas ir žmonių elgsena

Kelių eismo saugumas priklauso nuo daugelio eismo proceso komponentų (veiksnių), kuriuos galima suskirstyti į keturias grupes:

1 schema

Kelių eismo proceso komponentų klasifikacija



Visi šie veiksniai reikšmingi eismo saugumui ir priklauso nuo šalies ekonomikos, kapitalo investicijų, žmonių gyvenimo būdo ir jų pragyvenimo lygio ir pan. Juos galima įtakoti administracinėmis teisinėmis, inžinerinėmis konstrukcinėmis, švietėjiškomis mokomosiomis, mokslo tiriamosiomis ir kitomis priemonėmis. Saugaus eismo užtikrinimui ir eismo įvykių pasekmių sušvelninimui būtina, kad valstybė organizuotų visus eismo proceso komponentus (veiksnius) į efektyvią eismo sistemą. Todėl administracinėms teisinėms priemonėms bei jų derinimui su visomis kitomis čia tenka lemmas vaidmuo.

Apie eismo dalyvių elgsenos reikšmę eismo saugumui jau minėta. Tačiau žmogus dalyvauja eismo procese ne tik kaip eismo dalyvis. Su žmogaus elgsena plačiąja prasme susiję visi eismo proceso komponentai, jų apjungimas į vieningą eismo sistemą, tame tarpe ir valstybės funkcijų įgyvendinimas eismo saugumo užtikrinimo srityje. Mes nagrinėjame eismą kaip socialinį reiškinį, tad turime atsižvelgti ir į socialinių pokyčių įtaką eismo procesui ir jo saugumo užtikrinimui.

Šiuolaikinio požiūrio į eismo saugumą ypatybė ta, kad į eismo įvykius nebežiūrima kaip į inžinerinę problemą, suvokiama, kad didžiausias vaidmuo čia tenka būtent žmogui su jo mąstymu,

įgūdžiais, įpročiais. Supratus žmogaus reikšmę eismui, pradėta nuodugniai tyrinėti jo elgseną, mąstyseną, jo sąveiką su automobiliu, keliu, su kitais eismo dalyviais, socialinius ir psichologinius veiksnius, įtakojančius žmogaus elgseną. Geriausių rezultatų užtikrinant eismo saugumą pasiekusiose šalyse (Švedijoje, Danijoje, Jungtinėje Karalystėje, Nyderlanduose) šioje veikloje remiamasi ne tik tiksliaisiais, bet ir socialiniais, žmogaus elgseną tyrinėjančiais mokslais.

Apie 90 procentų eismo nelaimių įvyksta dėl klaidingo žmogaus elgesio, 20-30 procentų iš jų yra „vieno žmogaus“ avarijos: atsitrenkimas į kliūtį, nuvažiavimas nuo kelio. Visos kitos eismo nelaimės įvyksta tarp dviejų ir daugiau eismo dalyvių. Tada dažniausiai būna daugiau eismo dalyvių, atsakingų už įvykį, o įvykio priežastys slypi ne tik atskirų žmonių klaidose, bet ir pačiame jų kontakte, tarpusavio ryšio problemose [45]. Teisiniu požiūriu „vieno žmogaus“ avarijos kaltininko elgesys taip pat yra socialinis, teisinis santykis, kadangi vairuotojas nevykdė eismo taisyklių reikalavimo vairuoti saugiai, galėjo sukelti pavojų kitiems žmonėms, padarė materialinės žalos. Tik šiuo atveju visuomeninis santykio pobūdis nėra toks akivaizdus.

Norint veiksmingai reguliuoti eismo dalyvių elgseną, parinkti tinkamiausias reguliavimo priemonės, reikia išsiaiškinti, nuo ko priklauso žmonių elgsena, kas ją įtakoja. Gimęs žmogus patenka į kultūrą, kuri jau buvo susiformavusi iki jo ir vystosi toliau. Augdamas jis jau randa susiklosčiusią eismo situaciją, girdi, ką žmonės apie ją kalba, mato, kaip elgiasi, kaip žiniasklaida vertina eismo saugumo problemas, kokie yra įstatymai ir t.t. Kiek visuomenei yra svarbus eismo saugumo klausimas, galima spręsti iš to, kiek visuomenė kišasi į šią sferą ir kiek stengiasi pakreipti norima linkme. Pavyzdžiui šalyse, kurios daug pasiekusios užtikrinant eismo saugumą, sunku įsivaizduoti, kad atsirastų toks politikas ar valstybės pareigūnas, kuris pasakytų, kad kartais viršyti leistiną greitį nėra didelis nusižengimas arba pats pažeidinėtu eismo taisyklės. Tačiau tokių atvejų netrūksta kitose šalyse, tame tarpe ir Lietuvoje. Tai yra tarsi rodiklis, kad kelių eismo taisyklės visuomenės sąmonėje traktuojamos daugiau kaip rekomendacijos, o ne kaip visuotinai privalomos normos. O jeigu kelių eismo taisyklės realiai tampa tik rekomendacijomis, tai natūraliai visuomenėje formuojasi priešiškus policijai, kuri baudžia už eismo taisyklių pažeidimus, nors niekas nesmerkia policijos už tai, kad ji gaudo vagis, nes visi aiškiai suvokia, kad vagystė - neteisėtas, antivisuomeniškas poelgis.

Asmenybė vystosi visuomenėje. Visuomeninėje aplinkoje formuojasi žmogaus pažiūros, reakcijos, interpretacijos, pojūčiai, vertinimai, įsipareigojimai, vertybės, įpročiai ir t.t. Žmonės dažniausiai perima tas elgesio normas, tuos stereotipus, kurie vyrauja jo gyvenamoje aplinkoje. Pavyzdžiui, neblaivaus asmens vairavimas rodo netinkamą jo elgesį dar prieš sėdant už vairo. Tai ne

tik saugaus eismo, bet daug platesnė socialinė problema. Tas pat pasakytina apie nesirūpinimą automobilio technine būkle: nudilusias padangas, klibantį vairą ir pan.

Važiavimas netinkamu greičiu, klaidos vairuojant, stabdant yra ydingas elgesys jau vairavimo metu. Čia iškyla kitas klausimas: ar eismo dalyvis, stengdamasis viską daryti gerai ir pagal taisykles, klysta dėl sugebėjimų, patirties trūkumo, ar jis sąmoningai nepaiso taisyklių tikėdamasis, kad tai nesukels problemų, o gal tenkina kitus savo poreikius, tokius kaip pranašumo demonstravimas, greičio malonumas ir pan. Elgesio priežasčių išskaidymas į „nesąmoningą klaidą“ ir „sąmoningą klaidą“ yra svarbus auklėjamoju požiūriu. Aiškus eismo dalyvių suskirstymas į piktybinius ir nepiktybinius gali padėti nustatyti poveikio priemones, kurios būtinos jų elgesio korekcijai. Tačiau ne visada įmanoma objektyviai nustatyti pažeidimo priežastis, be to čia susiduriame dar ir su pareigūnų korupcijos problema. Visgi reikėtų ieškoti galimybių nepiktybiniams pažeidėjams padėti, paaiškinti, o piktybinius pažeidėjus - priversti, bausti.

Būnant viešumoje tenka daugiau ar mažiau prisitaikyti prie aplinkos ir prie kitų žmonių, bendrauti. Visuomenėje žmogus įsisavina bendravimo normas, kurios palengvina buvimą tarp kitų individų. Taip pat bendravimas atlieka ir koordinavimo funkciją, kad žmonės, tvarkydami kokius nors reikalus, veiktų kuo sklandžiau, netrukdytų vieni kitiems. Visuomenės kontrolė paprastai yra pakankama, kad tokiais atvejais žmonės gerbtų taisykles ir jų laikytųsi.

Eisme bendravimo, kaip koordinavimo funkcijos reikšmė yra ypatingai svarbi. Tačiau visuomenės kontrolė čia labai sumažėja: nesilaikant eismo taisyklių, pasekmės dažnai būna labai nežymios arba jų išvis nebūna, nes po kelių sekundžių pažeidėjas jau būna nutolęs nuo pažeidimo vietos ir tų asmenų, su kuriais bendravo. Taigi bendravimas eisme neturi reikiamo grįžtamojo ryšio, kuris žmones auklėtų ir verstų laikytis taisyklių. O mokymosi psichologija čia turėtų būti labai paprasta:

- 1) netinkamas elgesys - bausmė - toks elgesys kartojasi rečiau;
- 2) tinkamas elgesys - paskatinimas - tinkamas elgesys darosi dažnesnis.

Deja, bendravimas, kuris teoriškai yra absoliučiai svarbus eismo saugumui, praktiškai yra daugiau ar mažiau chaotiškas procesas, kuris yra ne visiškai kontroliuojamas. Vairuotojai, gavę vairuotojo pažymėjimus, tarsi nebetenka auklėjamojo mokomojo bendravimo, išskyrus kontaktus su policijos pareigūnais didesnių pažeidimų arba eismo įvykių atvejais.

Žmogaus elgesį eismo procese taip pat įtakoja kelio infrastruktūra, pasireiškia psichologų taip vadinama asmens bruožų ir situacijos sąveika [46. P.105]. Jei yra du keliai į tą pačią vietą, vairuotojas dažniausiai rinksis trumpesnį. Jeigu raudonas šviesoforo signalas dega labai ilgai, pėstieji pradės eiti nelaukdami žalio. Jeigu legalus perėjimas per kelią yra labai ilgas, pėstysis

pasirinks trumpesnę kelią. Jeigu gatvė plati, tiesi, lygi, bus labai sunku priversti važiuoti 50 km/val. greičiu ir t.t. Infrastruktūra taip pat įtakoja ir eismo dalyvių komunikavimą (bendravimą, keitimąsi informacija). Pavyzdžiui, jeigu kelio sąlygos leidžia vairuotojui važiuoti greitai, tai bus problemų pėstiesiems pereiti kelią, pėstysis negalės pasitikėti vairuotoju. Greičiau važiuojant, sunkiau sulėtinti greitį dėl pėsčiųjų. Kai reikia nusukti į šalutinį kelią, didesnis pavojus kyla ten esantiems pėstiesiems, nes vairuotojas neskuba mažinti greičio. Į visą tai būtina atsižvelgti projektuojant, rekonstruojant kelius, nes kelio infrastruktūros pagalba galima valdyti eismą, įrengiant žiedines sankryžas, kelio dangos kalnelius, pakeltas perėjas, filmavimo kameras ir pan.

Svarbus elementas, kalbant apie vairuotojo ir pėsčiojo sąveiką bei vairuotojo bendravimą ir elgesį, yra automobilis. Šiuolaikiniame automobilyje panaikinta dauguma indikatorių, leidžiančių vairuotojui suvokti greitį: dabar nėra vibracijos, nesijaučia oro pasipriešinimo, nesigirdi aerodinaminių triukšmų, nereikia jokių asmeninių pastangų pasiekti didelį automobilio greitį. Todėl vairuotojui tapo sunkiau suprasti kitus eismo dalyvius, kurie yra už jo automobilio ribų. Juos gali gąsdinti automobilio greitis, jų sąmonę gali trikdyti automobilio triukšmas, tačiau vairuotojas negauna apie tai informacijos, nėra jokio grįžtamojo ryšio. Toks grįžtamo ryšio nebuvimas veda prie netinkamų įpročių: kai pėstysis mato greitai atvažiuojantį automobilį, jis bijo to automobilio ir neišdrįsta eiti per perėją, vairuotojas įpranta, kad pėstysis jį praleidžia, pėstysis gi mano, kad vairuotojas naudojasi savo pranašumu ir jo negerbia.

Tokiu būdu dėl objektyvios tiesioginio bendravimo stokos atsiranda priešiškusumas ne tik tarp eismo dalyvių, bet ir apskritai visuomeniniuose santykiuose, o tai savo ruožtu taip pat skatina socialiai nepriimtina elgseną. Šią problemą būtina spręsti visomis įmanomomis elgesio reguliavimo priemonėmis: auklėjimu, švietimu, pilietiškumo ugdymu, griežtų elgesio normų nustatymu, jų laikymosi kontrole ir atitinkamomis sankcijomis.

Eismo proceso sudėtingumas ir įvairiapusiškumas reikalauja jo saugumo užtikrinimo problemas spręsti visais valstybės lygiais: Seimo, Vyriausybės, savivaldybių, mokslo, nevyriausybinių organizacijų, žiniasklaidos, visų eismo dalyvių, darniai visiems bendradarbiaujant. Pagrindinis vaidmuo čia tenka valstybės valdžios institucijoms – pradedant teisinių pagrindų formavimu, materialinių resursų mobilizavimu priemonėms įgyvendinti ir baigiant konkrečių priemonių įgyvendinimo organizavimu.

2. Žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistema kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje ir jos veikla

Pagrindiniai žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistemos elementai vaizdžiai parodyti prof. dr. A.Urmono pasiūlytoje schemoje [62. P.25]:

2 schema

Administracinės teisės poveikio į žmogiškuosius santykius socialinė sistema. Pagrindiniai administracinio teisinio reguliavimo sistemos elementai

Administracinės teisės normos (žmogiškųjų santykių konkretūs teisiniai modeliai)	Administracinės teisės principai (žmogiškųjų santykių abstraktūs teisiniai modeliai)
	Administraciniai-teisiniai santykiai (norminti palaikomi žmogiškieji santykiai)
Administracinės teisės normų aiškinimo aktai (konkrečių žmogiškųjų santykių teisėto įgyvendinimo galimybės)	Administracinės teisės normų taikymo aktai (nukreipti į konkrečius žmogiškuosius santykius)

Taigi mūsų nagrinėjamą sistemą sudaro administracinės teisės principų ir normų suformuoti žmogiškųjų santykių teisiniai modeliai, jų aiškinimas, atskleidžiantis konkrečių santykių teisėto įgyvendinimo galimybes, administracinės teisės normomis sureguliuoti žmogiškieji santykiai ir administracinės teisės normų taikymo aktai, užtikrinantys konkrečių žmogiškųjų santykių atitikimą teisiniams modeliams. Čia turimi omenyje socialiai reikšmingi santykiai, susiklostantys institucijų, pareigūnų ir tarnautojų administracinėje veikloje užtikrinant kelių eismo proceso ar atskirų jo komponentų saugumą. Žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistema apima visumą administracinių teisinių priemonių, būklių ir procesų, kurių pagalba siekiama paveikti žmonių elgseną. Deja tų priemonių visuma, kaip matome iš eismo saugumo situacijos ir tendencijų analizės, kol kas nėra pakankamai veiksminga. Norėdami detaliau išsiaiškinti galimus sistemos ir jos įgyvendinimo trūkumus išnagrinėjome žmonių elgsenos eismo saugumo užtikrinimo srityje teisinio

reglamentavimo klausimus, valstybės veiklos, užtikrinant eismo saugumą, organizacinę struktūrą bei žmonių elgsenos administracinį teisinį reguliavimą užtikrinant svarbiausių eismo proceso komponentų saugumą.

2.1. Žmonių elgsenos eismo saugumo užtikrinimo srityje teisinis reglamentavimas

Kaip minėta, teisinis reglamentavimas yra pirmoji teisinio reguliavimo stadija, kai teisės principais ir teisės normomis sukuriami žmonių elgsenos, žmogiškųjų santykių teisiniai modeliai. Pagal reglamentuojamų visuomeninių santykių pobūdį esamą teisinę bazę kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje santykinai galima suskirstyti į dvi dalis: strateginę (metodologinę) ir taktinę (metodinę).

Strateginė teisinių pagrindų dalis metodologiškai svarbi tuo, kad apibūdina reguliavimo objektą, nustato teisinės politikos ir veiklos šioje srityje esmę, pagrindinius principus ir teises nuostatas, svarbiausias teisinio reguliavimo priemones, apibrėžia šios srities teisinių santykių dalyvių pagrindines teises ir pareigas, veiklos tikslus ir uždavinius bei pagrindines legalias jų siekimo priemones.

Taktinė (metodinė) teisinių pagrindų dalis nustato konkrečių administracinio teisinio reguliavimo priemonių įgyvendinimo tvarką, reglamentuoja kas, kaip ir ką daro, reguliuojant konkrečius visuomeninius santykius eismo saugumo užtikrinimo srityje, konkretizuoja subjektų, veikiančių šioje srityje, teises ir pareigas.

Pagrindinis valstybinio valdymo, tame tarpe ir eismo saugumo užtikrinimo srityje, principų šaltinis yra Lietuvos Respublikos Konstitucija [1]. Ji nustato valdymo veiklos pagrindus, o taip pat pagrindines žmonių teises ir garantijas, kurias užtikrinti – pagrindinis valstybės institucijų uždavinys. Bendrieji strateginiai žmonių elgsenos reguliavimo teisiniai pagrindai, aktualūs ir eismo saugumo užtikrinimo srityje, nustatyti Lietuvos Respublikos Vyriausybės įstatyme [12], Viešojo administravimo įstatyme [10], Vietos savivaldos įstatyme [11], Policijos veiklos įstatyme [7] ir kai kuriuose kituose įstatymuose. Valstybės valdymo, savivaldybių institucijų administraciniai teisės aktai, juose reglamentuojamos žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo priemonės turi atitikti šių įstatymų nuostatas, kad būtų teisėti ir veiksmingi.

Nemažai Lietuvoje nuveikta ir konkrečioje kelių eismo saugumo užtikrinimo teisinio reglamentavimo srityje. Įstatymų leidėjų, viešojo administravimo subjektų ir eismo saugumo specialistų darbą ženkliai palengvino galimybė pasinaudoti ilgamete Vakarų Europos šalių patirtimi, kur pasiekti nemaži laimėjimai šioje srityje. Kelių eismo saugumą Lietuvoje šiuo metu

reglamentuoja daug teisės aktų. Apibūdinsime svarbiausius iš jų, pradedant nuo priskirtinų strateginiams (metodologiniams) teisiniams pagrindams.

Vienas svarbiausių teisės aktų šioje srityje yra 2000 10 12 priimtas Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, kuris įsigaliojo 2001 01 01 [8]. Jis nustato saugaus eismo automobilių keliais teisinius pagrindus, valstybės institucijų pareigas, įgyvendinant saugaus eismo politiką, pagrindines eismo dalyvių, kelių priežiūros institucijų, policijos, muitinės pareigūnų teises ir pareigas, taip pat pagrindinius su transporto priemonių technine būkle, techninės būklės tikrinimu, transporto priemonių registravimu susijusius reikalavimus, siekiant apsaugoti eismo dalyvių bei kitų asmenų gyvybę, sveikatą ir turtą, gerinti transporto ir pėsčiųjų eismo sąlygas, taip pat mažinti neigiamą motorinių transporto priemonių poveikį aplinkai. Tokio tipo įstatymo, kuris reglamentuotų eismo saugumo užtikrinimo uždavinius ir koordinaciją kiekviename valstybės valdymo lygmenyje, nėra net daugelyje Europos Sąjungos šalių.

Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas [8] numato, kad valstybės politiką saugaus eismo užtikrinimo srityje formuoja Vyriausybė. Politikos įgyvendinimą kontroliuoja Vyriausybės sudaryta nuolat veikianti Saugaus eismo komisija. Ji koordinuoja valstybinio administravimo subjektų, savivaldybių, visuomeninių organizacijų, juridinių ir fizinių asmenų bei įmonių, neturinčių juridinio asmens teisių, veiklą saugaus eismo užtikrinimo srityje. Deja įstatyme nenurodomos konkrečios institucijos, atsakingos už jame išvardintas saugaus eismo užtikrinimo funkcijas, kurias vykdo „...Vyriausybė arba jos įgaliotos institucijos...“ [8. 5str.], išskyrus policijos teises ir pareigas vykdant saugaus eismo priežiūrą. Prieš priimant šį įstatymą vyko aktyvios diskusijos tarp Seimo narių ir Susisiekimo ministerijos atstovų. Seimo nariai siūlė radikalesnį, toliau siekiantį įstatymą, bet galiausiai buvo priimtas sušvelnintas variantas.

Lietuvos Respublikos kelių įstatymas [5] nustato Lietuvos Respublikos automobilių kelių plėtojimo, priežiūros ir naudojimosi jais teisinius pagrindus. Įstatyme apibrėžta valstybės institucijų kompetencija kelių priežiūros ir plėtros srityje: valstybės politikos kryptis nustato Seimas priimdamas įstatymus, Vyriausybė nustato kelių priežiūros tvarką, valstybės politiką vykdo bei valstybinės reikšmės kelių programas rengia Susisiekimo ministerija. Taip pat įstatyme suformuluotos Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos pagrindinės funkcijos valstybinės reikšmės kelių projektavimo, tiesimo, statybos, rekonstravimo, taisymo ir priežiūros srityje. Už vietinės reikšmės kelius, gatves atsako savivaldybės ar kiti jų savininkai (valdytojai).

Lietuvos Respublikos bevariklio transporto įstatymas [4] nustato bevariklio transporto padėtį bendroje transporto sistemoje, jo plėtros sąlygas, bendrus šio transporto infrastruktūros projektavimo, įrengimo ir eksploatavimo Lietuvos Respublikoje reikalavimus, užtikrina žmogaus teisę į švarią ir sveiką transporto paslaugą. Šiame įstatyme apibrėžta bevariklio transporto priemonės sąvoka - tai transporto priemonė, varoma žmogaus (paties vairuotojo arba kartu važiuojančių keleivių) raumenų jėga, o atskirais atvejais, kai tai būtina riboto judėjimo žmonėms, su pagalbinio varikliu. Tradicinės bevariklio transporto priemonės yra dviračiai, velomobilai, invalidų vežimėliai.

Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo [9] tikslas – nustatyti transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo sistemos funkcionavimo teisinius pagrindus ir principus.

Itin svarbus vaidmuo žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistemoje tenka Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksui (ATPK) [2], kuris reglamentuoja administracinės atsakomybės priemones ir jų taikymą asmenims, nesilaikantiems teisės aktuose nustatytų elgesio taisyklių, tame tarpe ir eismo saugumo srityje. ATPK numatytų valstybės prievartos priemonių tikslas – ne tik nubausti pažeidėjus, bet ir priversti juos laikytis visuotinai privalomų taisyklių, įspėti kitus asmenis, kad nedarytų teisės pažeidimų. Kiekvienais metais šalyje išaiškinama ir Administracinių teisės pažeidimų kodekso nustatyta tvarka nubaudžiama virš 300 tūkstančių Kelių eismo taisyklių pažeidėjų. Tačiau, kaip rodo eismo įvykių statistika, tai nepadedą pasiekti svarbiausių tikslų – sumažinti eismo įvykių skaičių, nugalėti nukentėjusiųjų eismo įvykiuose augimo tendenciją ir užtikrinti nuolatinį jų mažėjimą. Latvijos patirtis parodė, kad rezultatų galima pasiekti taikant griežtesnes nuobaudas pažeidėjams. Įvertinus šią situaciją, 2006 metais buvo parengti ir pateikti Seimui net du ATPK straipsnių, susijusių su kelių eismo saugumo užtikrinimu, pakeitimo projektai.

2006 08 29 Seimo narių V.Čepo ir G.Šileikio pateikto projekto [51] pagrindiniai uždaviniai, autorių nuomone, yra įtvirtinti teisinės atsakomybės nuostatas, leisiančias eliminuoti iš kelių eismo didžiausią pavojų eismo saugumui keliančius asmenis, kurie sistemingai vairuoja neblaivūs ar apsvaigę arba sistemingai pažeidinėja Kelių eismo taisykles. Siekiama sankcijų už padarytus eismo taisyklių pažeidimus efektyvumo bei prielaidų kelių eismą kontroliuojančių pareigūnų korupcijai mažinimo, realų poveikį pažeidėjams turėsiančių nuobaudų sistemos sukūrimo.

Deja kai kurie siūlomi pakeitimai prieštarauja galiojančiam teisės sistemai. Pavyzdžiui, siūlymas net ir neturintiems specialiosios teisės (mūsų atveju - teisės vairuoti transporto priemonę) asmenims taikyti šios teisės atėmimą, tame tarpe ir neterminuotą, draudžiant atėmimo laikotarpiu specialiąją teisę įgyti. Tai neatitinka specialiosios teisės atėmimo administracinės nuobaudos

paskirties – apriboti galimybę naudotis specialiaja teise asmeniui, kuris teisės pažeidimo padarymo metu šią teisę turėjo. Eilėje ATPK straipsnių už teisės pažeidimus siūloma numatyti absoliučias (griežtai apibrėžtas) sankcijas. Tai riboja galimybę individualizuoti pažeidėjų atsakomybę, atsižvelgiant į kiekvieno konkretaus teisės pažeidimo pobūdį, pažeidėjo asmenybę, kodekse numatytas lengvinančias ir sunkinančias aplinkybes. Kelia abejonių pasiūlymai dėl administracinio arešto sankcijos taikymo, nes tai yra griežčiausia ATPK sankcija - asmens laisvės apribojimas. Pavyzdžiui, siūlymas taikyti 25 parų administracinio arešto sankciją už tai, kad asmuo, neturintis teisės vairuoti transporto priemonę, pasitraukė iš eismo įvykio vietos. Neatsižvelgiant į padaryto nusižengimo sunkumą bei patirtus materialinius nuostolius, administracinio arešto sankcija daugeliu atveju gali būti neproporcinga. Pavojingi visuomenei, laisvės atėmimo bausmes numatantys pažeidimai turėtų būti kriminalizuoti ir jiems būtų taikomos Baudžiamojo ir Baudžiamojo proceso kodeksų nuostatos. Pasiūlymas taikyti griežtesnes nuobaudas asmenims, trejų, penkerių ar dešimties metų laikotarpyje pakartotinai padariusiems atitinkamus pažeidimus, neatitinka galiojančiame kodekse įtvirtintos baustumo teisinės būklės nuostatos.

2006 11 30 Vyriausybė pateikė Seimui ATPK pakeitimo ir papildymo projektą [52], kurio uždaviniai – diferencijuoti administracinę atsakomybę už pažeidimus, turinčius tiesioginę įtaką avaringumui ir neturinčius tam įtakos, numatyti daugelio straipsnių sankcijose alternatyvias nuobaudas - teisės vairuoti transporto priemones atėmimą, numatyti atsakomybę už veikas, kurios yra pavojingos visuomenei, tačiau šiuo metu yra nedraudžiamos, atsisakyti policijai nebūdingos baudų išieškojimo funkcijos, didinti policijos pareigūnų veiklos skaidrumą. Šiame projekte mažiau neatitikimo galiojančiai teisės sistemai. Už pavojingus Kelių eismo taisyklių pažeidimus asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemonę, siūloma taikyti administracinio arešto sankciją kaip alternatyvią administracinę nuobaudą. Už pakartotinį vairavimą, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems, siūloma taikyti administracinį areštą su transporto priemonės konfiskavimu.

Projekte siūloma visiškai atsisakyti dabar galiojančios tvarkos, kai tam tikri Kelių eismo taisyklių pažeidimai įvertinami balais, o per metus surinkus dešimties ir daugiau balų sumą, taikomas teisės vairuoti transporto priemones atėmimas nuo devynių iki dvylikos mėnesių. Vietoje balų už tuos pažeidimus siūloma galimybė iš karto taikyti alternatyvias nuobaudas – teisės vairuoti transporto priemonę atėmimą nuo vieno iki keleto mėnesių. Tai būtų operatyvesnė ir veiksmingesnė priemonė. Abejonę kelia tik tai, kad projekte nesiūloma taikyti tokias alternatyvias nuobaudas už nustatyto greičio viršijimą nuo 10 iki 50 km/val., už kurį šiuo metu skiriama nuo vieno iki šešių balų. Norėtusi pabrėžti, kad tikrai efektyvią ir pagrįstą administracinio poveikio Kelių eismo

taisyklių pažeidėjams priemonių sistemą galima būtų parengti atlikus plataus masto tyrimus šioje srityje.

Svarbus vaidmuo reglamentuojant valstybės institucijų veiklą eismo saugumo užtikrinimo srityje tenka valstybinėms programoms. Įsigaliojus Saugaus eismo automobilių keliais įstatymui, veikla šioje srityje, kaip įstatyme numatyta, vykdoma pagal valstybines saugaus eismo automobilių keliais programas. Jeigu šalyje nebūtų nustatytų programinių, koordinuotų eismo saugumo užtikrinimo tikslų, tai turėtų įtakos spartesniam eismo įvykių ir nukentėjusiųjų juose skaičiaus didėjimui. Dauguma Europos transporto ministrų konferencijos šalių narių turi ne tik valstybines, bet įvairių lygių kelių eismo saugumo programas: valstybines, regionines, vietines [43. P.28]. Lietuvoje taip pat būtų tikslinga turėti tokias programas ir savivaldybių lygmenyje, tačiau jų nėra.

Įgyvendinus įvairias 1997-2000 metų saugaus eismo automobilių keliais programos priemones, 2000 metais Lietuvoje žymiai sumažėjo žuvusiųjų keliuose skaičius. Tarp 2000 ir 2002 metų, kai nebuvo jokios valstybinės programos eismo saugumo srityje, mirtinų nelaimingų atsitikimų skaičius vėl išaugo (1 lentelė). 2002 07 08 Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1077 patvirtinta „Valstybinė saugaus eismo automobilių keliais 2002-2004 metu programa“ [24], deja, nedavė tokių rezultatų: jos tikslai nebuvo pasiekti, daug priemonių liko neįgyvendinta. Lietuvos Respublikos Valstybės kontrolė, 2004 05 14 atlikusi šios programos vykdymo vertinimą [31], atskleidė daug trūkumų, dėl kurių programa buvo nepakankamai veiksminga, pateikė vertingas rekomendacijas, į kurias buvo atsižvelgta rengiant 2005–2010 metų programą.

Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 metų programos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 07 08 nutarimu Nr. 759 [27] paskirtis – sudaryti kryptingo ir ilgalaikio saugaus eismo gerinimo sąlygas, numatyti ir įgyvendinti atitinkamas priemones, padėsiančias sumažinti avaringumą keliuose, kad eismo sauga keliuose būtų pasiekta ne mažinant žmonių judėjimo laisvę, bet padarant eismą saugesnį. Šia Programa Lietuva prisijungė prie Europos transporto ministrų konferencijos ir Europos Sąjungos numatytų tikslų – iki 2010 metų dvigubai sumažinti žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių, palyginus su 2004 metais. Programoje numatyta iki 2008 metų žuvusiųjų keliuose skaičių sumažinti 25 procentais, o nukentėjusiųjų eismo įvykiuose – 10 procentų, iki 2010 metų žuvusiųjų skaičių sumažinti perpus, o nukentėjusiųjų eismo įvykiuose – 20 procentų [4]. Įvertinant dabartinę eismo saugumo situaciją, tai gana ambicingi tikslai. Tarp šios srities specialistų Lietuvoje nemažai skeptiškai vertinančių galimybes šią programą įvykdyti.

Valstybinė saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 metų programa buvo rengiama vadovaujantis Europos Komisijos 2003 06 02 komunikatu „Dvigubas aukų skaičiaus sumažinimas Europos Sąjungos kelių eismo įvykiuose – bendra pareiga“ [37]. Svarbų koordinacinį vaidmenį

rengiant programą atliko Saugaus eismo komisija, užtikrindama kad būtų išskiriamos prioritetinės veiklos kryptys, numatomos visapusiškos, progresyvios priemonės. Įvertinus pagrindines avaringumo priežastis, programos tikslams pasiekti buvo nustatyti uždaviniai šiose prioritetinėse srityse: 1) žmogaus (eismo dalyvio) elgsenos;

- 2) kelių infrastruktūros;
- 3) transporto priemonių saugumo gerinimo;
- 4) įstatyminės bazės tobulinimo.

Taip pat numatyti konkretūs programos uždavinių įgyvendinimo vertinimo kriterijai. Programa įgyvendinama pagal jos priede numatytas priemones. Kiekvieno programos uždavinio įgyvendinimui numatytos konkrečios priemonės, jų įvykdymo terminai, atsakingos institucijos, lėšų poreikis, finansavimo šaltiniai bei laukiami rezultatai. Už programos vykdymo koordinavimą atsakinga Saugaus eismo komisija, o vykdymo organizavimas pavestas Susisiekimo ministerijai, kuri atsakinga už šios programos kompleksinį įgyvendinimą ir institucijų bendradarbiavimą. Programos atsakingi vykdytojai kiekvienų metų pradžioje turi sudaryti ir patvirtinti planus, kaip bus įgyvendinamos joje numatytos priemonės, ir pateikti šiuos planus Susisiekimo ministerijai, kuri teikia Saugaus eismo komisijai minėtų planų apibendrintas išvadas ir pasiūlymus. Kas pusmetį atsakingi vykdytojai turi teikti šios programos vykdymo ataskaitas Susisiekimo ministerijai, kuri teikia Saugaus eismo komisijai tų ataskaitų apibendrintas išvadas ir pasiūlymus. Tam tikriems šios Programos įgyvendinimo klausimams spręsti gali būti sudaromos specialios darbo grupės.

Policijos eismo priežiūros tarnybos duomenimis per 2006 m. 10 mėnesių, palyginus su atitinkamu praėjusių metų laikotarpiu, eismo įvykių sumažėjo 0.8 procentais, žuvusiųjų skaičius sumažėjo 2,5, o sužeistųjų – padidėjo 0,3 procentais [50]. Eismo įvykių bei nukentėjusių juose žmonių skaičiaus nebedidėja kaip ankstesniais metais, tačiau programoje numatytų mažinimo tempų pasiekti kol kas nepavyksta.

Prie svarbiausių eismo saugumo užtikrinimo taktinių teisinių pagrindų priskirtini viešojo administravimo teisės aktai, įgyvendinantys įstatymus, strateginius uždavinius, pagal nustatytus principus reglamentuojantys žmonių elgseną, susijusią su eismo proceso ar atskirų jo komponentų saugumo užtikrinimu.

Kelių eismo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 12 11 nutarimu Nr. 1950, su pakeitimais, kurių paskutinis priimtas 2006 10 05 Vyriausybės nutarimu Nr. 1307 [25], nustato kelių eismo tvarką visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje. Jose reikalaujama, kad eismo dalyviai išmanytų Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymą, mokėtų Kelių

eismo taisykles ir jų laikytusi, kad eismo dalyvių elgesys būtų pagrįstas savitarpio pagarba ir atsargumu.

Kelių transporto priemonių vairuotojų rengimą ir egzaminavimą šiuo metu reglamentuoja 27 Susisiekimo ministro ir Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko priimti viešojo administravimo teisės aktai. Kelių transporto priemonių vairuotojų rengimo nuostatai, patvirtinti Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2000 01 21 įsakymu Nr. 18 su vėlesniais pakeitimais [34], reglamentuoja kelių transporto priemonių vairavimo teisės įgijimo sąlygas ir tvarką Lietuvoje. Nuostatai taikomi asmenims, siekiantiems įgyti teisę vairuoti kelių transporto priemones, taip pat ūkio subjektams, vykdančiams jų mokymą ar egzaminavimą. Juose nurodomi kvalifikaciniai ir elgesio reikalavimai kelių transporto priemonių vairuotojams: ką jie turi žinoti, mokėti, kaip turi vykdyti kelių eismo taisyklių, policijos, eismo reguliuotojų nurodymus, kaip turi elgtis vairuodami transporto priemonę.

Kelių transporto priemonių vairuotojų rengimo sąlygos ir tvarka, patvirtinta Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 1999 08 16 įsakymu Nr. 301 su vėlesniais pakeitimais [32], taikomi visiems Lietuvos Respublikos įstatymų nustatyta tvarka įregistruotiems ūkio subjektams, kurių steigimo dokumentais įteisinta vairuotojų rengimo veikla, ir siekiantiems rengti kelių transporto priemonių vairuotojus (vairavimo mokykloms).

Kelių transporto priemonių techninę priežiūrą reglamentuoja 46 Susisiekimo ministro ir Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko priimti viešojo administravimo teisės aktai. Vienas svarbiausių yra Kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros atlikimo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. balandžio 18 d. įsakymu Nr. 3-275 su vėlesniais pakeitimais [33]. Jos nustato kelių transporto priemonių, išskyrus traktorius, savaeiges ir žemės ūkio mašinas bei jų priekabas, valstybinės techninės apžiūros atlikimo tvarką ir periodiškumą bei yra privalomos visiems fiziniams ir juridiniams asmenims, kurių kelių transporto priemonės yra įregistruotos arba registruojamos Lietuvos Respublikoje. Valstybinės techninės apžiūros tikslas – identifikuoti transporto priemones ir įvertinti jų techninę būklę. Naudoti kelių transporto priemones, kurioms nustatytu laiku neatlikta valstybinė techninė apžiūra, draudžiama.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 02 11 nutarimu Nr. 155 patvirtinta „Kelių priežiūros tvarka“ - pagrindinis viešojo administravimo teisės aktas, reglamentuojantis kelių priežiūros organizavimą, vykdymą, už priežiūrą atsakingų juridinių ir fizinių asmenų teises, pareigas ir atsakomybę [26].

Lietuvoje parengti eismo saugumo užtikrinimui būtini teisės aktai, dauguma jų suderinti su griežtais Europos Sąjungos reikalavimais, tačiau kol kas nepakankamai padaryta, kad, visa tai įgyvendinus praktiškai, eismas taptų saugesnis. Tam tikslui pasiekti reikalingas aktyvesnis ne tik įstatymų leidėjų, viešojo administravimo subjektų, bet ir eismo saugumo specialistų, visos visuomenės dalyvavimas teisės aktų leidybos ir įgyvendinimo procesuose. Kaip pabrėžė Europos transporto ministrų konferencijos ekspertai, eismo saugumo lygis Lietuvoje žemas ne dėl teisės aktų, specialistų ar žinių trūkumo, o greičiau dėl nepakankamos atsakomybės ir bendradarbiavimo, dėl nepakankamo eismo saugumo reikšmės supratimo priimančių sprendimus asmenų tarpe ir visuomenėje [43. P.69].

2.2. Eismo saugumo užtikrinimo organizacinė struktūra

Kelių eismo saugumo užtikrinimo veiklos organizavimo tvarką, kaip minėta, nustato Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas [8]. Šioje srityje veikia daug subjektų: Seimas, Vyriausybė, Saugaus eismo komisija, Vyriausybės įgaliotos Susisiekimo ministerija, Vidaus reikalų ministerija, Socialinės apsaugos ir darbo ministerija, Sveikatos apsaugos ministerija, Švietimo ir mokslo ministerija, kitos valstybinės institucijos, taip pat savivaldybės, visuomeninės organizacijos. Visi šie subjektai atlieka tam tikras nustatytas funkcijas. Saugaus eismo komisijos ir visų minėtų įstaigų tikslas visų pirma identifikuoti eismo įvykių priežastis ir surasti efektyvias priemones jas pašalinti. Valstybės institucijų, įstaigų, įmonių ir organizacijų sąveiką, užtikrinant kelių eismo saugumą, iliustruoja 3 schema.

Šioje organizacinėje struktūroje galima būtų išskirti keturis lygmenis. Pirmajam, aukščiausiam lygmeniui atstovauja Seimas. Antrąjį, vykdomosios valdžios aukščiausią lygmenį sudaro vyriausybė ir Saugaus eismo komisija. Trečiajam lygmeniui priklausytų ministerijos, savivaldybės. Ketvirtasis lygmuo – vykdytojų. Jam priklauso įstaigos prie ministerijų. Be to prie eismo saugumo užtikrinimo struktūros priskirtinos mokslo institucijos, nevyriausybinės organizacijos ir žiniasklaida, kurių indėlis, užtikrinant eismo saugumą taip pat labai svarbus. Panagrinėsime detaliau svarbiausių šios struktūros elementų vaidmenį.

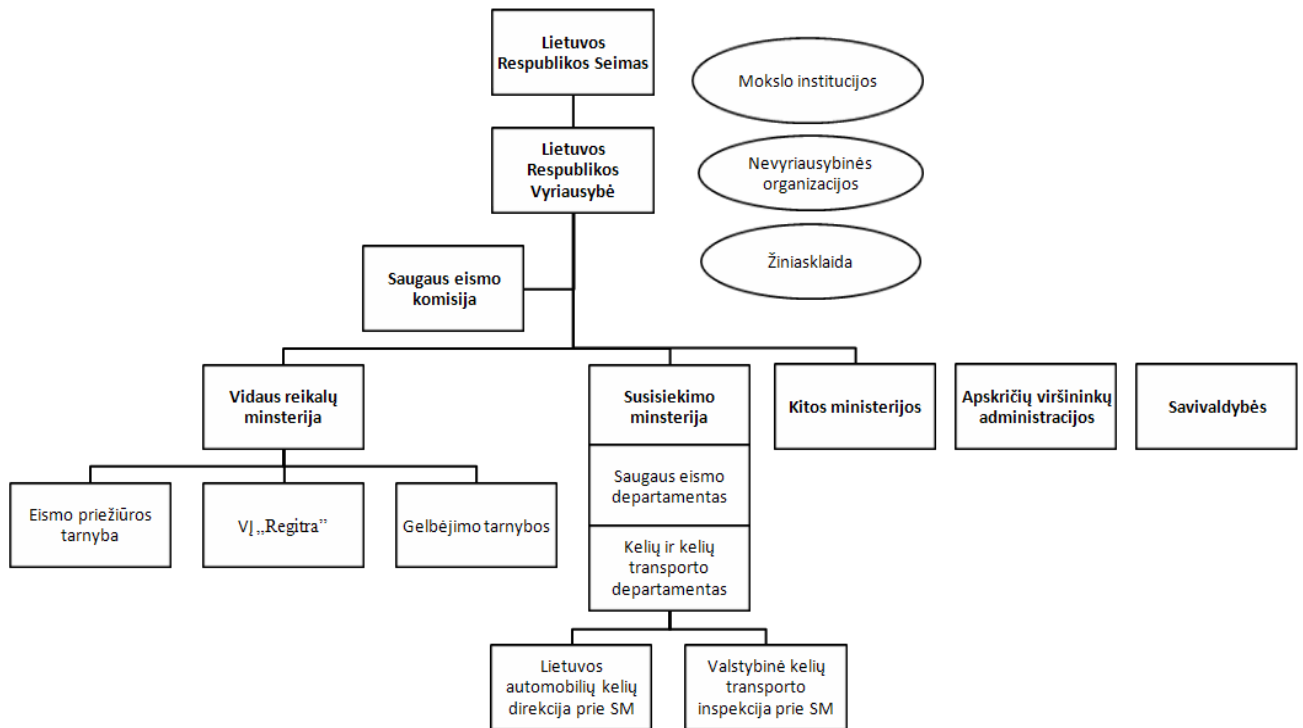
2.2.1. Seimo vaidmuo

Seimas šioje struktūroje iki šiol apsiribojo įstatymų, reglamentuojančių teisinius santykius užtikrinant saugų eismą, leidyba. Įstatymų įgyvendinimo ir vykdomosios valdžios veiklos eismo

saugumo užtikrinimo srityje parlamentinės kontrolės trūksta. Tačiau paskutiniu metu kai kurie Seimo nariai vis dažniau reiškia susirūpinimą nepatenkinama eismo saugumo būkle Lietuvoje ir numato imtis aktyvesnių veiksmų šioje srityje.

3 schema

Institucijų sąveika, užtikrinant kelių eismo saugumą



2006 09 20 Seimo valdyba, atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti eismo dalyvių saugumą ir tobulinti saugaus eismo teisinio reglamentavimo klausimus, sprendimu Nr.1125 [30] sudarė darbo grupę naujos redakcijos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo projektui parengti. Pripažindamas nepakankamą Seimo vaidmenį eismo saugumo užtikrinimo srityje Seimo Naujosios Sąjungos frakcijos seniūnas A. Paulauskas, grįžęs iš Paryžiuje vykusių Europos parlamentų dienų, skirtų eismo saugumui, 2006 10 04 pranešime spaudai teigė, kad reikėtų sudaryti Seimo komisiją, kuri galėtų koordinuoti valstybės institucijų, atsakingų už saugų eismą, veiklą, vykdyti parlamentinę kontrolę [56]. Tokios komisijos yra Europos Sąjungos šalyse narėse ir atlieka svarbų vaidmenį eismo saugumo teisėkūros srityje. Lietuvos Seime tokios komisijos be abejonės reikia dar ir eismo saugumo parlamentinės kontrolės stiprinimui. Ministerijų ir Vyriausybės įstaigų koordinavimo funkciją pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės įstatymą [12] visgi turėtų atlikti Vyriausybė.

2.2.2. Vyriausybės vaidmuo

Vyriausybės, kaip aukščiausios vykdomosios valdžios institucijos, atsakingos už kelių eismo saugumą, vaidmuo apibrėžtas Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme [8], kurio 4 str. nustatyta, kad Vyriausybė formuoja valstybės politiką saugaus eismo užtikrinimo srityje, iš valstybinio administravimo ir savivaldybių administravimo subjektų, nevyriausybinių organizacijų atstovų sudaro Saugaus eismo komisiją, tvirtina jos nuostatus ir Valstybinę saugaus eismo programą. Įstatymas išskiria iš viso 19 funkcijų, kurias saugaus eismo užtikrinimo srityje atlieka Vyriausybė arba jos įgaliotos institucijos:

- 1) tvirtina Valstybinę saugaus eismo programą, priima saugų eismą reglamentuojančius teisės aktus;
- 2) tvirtina pagrindinius techninius reikalavimus kelių transporto priemonėms, nustato reikalavimus transporto priemonių projektavimui;
- 3) nustato kvalifikacinius reikalavimus automobilių ir motociklų vairuotojams, vairuotojų rengimo (mokymo), egzaminavimo sąlygas ir tvarką, siekiant įgyti teisę vairuoti tam tikrų kategorijų transporto priemones, nustato reikalavimus ir sąlygas įmonėms, kurios užsiima vairuotojų rengimu ar vairavimo mokymu;
- 4) nustato tvarką, kuria atliekama kelių transporto priemonių valstybinė techninė apžiūra;
- 5) sprendžia klausimus, susijusius su mokslo ir technikos naujovių diegimu transporto srityse, organizuoja tikslinių mokslo programų vykdymą;
- 6) numato priemones, kuriomis mažinamas neigiamas transporto priemonių poveikis aplinkai; nustato pavojingų krovinių vežimo per Lietuvos Respublikos teritoriją tvarką ir išduoda vežėjams leidimus vežti šiuos krovinius;
- 7) analizuoja užsienio valstybių vykdomą transporto politiką ir nustato tolesnio bendradarbiavimo su užsienio valstybėmis transporto srityje tvarką;
- 8) vykdo transporto priemonių gamybos priežiūrą;
- 9) organizuoja eismo reguliavimą, priežiūrą ir prevencinį darbą su eismo dalyviais;
- 10) kontroliuoja, kaip laikomasi saugų eismą bei kelių eismą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimų;
- 11) organizuoja transporto priemonių techninės būklės kontrolę keliuose;
- 12) kaupia duomenis apie Kelių eismo taisyklių pažeidimus ir eismo įvykius;

13) kontroliuoja, kaip asmenys, visų rūšių įmonės, įstaigos ir organizacijos laikosi įstatymų ir kitų norminių aktų, nustatančių saugaus eismo bei aplinkos apsaugos nuo žalingo transporto priemonių poveikio, reikalavimų;

14) nustato vairuotojų sveikatos tikrinimo reikalavimus ir tvarką;

15) nustato eismo dalyvių mokymo teikti pirmąją medicinos pagalbą tvarką;

16) tikrina, ar pagal darbo sutartis dirbančių transporto priemonių vairuotojų darbo sąlygos atitinka teisės aktų, reglamentuojančių darbų saugą, reikalavimus;

17) tiria sunkių nelaimingų atsitikimų darbe bei nelaimingų atsitikimų darbe su mirtinomis pasekmėmis, kurių metu yra nukentėję transporto įmonių vairuotojai, aplinkybes ir priežastis, tikrina, ar transporto įmonės laikosi nelaimingų atsitikimų darbe tyrimo tvarkos;

18) organizuoja saugaus eismo pagrindų mokymą ikimokyklinio ugdymo įstaigose ir bendrojo lavinimo mokyklose;

19) tvirtina privalomo ir fakultatyvinio mokymo programas, teikia metodines priemones bei rekomendacijas.

Tai, kad kelių eismo saugumo užtikrinimo politikos formavimas ir jos įgyvendinimą kontroliuojančios nuolat veikiančios Saugaus eismo komisijos sudarymas įstatymu pavestas būtent Vyriausybei - aukščiausiai vykdomosios valdžios institucijai, pabrėžia problemos svarbą. Tačiau reikia pažymėti, kad eismo saugumo užtikrinimo funkcijos ir už jas atsakingos institucijos įstatyme galėtų būti apibrėžtos aiškiau arba Vyriausybė turėtų tai padaryti, atitinkamai patikslindama ministerijų nuostatus. Be to nei įstatyme, nei Saugaus eismo komisijos nuostatuose nenumatyta jos atsiskaitymo Vyriausybei už saugaus eismo valstybės politikos vykdymą tvarka.

2006 06 09 grupė Seimo narių pateikė Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo pakeitimo projektą [53], kuriame siūlo nustatyti, kad valstybės politiką saugaus eismo užtikrinimo srityje formuoja Seimas ir Vyriausybė, o Valstybinę saugaus eismo automobilių keliais programą Vyriausybės teikimu tvirtina Seimas. Tai liudija, kad dalis Seimo narių kritiškai vertina Vyriausybės politiką šioje srityje.

2.2.3. Saugaus eismo komisijos vaidmuo

Pagrindinė institucija eismo saugumo užtikrinimo srityje yra Saugaus eismo komisija, kuri kontroliuoja valstybės politikos įgyvendinimą. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 02 05 nutarimu Nr. 137 su vėlesniais pakeitimais [22] sudaryta Saugaus eismo komisija, susidedanti iš devynių asmenų: Susisiekimo ministerijos sekretorius (komisijos pirmininkas), Vidaus reikalų ministerijos sekretorius (komisijos pirmininko pavaduotojas), Finansų ministerijos, Sveikatos

apsaugos ministerijos, Švietimo ir mokslo ministerijos sekretoriai, Policijos departamento prie Vidaus reikalų ministerijos policijos generalinio komisaro pavaduotojas, Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos generalinis direktorius, Lietuvos vairuotojų sąjungos prezidentas ir Lietuvos savivaldybių asociacijos valdybos narys.

Pagal Saugaus eismo automobilių keliais įstatymą [8] ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 02 05 nutarimu Nr. 137 [22] patvirtintus nuostatus Komisijai išskelti uždaviniai:

- 1) nustatyti prioritėtines kryptis ir priemones saugiam eismui gerinti;
- 2) koordinuoti valstybinio administravimo, savivaldybių administravimo ir kitų subjektų veiklą, vykdamt Valstybinę saugaus eismo programą;
- 3) koordinuoti valstybinio administravimo subjektų, savivaldybių, visuomeninių organizacijų, juridinių ir fizinių asmenų bei įmonių, neturinčių juridinio asmens teisių, veiklą saugaus eismo užtikrinimo srityje.

Nustatyta, kad išskeltų uždavinių įgyvendinimui Komisija vykdo šias funkcijas:

- 1) rengia Valstybinę saugaus eismo programą;
- 2) atsiskaito Vyriausybei apie saugaus eismo valstybės politikos vykdymą;
- 3) analizuoja saugaus eismo būklę Lietuvos Respublikoje;
- 4) sudaro specialias ekspertų grupes eismo įvykių, sukėlusių itin sunkias pasekmes, priežastims nustatyti.

Eismo saugumo užtikrinimas – sudėtinga, įvairių valdžios ir visuomenės struktūrų dėmesio, programinio valdymo reikalaujanti problema. Todėl Saugaus eismo komisijos sudarymas – pažangus sprendimas. Tačiau dabartinė Komisijos sudėtis kelia abejonių. Tai, kad į Komisijos sudėtį nebuvo įtraukti mokslo institucijų atstovai, eismo saugumo specialistai, nuskurdino komisijos veiklą mokslinio pagrįstumo, tyrimų rezultatų praktinio pritaikymo prasme. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 01 05 Nutarimu Nr. 3, pakeitus Saugaus eismo komisijos sudėtį, jos pirmininku vietoje Susisiekimo ministro tapo šios ministerijos sekretorius [22]. Dėl to nukentėjo Komisijos statusas ir jos realios galimybės koordinuoti įvairių ministerijų veiklą, užtikrinant eismo saugumą. Komisijos vadovas turėtų turėti žymiai daugiau įtakos ministerijoms, atsakingoms už eismo saugumą. Kol eismo saugumo situacija Lietuvoje prasta, ir nepavyksta pasiekti persilaužimo, tikslinga, kad Komisijos vadovu būtų Ministras Pirmininkas.

Saugaus eismo komisijos posėdžiai paprastai vyksta tik du kartus per metus. Turint omenyje sudėtingą eismo saugumo situaciją Lietuvoje, to nepakanka, kad Komisija galėtų efektyviai atlikti savo funkcijas. 2005 metais įvyko tik vienas posėdis, 2006 metams buvo planuojama daugiau posėdžių, tačiau kol kas įvyko tik trys [54]. Vyriausybės patvirtinta Komisijos sudėtis, jos nuostatai,

praktinė Komisijos veikla iš esmės tenkina minimalius Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo išskeltus reikalavimus, tačiau neišnaudoja visų įstatyme numatytų galimybių. Tai rodo, kad Vyriausybė ir Komisija eismo saugumo problemoms skiria per mažai dėmesio.

Bene pagrindinė problema, apsunkinanti Saugaus eismo komisijos veiklą, kad jai nesuteikta teisė priimti privalomus sprendimus eismo saugumo užtikrinimo srityje. Pagal Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 4 str. 6 d. Komisija turi teisę:

1) gauti iš valstybinio administravimo ir savivaldybių administravimo subjektų informaciją ir dokumentus, reikalingus Valstybinei saugaus eismo programai parengti, taip pat informaciją apie Valstybinėje saugaus eismo programoje numatytų priemonių įgyvendinimą bei kitokią informaciją ir dokumentus, reikalingus savo funkcijoms vykdyti;

2) teikti valstybinio administravimo ir savivaldybių administravimo subjektams siūlymus, susijusius su Valstybinėje saugaus eismo programoje numatytų priemonių įgyvendinimu [8].

Šių teisių nepakanka veiksmingai kontroliuoti ir koordinuoti Valstybinės saugaus eismo programos įgyvendinimą ir visą saugaus eismo užtikrinimo veiklą šalyje.

Saugaus eismo komisijos darbas turėtų būti nuolatinio pobūdžio. Tikslinga būtų toliau išvystyti Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo idėją ir pertvarkyti Komisiją, sudarant prie jos tikslinę įvairių sričių specialistų grupę, kuri galėtų operatyviau ir efektyviau išanalizuoti visas eismo saugumo problemas ir galimus jų sprendimus. Grupės nariai galėtų būti valstybinių ir savivaldybių įstaigų, universitetų, mokslo tiriamųjų institutų ir nevyriausybinių organizacijų atstovai. Viena iš tokios naujos grupės užduočių būtų inventorizuoti dabartines funkcijas ir atsakomybę eismo saugumo užtikrinimo srityje ir kur įmanoma pradėti jų supaprastinimą. Kita tikslinės grupės veiklos kryptis turėtų būti susieta su ilgalaikių eismo saugumo programų rengimu, valdymu, vykdymo analize. Ministras Pirmininkas ir ministerijų vadovai Komisijoje atliktų priežiūros funkciją, priimtų svarbiausius sprendimus, bet nedalyvautų operatyvioje veikloje. Nuolatinei visų saugaus eismo užtikrinimo srityje veikiančių įstaigų kontrolei ir koordinacijai, aktyvesniam bendradarbiavimui su savivaldybėmis, išplėstos Saugaus eismo komisijos darbo organizaciniam aprūpinimui taip pat tikslinga būtų suformuoti nedidelę etatinių darbuotojų administraciją.

2.2.4. Susisiekimo ministerijos vaidmuo

Iš Susisiekimo ministerijos nuostatų, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 09 15 nutarimu Nr. 1117 su vėlesniais pakeitimais [18] seka, kad valstybės politikos kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje įgyvendinimo uždaviniai ir funkcijos sukonzentruotos Susisiekimo

ministerijoje. Pagrindinis ministerijos padalinys, kurio veikla tiesiogiai susijusi su eismo saugumo užtikrinimu, yra Saugaus eismo departamentas. Jo veiklą reglamentuoja 2005 10 12 Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-450 patvirtinti nuostatai [36]. Pagal juos, vienas iš departamento uždavinių yra automobilių transporto saugaus eismo politikos formavimas. Čia tikriausiai turėtas omenyje pasiūlymų teikimas, nes pagal Saugaus eismo automobilių keliais įstatymą [8] saugaus eismo politiką formuoja Vyriausybė. Departamentas rengia ir dalyvauja rengiant įstatymų ir kitų teisės aktų eismo saugumo klausimais projektus, derina juos su Europos Sąjungos teisės aktais ir atitinkamomis tarptautinės teisės normomis, pagal kompetenciją dalyvauja plėtojant bendradarbiavimą su užsienio valstybėmis saugaus eismo srityje, koordinuoja Saugaus eismo komisijai teikiamų dokumentų projektų rengimą, kontroliuoja jos priimtų nutarimų vykdymą ir pan.

Svarbiausios Susisiekimo ministerijos veiklos kryptys užtikrinant eismo saugumą:

1. Teisės aktų, reglamentuojančių kelių eismo saugumą rengimas ir įgyvendinimas.

Efektyvus teisinis eismo problemų reguliavimas – vienas iš svarbiausių veiksnių, galinčių užtikrinti saugų eismą. Dauguma Lietuvos teisės aktų šioje srityje atitinka Vakarų Europos šalių reikalavimus, suderinti su ES teise. Siekdama realiai sumažinti eismo įvykių ir nukentėjusiųjų juose skaičių Susisiekimo ministerija pastoviai analizuoja pažangiausių Europos šalių patirtį ir toliau tobulina veikiančius teisės aktus bei rengia naujus.

2. Saugaus eismo propagavimas visuomenėje, švietėjiška veikla.

Kitų Europos šalių patirtis parodė, kiek daug galima pasiekti padidinus eismo dalyvių sąmoningumą, eismo problemų supratimą visuomenėje. Lietuvoje vis dar nepakankamai išvystyta informacinė veikla eismo saugumo srityje. Vairuotojams, kitiems eismo dalyviams vis daugiau teikiama informacijos apie eismo saugumo sritį reglamentuojančius teisės aktus, eismo dalyvių teises ir pareigas, įvykstančias eismo nelaimes ir jų priežastis, leidžiami specialūs leidiniai.

3. Vairuotojų mokymas.

Susisiekimo ministerija dalyvauja nustatant vairuotojų kvalifikacijos reikalavimus, taip pat reikalavimus ir sąlygas įmonėms, kurios užsiima vairuotojų rengimu ar vairavimo mokymu. Nuo vairuotojų įgūdžių priklauso ir jų ir kitų eismo dalyvių saugumas. Jauni, nepatyrę vairuotojai dažniau klysta, neapgalvotai rizikuoja. Jų klaidos pavojingesnės negu kitų eismo dalyvių. Todėl ministerija daug dėmesio skiria vairuotojų mokymo tobulinimui.

4. Transporto priemonių techninė priežiūra.

Ministerija nustato transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros tvarką, periodiškumą ir techninius reikalavimus, darbo ir poilsio apskaitos, greičio ribojamųjų prietaisų naudojimo reikalavimus, transporto priemonių ir jų sudėtinių dalių atitikties įvertinimo tvarką.

5. Valstybinių kelių saugumo užtikrinimas.

Siekiant pagerinti eismo sąlygas valstybiniuose keliuose atliekama eismo įvykių statistinė analizė, nustatomi didelio avaringumo ruožai keliuose, taip vadinamos „juodosios dėmės“, išaiškinamos su keliu ir jo infrastruktūra susijusios eismo įvykių priežastys, kurių pašalinimas sumažina eismo nelaimių riziką. Didelę reikšmę čia turi laiku bei kokybiškai atliekami kelių priežiūros, rekonstrukcijos darbai.

Kaip funkcinės kompetencijos institucijos, kurios vykdo valstybinį reguliavimą ir tarpšakinę koordinaciją, priežiūrą, kontrolę ir kitas funkcijas, priskirtas ministerijai, įsteigtos Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos ir Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos.

Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos pagrindinės veiklos kryptys eismo saugumo užtikrinimo srityje yra vairuotojų mokymo, transporto techninės priežiūros sistemų organizavimas ir kontrolė. Be to prie kelių eismo saugumo problemų sprendimo inspekcija ženkliai prisideda, atlikdama daugelį kitų jai pavestų funkcijų, pavyzdžiui:

- atlieka kelių transporto vežėjų veiklos valstybinę priežiūrą, analizuoja nustatytus pažeidimus ir imasi priemonių pažeidimų prevencijai;
- nustato, keičia ir panaikina tolimojo ir tarptautinio reguliaraus susisiekimo autobusų maršrutus;
- išduoda leidimus važiuoti Lietuvos Respublikos keliais didžiagabaritėmis, sunkiasvorėmis kelių transporto priemonėmis ir keliuose kontroliuoja jų turėjimą;
- įmonėse ir keliuose organizuoja bei vykdo kelių transporto priemonių ekipažų darbo ir poilsio režimo kontrolę;
- dalyvauja rengiant ir įgyvendinant saugaus eismo kelių transporte ir kelių transporto techninės politikos programas;
- vykdo Europos sutartyje dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais nurodytos kompetentingos institucijos funkcijas transporto priemonių konstrukcijos ir tinkamumo patvirtinimo srityje bei išduoda transporto priemonėms tinkamumo vežti tam tikrus pavojingus krovinius patvirtinimo sertifikatus, tvarko jų apskaitą;
- vykdo Susitarimo dėl greitai gendančių maisto produktų tarptautinio gabenimo ir tokiam gabenimui naudojamų specialių transporto priemonių kompetentingos įstaigos funkcijas kelių transporto srityje;

Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos yra Lietuvos Respublikos Vyriausybės įsteigta įstaiga, organizuojanti bei koordinuojanti valstybinės reikšmės

kelių atkūrimą, priežiūrą bei plėtrą. Šios įstaigos tikslai: tenkinti visuomenės ir kelių naudotojų poreikius, sudaryti tinkamas eismo sąlygas, kad susisiektas valstybinės reikšmės keliais būtų saugus, greitas, patogus, nekenktų aplinkai, tobulinti kelius ir jų tinklą. Pagrindinis veiklos prioritetas – užtikrinti saugų eismą.

Lietuvos automobilių kelių direkcijos Eismo saugumo skyrius analizuoja „juodųjų dėmių“ (didelio avaringumo ruožų) atsiradimo keliuose priežastis, rengia priemones, kurios turi būti įgyvendintos kelių saugumui užtikrinti, organizuoja ir kontroliuoja eismo saugumo priemonių įgyvendinimą Lietuvos keliuose.

Europos transporto ministrų konferencijos ekspertų grupė Lietuvos kelių saugumo apžvalgoje [43. P.46] apibūdindama Susisiekimo ministerijos veiklą kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje teigiamai įvertino gana efektyvų eismo saugumo priemonių įgyvendinimo valstybiniuose keliuose, eismo problemų mokslinių tyrimų organizavimą, ministerijos pravedamas kampanijas eismo problemoms spręsti, efektyvų pavaldžių įstaigų veiklos koordinavimą. Taip pat teigiamai vertintinas tiesioginės atsakomybės už saugias eismo sąlygas valstybiniuose keliuose delegavimas specializuotai įstaigai - Lietuvos automobilių kelių direkcijai prie Susisiekimo ministerijos. Reikšmingas ministerijos ir Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos vaidmuo vairuotojų mokymo procese.

Kaip ministerijos veiklos trūkumą reikėtų pažymėti, kad ji beveik nebendradarbiauja su savivaldybėmis, neorganizuoja kartu eismo saugumo priemonių savivaldybių teritorijoje, išskyrus per ją einančius valstybinius kelius. Be to Lietuvoje reikėtų efektyvesnės kelių transporto priemonių techninės apžiūros sistemos, įvertinant tai, kad vidutinis transporto priemonių amžius - apie 15 metų.

Neracionalaus atsakomybės išskaidymo tarp dviejų ministerijų pavyzdys galėtų būti tai, kad Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos organizuojamą vairuotojų mokymo procesą užbaigia, t.y. juos egzaminuoja, VĮ „Regitra“, kurios steigėja - Vidaus reikalų ministerija. Mūsų interviu su Valstybinės kelių transporto inspekcijos ir VĮ „Regitra“ specialistais parodė, kad vairuotojų nepakankamą pasirengimą jie labiau linkę susieti ne su savo, o su oponentų darbo trūkumais. Už vairuotojų mokymo procesą turėtų būti atsakinga viena Susisiekimo ministerija, kad būtų visiškai aišku, kas turi užtikrinti vairuotojų rengimo kokybę. Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos turi pakankamą patirtį egzaminavimo srityje, nes egzaminuoja asmenis, vadovaujančius licencijuojamai kelių transporto veiklai, kelių transporto priemonių vairuotojus, vežančius pavojingus krovinius, pavojingų krovinių vežimo automobilių

transportu saugos specialistus, valstybinės techninės apžiūros kontrolierius, kelių transporto priemonių ekspertus, kitus asmenis, kurių veikla susijusi su kelių transportu.

2.2.5. Vidaus reikalų ministerijos vaidmuo

Vidaus reikalų ministerija - viena iš pagrindinių ministerijų eismo saugumo užtikrinimo srityje. Ministerijos ir prie jos įsteigtų įstaigų uždaviniai ir funkcijos reglamentuotos ministerijos nuostatuose, patvirtintuose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 03 14 nutarimu Nr. 291 su vėlesniais pakeitimais [23], Policijos departamento prie Vidaus reikalų ministerijos nuostatuose, patvirtintuose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 01 29 nutarimu Nr. 98 su vėlesniais pakeitimais [21], Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos nuostatuose, patvirtintuose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 03 14 nutarimu Nr. 263 [26]. Policijos teisės ir pareigos vykdant saugaus eismo priežiūrą be to apibrėžtos Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme [8].

1991 metais, atkūrus Lietuvos nepriklausomybę, miliciją reorganizavus į policiją, buvo suformuota Vidaus reikalų ministerijos kelių policijos valdyba, vėliau - Kelių policijos tarnyba. 2001 10 01 Kelių policijos tarnyba reorganizuota į Eismo priežiūros tarnybą, kuri yra Viešosios policijos biuro struktūrinis padalinys, specializuota policijos įstaiga. Pastarasis reorganizavimas įgyvendino universalios viešosios policijos patrulio koncepciją, kurios tikslas buvo apjungti policijos patrulinių tarnybų pajėgas ir eismo saugumui, ir viešajai tvarkai užtikrinti. Specializuoti patruliai liko kelių patrulių rinktinėje prie Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos ir apskričių magistralinių kelių priežiūros būriuose. Skirtinguose miestų ir rajonų policijos komisariatuose viešosios policijos sudėtyje yra skirtingi eismo priežiūros padaliniai: tarnybos, skyriai, poskyriai, grupės arba išvis nėra struktūrinių padalinių.

Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos paskirtis - pagal suteiktus policijos generalinio komisaro įgaliojimus kartu su Policijos departamentu prie Vidaus reikalų ministerijos atstovauti policijai valstybinėje eismo saugumo sistemoje, vykdyti eismo priežiūrą Lietuvos Respublikos keliuose, taip pat vykdyti kitas teisės aktuose pavestas tam tikras specialiąsias funkcijas. Tarnybą sudaro Eismo priežiūros bei Analizės ir planavimo skyriai, Eismo prevencijos poskyris, kurie specializuojasi pagal veiklos kryptis, taip pat kelių patrulių rinktinė, susidedanti iš trijų būrių.

Pagal Lietuvos policijos generalinio komisaro 2005 05 30 įsakymu Nr.5-V-334 patvirtintus Eismo priežiūros tarnybos nuostatus [29] pagrindiniai tarnybos uždaviniai yra šie:

- policijos strategijos saugaus eismo priežiūros srityje formavimas ir šios strategijos įgyvendinimo koordinavimas bei kontrolė;
- prioritetinių krypčių ir priemonių saugiam eismui gerinti nustatymas;
- šalies policijos įstaigų veiklos eismo priežiūros srityje koordinavimas ir kontrolė;
- eismo įvykių ir Kelių eismo taisyklių pažeidimų prevencija;
- eismo priežiūros vykdymas ir viešosios tvarkos palaikymas Lietuvos Respublikos keliuose;
- šalies vadovų bei kitų oficialių delegacijų eskortavimas ir lydėjimas;
- nusikalstamų veikų ir kitų teisės pažeidimų keliuose užkardymas, pagal kompetenciją migracinių procesų kontrolė;
- pagal kompetenciją specialiųjų policijos akcijų organizavimas ir vykdymas visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje;
- pagal kompetenciją korupcijos prevencijos priemonių organizavimas bei vykdymas.

Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos gelbėjimo tarnybos atlieka įvairius gelbėjimo darbus eismo įvykių vietose.

VĮ „Regitra“, kurios steigėjo funkcijas vykdo Vidaus reikalų ministerija, registruoja kelių transporto priemones ir išduoda joms skirtus valstybinio numerio ženklus. Įmonė taip pat teikia kandidatų į vairuotojus egzaminavimo paslaugas.

Apibendrinant Vidaus reikalų ministerijos vaidmenį kelių eismo saugumo srityje reikėtų pažymėti Eismo priežiūros tarnybos pastangas vykdant saugaus eismo priežiūrą, saugaus eismo kontrolės akcijas. Kasmet išaiškinama ir nubaudžiama virš 300 tūkstančių Kelių eismo taisyklių pažeidėjų. Siekiant atsakyti policijai nebūdingų funkcijų nuo 2003 01 01 kelių transporto priemonių vairuotojų egzaminavimas pavestas valstybės įmonei "Regitra". Eismo priežiūros tarnyboje kaupiama duomenų bazė apie eismo įvykius, kas mėnesį atliekamos eismo įvykių analizės.

Tačiau eismo priežiūra nėra pakankamai sisteminga ir efektyviai organizuota, kad galėtų realiai įtakoti eismo dalyvių elgseną ir sumažinti eismo įvykių skaičių. ATPK nustatyta atsakomybė už Kelių eismo taisyklių pažeidimus, baudos balų sistema neduoda laukiamų rezultatų, tačiau tik šiais metais parengtas kodekso pakeitimo ir papildymo projektas. Nėra tiesioginės Vidaus reikalų ministerijos, policijos atsakomybės už eismo dalyvių elgsenos kontrolę ir ypač už jos rezultatus. Kelių policijos valdybos, vėliau - Kelių policijos tarnybos reorganizavimą į Viešosios policijos eismo priežiūros tarnybą vadybos mokslo požiūriu galima būtų vertinti, kaip buvusios santykinai savarankiškos, šalies mastu veikusios policijos struktūros transformavimą į viešosios policijos

funkcinį padalinį, turintį ribotą tiesioginį ryšį su eismo procesu [59. P.323]. Gal būt toks reorganizavimas buvo naudingas policijos departamento mastu, supaprastino jo valdymo struktūrą, tačiau apsunkino eismo priežiūros funkcijų vykdymą, išskaidė atsakomybę, nes daugiau operatyvių sprendimų dabar turi būti derinami visos viešosios policijos veiklos kontekste. Įvertinant sudėtingą eismo saugumo situaciją šalyje ir iškeltus uždavinius šioje srityje, tikslinga būtų atkurti specializuotą, atskirtą nuo viešosios policijos eismo saugumo tarnybą ir atitinkamus padalinius visuose miestuose ir rajonuose. Tokios tarnybos vadovas turėtų būti valdybos viršininko ar policijos generalinio komisaro pavaduotojo rango.

2.2.6. Kitų subjektų vaidmuo

Pagal Lietuvos Vyriausybės 1998 07 24 nutarimu Nr. 926 su vėlesniais pakeitimais patvirtintus nuostatus [17] svarbiausias **Sveikatos apsaugos ministerijos** uždavinys yra rūpintis Lietuvos Respublikos gyventojų sveikata, jos išsaugojimu, grąžinimu ir stiprinimu. Saugaus eismo užtikrinimo srityje pagrindinis ministerijos uždavinys - greitoji medicininė pagalba žmonėms, nukentėjusiems eismo įvykiuose. Be to ministerija nustato vairuotojų sveikatos patikrinimo ir jiems būtinų pirmosios medicininės pagalbos žinių suteikimo tvarką.

Vykdydama Vyriausybės 2000 04 14 nutarimu Nr. 423 patvirtintą Valstybinę traumatizmo profilaktikos 2000-2010 metų programą [19] ministerija kasmet įgyvendina eilę greitosios pagalbos tobulinimo priemonių. Daugelis šios programos strateginių prioritetų ir priemonių prisideda prie eismo saugumo užtikrinimo.

Valstybinės traumatizmo profilaktikos 2000-2010 metų programos atskirų etapų priemonių planų parengimas ir sėkmingas vykdymas bei efektyvi greitoji pagalba didžiuosiuose miestuose teigiamai charakterizuoja Sveikatos apsaugos ministerijos veiklą saugaus eismo užtikrinimo srityje. Tačiau trūksta konkretaus bendravimo su visuomene apie specifines sveikatos problemas, susijusias su eismo saugumu, kaip pavyzdžiui, vairavimas išgėrus, vairuotojų rega ir pan. Nėra efektyvios vairuotojų periodinio sveikatos patikrinimo atlikimo kontrolės. Pirmosios medicininės pagalbos suteikimo kursas, siekiantiems įgyti vairuotojų pažymėjimus, dažnai būna formalus. Sveikatos sektorius turėtų daugiau įsitraukti į eismo saugumo veiklą: kasdieniniame sveikatos priežiūros darbe propaguoti eismo saugumo supratimą, įgyvendinti efektyvesnę greitosios pagalbos nukentėjusiems eismo įvykiuose sistemą ne tik miestuose ir jų apylinkėse, bet ir kaimo vietovėse.

Bendri **Švietimo ir mokslo ministerijos** uždaviniai ir funkcijos, suformuluoti ministerijos nuostatuose, patvirtintuose Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 07 21 nutarimu Nr. 914 su

vėlesniais pakeitimais [16], bei Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme [8] išskelti uždaviniai švietimui nulemia ministerijos tikslus eismo saugumo užtikrinimo srityje.

Švietimo ir mokslo ministerija tvirtina saugaus eismo mokymo programas vidurinėms mokykloms. Ikimokyklinėse įstaigose saugaus eismo mokymas integruotas į visas mokymo plano dalis, pagrindinį dėmesį skiriant praktinių įgūdžių formavimui. Organizuojamos įvairios akcijos, siekiant užtikrinti moksleivių saugumą gatvėse. Pavyzdžiui, atšvaitų akcijos metu moksleiviai ne tik aprūpinami atšvaitais, bet ir raginami įsitraukti į agitaciją naudotis jais gatvėje. Kiekvienų mokslo metų pradžioje organizuojamos akcijos: „Dėmesio: keliuose vaikai“. Nuo 1999 metų veikia jaunieji eismo patruliai. Jie budi pėsčiųjų perėjose ir sankryžose prie mokyklų, mokosi kelių eismo taisyklių, organizuoja pamokėles ir žaidimus apie eismo saugumą jaunesniųjų klasių moksleiviams, taip pat budi kartu su policininkais ir drausmina asmenis, pažeidinėjančius eismo taisykles.

Apibendrinant Švietimo ir mokslo ministerijos veiklą galima konstatuoti, kad atliekamas nemažas darbas diegiant moksleiviams saugaus eismo supratimą, eismo taisyklių žinias ir praktinius įgūdžius. Mokiniai įtraukiami į aktyvią visuomeninę veiklą, akcijas eismo saugumo srityje. Deja, visos šios priemonės apima tik dalį vaikų, nes organizuojamos pagrinde savanoriškumo principu. Mokyklose nebėra psichologų, kurie galėtų daug prisidėti skatinant vaikų kaip eismo dalyvių savisaugos ir atsakomybės supratimą.

Savivaldybių vaidmuo. Daugelyje Europos transporto ministrų konferencijos šalių prie vyriausybių įsteigtos Eismo saugumo administracijos, kurios teikia pasiūlymus dėl eismo saugumo tobulinimo ne tik valstybiniuose, bet ir visuose vietinių savivaldų keliuose. Lietuvoje tai turėtų atlikti Saugaus eismo komisija pagal Saugaus eismo automobilių keliais įstatymą [8] ir komisijos nuostatus [22]. Tačiau ji mažai dėmesio skiria valstybės institucijų ir savivaldybių veiksmų koordinavimui eismo saugumo srityje, o Lietuvos automobilių kelių direkcijos veikla apsiriboja išimtinai tik valstybiniais keliais. Šią problemą Lietuvoje galima būtų išspręsti pertvarkant Saugaus eismo komisiją ir jos veiklą, į siūlomą specialistų grupę prie komisijos įtraukiant daugiau savivaldybių atstovų. Tikėtina, kad taip padidėtų savivaldybių vaidmuo Lietuvos eismo saugumo politikoje, jos taptų aktyvesnės įgyvendinant eismo saugumo priemones.

Mokslo institucijų vaidmuo. Mokslinio požiūrio į eismo saugumo problemas formavimui Lietuvoje didelės reikšmės turi valstybės įmonės „Transporto ir kelių tyrimo institutas“ (TKTI), įkurtos 1993 12 02, veikla. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 11 15 nutarimu Nr. 1132 [14] Transporto ir kelių tyrimo institute buvo sudaryta darbo grupė autoavarijų priežastims nagrinėti ir mokslo tiriamiesiems darbams kelių eismo saugumo klausimu atlikti. Kai institutas parengė ir įdiegė „juodųjų dėmių“ (didelio avaringumo ruožų) keliuose nustatymo metodiką, nuo 1995 metų

jam buvo pavesta kasmet nustatyti ir analizuoti „juodąsias dėmes“ bei kitas didesnio avaringumo vietas pagrindiniuose Lietuvos keliuose.

Informaciją apie eismo įvykius registruoja policija. Duomenys kaupiami, tačiau eismo įvykių priežastys moksliniu aspektu ten netyrinėjamos. TKTI sukūrė ir nuolat atnaujina eismo įvykių duomenų bazę, kurios informacija naudojama analizei. Lietuvos automobilių kelių direkcija kelių informacinėje sistemoje, kurią nuolat atnaujina TKTI, kaupia visą informaciją apie kelių struktūrą, būklę, eismą. Instituto specialistai rengia eismo intensyvumo, kelių infrastruktūros, transporto priemonių ir pėsčiųjų judėjimo apžvalgą, papildo eismo įvykių duomenų bazę. Panaudodami minėtų duomenų bazių informaciją instituto specialistai detalai analizuoja eismo įvykių priežastis, siūlo efektyvias eismo saugumo priemones, vertina įdiegtų priemonių veiksmingumą. Siūlomų eismo saugumo priemonių efektyvumui įvertinti naudojama su suomių ekspertais sukurta programa TARVAL.

Visada būtina atlikti kelių statybos, rekonstrukcijos ir remonto projektų analizę eismo saugumo požiūriu. TKTI yra kompetentingų specialistų, kurie dirba kelių tinklo tobulinimo, investicinių programų rengimo ir vertinimo, transporto ir kelių duomenų banko kūrimo srityje. Jie periodiškai stažuojasi analogiškose Vakarų Europos ir JAV mokslinio tyrimo įstaigose, glaudžiai bendradarbiauja su tarptautinėmis organizacijomis, kitų šalių mokslinio tyrimo institutais ir laboratorijomis, eismo saugumo specialistais.

Eismo saugumo mokslinius tyrimus taip pat atlieka Vilniaus Gedimino technikos universiteto (VGTU) Automobilių transporto katedra bei VGTU ir Varšuvos automobilių transporto instituto 1993 metais įsteigta Lietuvos ir Lenkijos UAB „Transporto mokslinių tyrimų centras“. Pagrindinės jų veiklos kryptys eismo saugumo srityje: kelių transporto priemonių kokybė ir patikimumas; transporto priemonių techninė priežiūra, jos kokybė, plėtra ir kontrolė; vairuotojų atrankos ir mokymo tobulinimas; vairavimo mokytojų ir instruktorių kvalifikacijos tobulinimas; eismo saugumo tobulinimo priemonių parengimas; eismo saugumo programų kūrimas.

Minėtos mokslo įstaigos pagal savo profilį eismo saugumą tiria inžineriniu, organizaciniu požiūriu. Tačiau eismas yra ne tik techninė problema, bet ir socialinis reiškinys, susijęs su žmonių elgsena, jų tarpusavio santykiais, tad reikėtų, kad jo tyrimuose aktyviai dalyvautų ir socialinių mokslų atstovai.

Žiniasklaida kasdien informuoja visuomenę apie eismo įvykius keliuose. Reportažais apie skaudžias eismo nelaimes siekiama atkreipti visuomenės ir valstybės pareigūnų dėmesį į atsakomybę, drausmės, tarpusavio supratimo trūkumą eismo dalyvių, ypač vairuotojų tarpe, nepakankamai veiksmingas policijos pastangas kovoje su Kelių eismo taisyklių pažeidėjais.

Manytume, kad ne be žiniasklaidos pastangų pastaruoju metu paspartėjo veiksmingesnių eismo saugumo užtikrinimo priemonių paieškos, netgi teisėkūros procesas eismo saugumo srityje.

Vis dar neatsiranda Lietuvoje pakankamai įtakingų **nevyriausybinių organizacijų** tipo jėgų, propaguojančių saugų eismą, galinčių formuoti visuomenėje nepakantumą pažeidėjams ir atsainiam požiūriui į eismo saugumą. Yra neskaitlingos vairuotojų, automėgėjų visuomeninės organizacijos, asociacijos, per kurias šios srities specialistai, entuziastai skleidžia saugaus eismo idėjas. Nevyriausybinių organizacijų, atstovaujančių mažiau apsaugotų eismo dalyvių, pavyzdžiui, pėsčiųjų, dviratininkų interesus, Lietuvoje kol kas nėra. Valstybės institucijos turėtų skatinti tokių organizacijų kūrimąsi, vystymąsi, daugiau su jomis bendradarbiauti.

Privačios įmonės taip pat turėtų būti įtrauktos į eismo saugumo veiklą. Tikėtasi, kad įvedus transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomąjį draudimą, draudimo kompanijos, kurioms ekonomiškai naudingas eismo įvykių sumažėjimas, taps aktyvios eismo saugumo užtikrinimo proceso dalyvės. Tačiau kol kas draudimo kompanijų vaidmuo šioje srityje apsiriboja Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymo [9] reikalavimų vykdymu.

2.3. Eismo dalyvių elgsenos administracinis teisinis reguliavimas

Eismo įvykius dažniausiai sukelia netinkamas eismo dalyvių elgesys. Didžiąja dalimi tai priklauso nuo jų savitarpio supratimo ir pagarbos trūkumo, nuo to, kad jie nepaiso eismo taisyklių. Taigi prastas eismo dalyvių elgesys, drausmės trūkumas, nepakankamas eismo saugumo reikšmės supratimas yra pagrindinės eismo nelaimių skaičiaus augimo Lietuvoje priežastys. Norminis eismo dalyvių elgsenos modelis mūsų šalyje labai panašus kaip ir kitose Europos valstybėse, skiriasi faktinis elgesys ir susirūpinimą keliantys jo rezultatai. Todėl Lietuvoje itin aktualūs eismo saugumo teisės aktų aiškinimo, eismo dalyvių elgsenos kontrolės ir pažeidėjams taikomos administracinės prievartos klausimai.

Eismo dalyvių švietimas ir auklėjimas kaip sudėtinė asmenybės ugdymo dalis prasideda šeimoje ir ikimokyklinėse įstaigose, vėliau bendrojo lavinimo mokyklose, kitose mokymo įstaigose. Tačiau būtent eismo saugumo problemoms čia skiriama dar nepakankamai dėmesio. Eismo priežiūros tarnybos duomenimis vaikų, nukentėjusių eismo įvykiuose, tame tarpe dėl jų pačių neatsargumo, eilę metų nemažėja (6 lentelė).

Atsargumo, atsakomybės, kartais netgi elementarių eismo saugumo žinių trūksta ir suaugusiems Kelių eismo taisyklių pažeidėjams. Dažniausiai jiems taikoma administracinės

atsakomybės priemonė – bauda, žinoma, turi tam tikrą auklėjamąjį poveikį. Tačiau naudingas tiek pačiam pažeidėjui, tiek visuomenei būtų mažesnės nei įstatymo numatyta administracinės nuobaudos skyrimu skatinimas išklaudyti kursą su atitinkama atestacija saugaus eismo teisės aktų klausimais, dalyvauti saugaus eismo akcijose ir pan. Tam reiktų atitinkamai pakeisti ATPK 30¹ straipsnį, tačiau netaikyti jo asmenims, kurie vairavo transporto priemones neblaivūs ar apsvaigę, pakartotinai pažeidė Kelių eismo taisykles, kaip siūlo minėtų ATPK pakeitimo projektų autoriai [51], [52].

6 lentelė

Eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo vaikai

	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.	2004 m.	2005 m.
Eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo vaikai	1388	1350	1424	1361	1491	1532
Tarp jų dėl vaikų neatsargumo	657	640	599	613	614	612

Daugiausiai eismo nelaimių įvyksta dėl vairuotojų kaltės. Jų dalis bendrame eismo įvykių skaičiuje kasmet auga ir 2005 metais pasiekė 74,1 procentus. Nepatyrę vairuotojai, kurių vairavimo stažas iki 2 metų eismo įvykių kaltininkais tampa dažniau, negu kiti [44. P.24]. Tai rodo vairuotojų rengimo ir jų elgsenos keliuose priežiūros trūkumus.

Vairuotojų rengimas vykdomas vadovaujantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymu patvirtintais Kelių transporto priemonių vairuotojų rengimo nuostatais [34] ir Kelių transporto priemonių vairuotojų rengimo sąlygomis ir tvarka [32]. Šie teisės aktai suderinti su Europos Sąjungos Tarybos 1991 07 29 direktyva 91/439/EEB dėl vairuotojo pažymėjimų, įvertinant vėlesnius jos pakeitimus [39] ir su 1976 12 16 direktyva 76/914/EEC dėl kai kurių kelių transporto priemonių vairuotojų minimalaus mokymo lygio [38].

Sveikatos apsaugos, Susisiekimo ir Vidaus reikalų ministerijos organizuoja ir koordinuoja tris pagrindines vairuotojų mokymo sritis: asmenų, siekiančių įgyti vairuotojo pažymėjimą sveikatos patikrinimą, reikalavimų vairavimo mokykloms, vairuotojams nustatymą ir egzaminavimo procesą bei vairuotojo pažymėjimų išdavimą. Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos atlieka vairavimo mokyklų pasirengimo mokyti vairuotojus ekspertizę, išduoda joms pažymėjimus rengti kelių transporto priemonių vairuotojus ir kontroliuoja bei koordinuoja jų veiklą.

Vairavimo mokyklos rengia būsimus vairuotojus egzaminams. Vairavimo mokyklų vadovai privalo turėti ne mažesnę kaip aukštesnį išsilavinimą, apimančią techninių mokslų ir automobilizmo studijas, bent trejų metų vairuotojų rengimo darbo stažą ir ne žemesnę kaip rengiamos transporto priemonių kategorijos vairavimo teisę.

Vairuotojų egzaminas susideda iš dviejų dalių:

- teorinės, kurioje yra 30-35 klausimai su keletu atsakymų variantų bei leidžiama padaryti ne daugiau dviejų klaidų, ir
- praktinės, susidedančios iš vairavimo egzamino manevravimo įgūdžiams patikrinti pagal nurodytas užduotis, kuris laikomas autodrome (specialioje aikštelėje), o išlaikius vairavimo egzaminą autodrome, kita egzamino dalis turi būti atlikta bendrojo naudojimo keliuose (gatvėse) įvairaus eismo judrumo sąlygomis.

Vairavimo egzaminas trunka ne trumpiau 25 minučių - motociklų, 30-35 minutės - lengvųjų automobilių, mažų sunkvežimių ir autobusų, 60 minučių - sunkvežimių, autobusų, troleibusų vairuotojams.

Šiuo metu įgyti, pavyzdžiui, B kategorijos lengvojo automobilio vairuotojo pažymėjimą Lietuvoje kainuoja iki 980 litų:

- vairavimo mokymas (60 valandų teorijos kurso ir 20 valandų praktinio vairavimo) – iki 850 litų (pagal vairavimo mokyklų pateikiamus duomenis);

- egzaminas pagal VI „Regitra“ kainoraštį [67]: teorinės dalies - 28 litai, praktinės, su mokesčiu už automobilio naudojimą – 83 litai, viso – 111 litų;

- vairuotojo pažymėjimo išdavimas pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 12 15 nutarimo Nr. 1458 „Dėl valstybės rinkliavos objektų sąrašo, šios rinkliavos dydžių ir mokėjimo ir gražinimo taisyklių patvirtinimo“ aktualią redakciją [20] – 20 litų.

Palyginimui, pagal Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės duomenis, vidutinis mėnesinis darbo užmokestis be mokesčių šalyje antrąjį 2006 m. ketvirtį sudarė 1072,5 lito [58]. Santykinai nemažos išlaidos vairavimo teisei įgyti turėtų skatinti kandidatus stengtis gerai įsisavinti vairavimo mokyklose teikiamas žinias ir įgūdžius. Bet, kaip rodo 7 lentelėje pateikti VI „Regitra“ duomenys [66], dažnai vairuotojų pasirengimas neatitinka nustatytų reikalavimų, be to egzaminų rezultatai pastaraisiais metais vis blogėja. Pavyzdžiui, per 2006 metų 7 mėnesius jau tik 63,7 procento visų kandidatų sugebėjo sėkmingai išlaikyti teorijos egzaminą ir apie pusė - vairavimo praktikos egzaminą.

Akivaizdu, kad vairavimo mokyklos nepakankamai parengia vairuotojus, ypač jiems stinga praktinių įgūdžių. Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos turėtų ne tik

reikliau kontroliuoti vairavimo mokyklų programas, mokymo sąlygas, bet ir patį mokymo procesą, sudaryti skaidresnes vairavimo mokyklų konkurencijos sąlygas, skelbdama jų darbo rezultatus. 2006 09 01 Lietuvoje buvo 363 vairavimo mokyklos [65]. Kad inspekcija galėtų efektyviau valdyti vairuotojų mokymo procesą, reikėtų, vadovaujantis Kelių transporto priemonių vairuotojų rengimo sąlygomis ir tvarka [32], sumažinti vairavimo mokyklų skaičių, atsisakant prasčiausiai dirbančių.

7 lentelė

Vairuotojų egzaminavimo statistika

Laikotarpis	Išlaikė, procentais nuo visų laikusių	
	Teorijos egzaminą	Praktikos egzaminą
2004 m.	67,1	55,4
2005 m.	65,8	53,3
2006 m. 7 mėn.	63,7	49,9

Inspekcijos specialistai mūsų interviu metu pripažino, kad vairavimo mokyklose per mažai dirbama su būsimaisiais vairuotojais, aiškinant jiems Kelių eismo taisyklių ir kitų eismo saugumo srities teisės aktų reikšmę, vairuotojų atsakomybės svarbą, tiesiog mokoma, kaip reikia atsakyti į konkrečius egzamino klausimus ir atlikti konkrečius manevravimo su transporto priemone testus. Kad vairuotojai būtų geriau paruošiami, tikslinga būtų padidinti mokymo valandų skaičių, rekomenduoti vairavimo mokykloms parengti papildomas mokymo programas tiems, kam sunkiau sekasi įsisavinti mokymo dalyką.

Vairuotojams, neturintiems 2 metų vairavimo stažo pagal Kelių eismo taisykles taikomi specialūs reikalavimai: greičio apribojimas ir privalomas atitinkamas skiriamasis ženklas ant automobilio. Tačiau, kaip rodo eismo įvykių statistika, tai nepakankamos priemonės. Kad tokie vairuotojai būtų itin atsargūs ir susikaupę kelyje, tikslinga būtų pritarti Vyriausybės pateikto ATPK pakeitimo projekte [52] siūlomoms papildomoms nuobaudoms tokiems vairuotojams - teisės vairuoti transporto priemonę atėmimui, viršijus nustatytą greitį 30 km/val. ir daugiau, o taip pat pasiūlymui numatyti atsakomybę tokiems vairuotojams už transporto priemonių vairavimą, kai alkoholio koncentracija jų biologinėse organizmo terpėse yra nuo 0,2 iki 0,4 promilės, t.y. mažesnė negu dabar nustatyta.

Šiuo metu ATPK 330 straipsnio 2 dalyje nustatyta, jog asmeniui, kuriam specialioji teisė buvo atimta vieneriems metams ar ilgesniam laikui, paimti dokumentai grąžinami tada, kai jis Vyriausybės ar jos įgaliotų institucijų nustatyta tvarka išlaiko kvalifikacinius egzaminus. Žinių ir gebėjimų patikrinimas negarantuoja elgesio pokyčių, o be to pažeidimas, už kurį buvo atimta teisė vairuoti transporto priemonę, rodo, kad asmuo nepakankamai supranta saugaus eismo reikšmę. Todėl tikslinga būtų minėtame kodekso straipsnyje numatyti, jog tokie asmenys visais atvejais, kai jiems buvo atimta teisė vairuoti transporto priemonę, turi Vyriausybės ar jos įgaliotų institucijų nustatyta tvarka išklausti saugaus vairavimo mokymo kursą, o po to išlaikyti kvalifikacinius egzaminus.

Pagrindinės vairuotojų sukeltų eismo įvykių priežastys - leistino greičio viršijimas, vairavimas, esant neblaiviam. Eismo priežiūros tarnybos duomenimis kasmet dėl **saugaus greičio viršijimo** įvyksta apie 1200 eismo įvykių, 200 žmonių žūsta ir 1500 būna sužaloti [43. P.34]. Greitis ribojamas siekiant sumažinti eismo įvykių skaičių, sušvelninti jų pasekmes, minimizuoti eismo nelaimių riziką. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 10 05 nutarimu Nr. 975, buvo patikslinti greičio apribojimai, nustatyti Kelių eismo taisyklėse, [25]. Pagrindiniai dabar galiojantys apribojimai pateikti 8 lentelėje.

8 lentelė

Pagrindiniai greičio apribojimai Lietuvos keliuose, km/val.

Transporto priemonės	Gyvenvietėse	Keliuose be asfalto dangos	Keliuose su asfalto danga	Greitkeliuose	Automagistralėse
Lengvieji automobiliai	50	70	90	100/110*	110/130*
Autobusai	50	70	80	90	100
Krovininiai automobiliai	50	70	80	80	90

* lapkričio - kovo mėn. - mažesnis, o balandžio - spalio mėn. - didesnis.

Šie apribojimai nustatyti, atsižvelgiant į tokius veiksnius kaip kelio tipas (gyvenvietėje, už gyvenvietės ribų, su asfalto danga ar be, greitkelis, automagistralė), eismo intensyvumas, avaringumas konkrečiame kelio ruože, kelio aplinkos ypatybės (ar yra šalia objektai, dėl kurių intensyvesnis pėsčiųjų eismas, reikalingos transporto priemonių manevravimo sąlygos). Eismo

saugumo tikslais papildomai greitis ribojamas taip vadinamose „juodosiose dėmėse“, kur užfiksuotas didelis avaringumas, kituose pavojinguose kelių ruožuose, kur daug pėsčiųjų.

Duomenys apie administracinę atsakomybę už nustatyto greičio viršijimą pagal Administracinių teisės pažeidimų kodekso (ATPK) 124 str. ir 130² str. [2] pateikti 9 lentelėje. Per vienerius metus pakartotinai padarius šiuos, o taip pat kitus pavojingus Kelių eismo taisyklių pažeidimus, už kuriuos skiriami baudos balai, ir surinkus dešimties ir daugiau balų sumą iš vairuotojo atimama teisė vairuoti transporto priemonę nuo devynių mėnesių iki vienerių metų. Tokia nuobaudų už greičio viršijimą tvarka ATPK buvo nustatyta 2000 02 17 [3], tačiau pasirodė nepakankamai veiksminga, nes žymesnės įtakos vairuotojų elgesiui nepadarė.

9 lentelė

Administracinė atsakomybė už nustatyto greičio viršijimą

Greičio viršijimas	Administracinė atsakomybė	
	Balai	Bauda, litais
iki 10 km/val.	0	20 - 30
nuo 10 iki 20 km/val.	1	50 – 100
nuo 20 iki 30 km/val.	4	150 - 300
nuo 30 iki 50 km/val.	6	300 - 500
nuo 50 km/val. ir daugiau	8	1000 - 1500

2004 metais policija išaiškino 85394 vairuotojus, viršijusių leistiną greitį, 2005 metais – 79928, per 2006 metų 7 mėnesius – 53889 vairuotojus arba 13.3 procento daugiau, negu per atitinkamą praėjusių metų laikotarpį [48]. Žinoma, šie duomenys nevisiškai tiksliai atspindi padėtį, kadangi daug priklauso ir nuo policijos darbo aktyvumo. Kaip vairuotojai laikosi nustatytų greičio apribojimų magistraliniuose keliuose, rodo juose įrengtų nuolatinių eismo intensyvumo apskaitos postų duomenys. Pagal juos, 2005 metais, esant palankioms važiavimo sąlygoms, leistiną greitį iki 10 km/val. viršijo iki 50 procentų vairuotojų, o daugiau kaip 10 km/val. viršijo iki 30 procentų vairuotojų. Šios rūšies pažeidimų mastą vaizdžiai iliustruoja tai, kad vien kelio Vilnius – Kaunas – Klaipėda 98-jame kilometre, „juodojoje dėmėje“ esantis apskaitos postas vidutiniškai per mėnesį užregistruoja daugiau kaip šimtą tūkstančių automobilių, viršijusių leistiną greitį daugiau kaip 10 km/val. [44. P.8].

Vyriausybės pateikto ATPK pakeitimo projekte [52] siūloma labiau diferencijuoti baudas už nustatyto greičio viršijimą priklausomai nuo to, gyvenvietėje ar už jos ribų padarytas pažeidimas, o viršijus nustatytą greitį daugiau, kaip 50 km/val. – taikyti papildomą nuobaudą – teisės vairuoti transporto priemonę atėmimą. Nuobaudų diferencijavimas, ypač griežtinimas už pavojingiausius pažeidimus, žinoma, turėtų atitinkamos įtakos pažeidėjams. Tačiau, kaip minėta, siūloma atsisakyti leistino greičio pažeidimų vertinimo balais ir atitinkamai teisės vairuoti atėmimo nuobaudų, surinkus 10 balų už pakartotinus pažeidimus. Tai reiškia, kad net ir daug kartų sulaikytas pažeidėjas, viršijęs leistiną greitį iki 50 km/val., visada atsipirktų baudomis. Kaip rodo statistika, tokių masinių pažeidimų, kaip nustatyto greičio viršijimas, atveju vien baudomis sudrausminti pažeidėjų nepavyksta.

Pastaraisiais metais daugėja eismo įvykių **dėl neblaivių vairuotojų kaltės**. Nuo 1994 metų Lietuvoje galioja nuostata, kad asmenų, vairuojančių transporto priemones, iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kituose organizmo skysčiuose leidžiama maksimali etilo alkoholio koncentracija vairavimo metu yra 0,4 promilės.

Vairuotojų girtumas šiuo metu nustatomas vadovaujantis Vyriausybės 2006 05 12 nutarimu Nr. 452 patvirtintomis Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklėmis [28]. Policijos pareigūnai gali tikrinti transporto priemonės vairuotoją, įtariamą esant neblaivų, arba pristatyti jį į asmens sveikatos priežiūros įstaigą atlikti medicininės apžiūros. Vairuotojo medicininę apžiūrą policijos įstaigos siuntimu valstybinės asmens sveikatos priežiūros įstaigos atlieka neatlygintinai. Darbdaviai taip pat kontroliuoja savo darbuotojų, vairuojančių įmonės transporto priemones, neblaivumą. Jeigu asmuo nesutinka tikrintis, atsisako medicininės apžiūros ar nesutinka su medicininės apžiūros, atliktos policijos, darbdavio ir kitų Lietuvos Respublikos įstatymų įgaliotų subjektų siuntimu, rezultatais, jis gali pats kreiptis į asmens sveikatos priežiūros įstaigą, prašydamas savo lėšomis atlikti medicininę apžiūrą. Tokiu būdu užtikrinamas neblaivumo nustatymo objektyvumas ir derama pagarba tikrinamo asmens teisėms.

Pagal galiojančio Administracinių teisės pažeidimų kodekso [2] 126 straipsnį skiriamos nuobaudos už transporto priemonės vairavimą esant neblaiviam pateiktos 10 lentelėje.

Tokios, gerokai griežtesnės negu anksčiau, nuobaudos galioja nuo 2000 02 17 [3], tačiau neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių ir nukentėjusiųjų juose skaičius nemažėja. 2004 metais policija išaiškino 17835 neblaivius vairuotojus, 2005 – 18546, per 2006 m. 7 mėnesius - 10297, t.y. 7,2 procento mažiau, negu per atitinkamą praėjusių metų laikotarpį [48]. Vykdomos tikslinės policijos akcijos neblaivių vairuotojų išaiškinimui. Pavyzdžiui, 2006 m. spalio 27 – lapkričio 2 d. policijos pareigūnai šalies keliuose vykdė priemones, kurių metu buvo tikrinamas transporto

priemonių vairuotojų blaivumas. Per savaitę patikrinti 18727 vairuotojai. Išaiškinti 386 vairuotojai, arba 2,1 proc. patikrintųjų, kurie prie vairo buvo neblaivūs. Beveik toks pat skaičius vairuotojų – 388, buvo vartoję alkoholį, bet tikrinimo metu alkoholio koncentracija jų organizme neviršijo leistinos normos [49].

10 lentelė

Administracinė atsakomybė už transporto priemonės vairavimą, esant neblaiviam

Pažeidimas	Administracinės nuobaudos	
	Bauda, Lt	Arba/su teisės vairuoti atėmimas
Lengvas neblaivumas, 0,41 – 1,5 promilės.	1000 – 1500	Arba: nuo 1 metų iki 1 metų 6 mėnesių
Vidutinis neblaivumas, 1,51 – 2,5 promilės.	1500 – 2000	Su: nuo 1 metų 6 mėnesių iki 2 metų
Sunkus neblaivumas, 2,51 promilės ir daugiau.	2000 – 3000	Su: nuo 2 metų iki 3 metų
Praktinis vairavimo mokymas, mokytojui esant neblaiviam, neblaivumo patikrinimo vengimas, alkoholio vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo.	500 – 1000	Su: 1 metams

Pagal galiojančio ATPK 30¹ straipsnio nuostatas [2] skiriant mažesnę, nei įstatymo numatytą nuobaudą, vairuotojai, patraukti atsakomybėn už vairavimą esant neblaiviam ar apsvaigusiam, turi galimybę išvengti sankcijoje numatytos papildomos nuobaudos – teisės vairuoti transporto priemonės atėmimo. Tam jie turi gauti Vyriausybės įgaliotų atlikti medicininę ir švietėjišką atestaciją institucijų pažymas. Norint sumažinti neblaivių vairuotojų ir dėl jų kaltės įvykstančių eismo nelaimių skaičių, būtent neblaiviams ar apsvaigusiems asmenims, taip pat vengusiems neblaivumo, apsvaigimo patikrinimo, minėto straipsnio nuostatos neturėtų būti taikomos. Tokios nuomonės yra ir Seimui pateiktų ATPK pakeitimų projektų autoriai [51],[52].

Dažniausiai už Kelių eismo taisyklių pažeidimus taikoma administracinės atsakomybės priemonė – bauda nėra pakankamai veiksminga. Viena iš priežasčių ta, kad vis mažiau skirtų baudų pavyksta iš pažeidėjų išieškoti: 2005 metais 50,5 milijonų litų iš 100,6 milijonų arba 50,2 procentai, o per 2006 metų 10 mėnesių 38,9 milijonų litų iš 99,0 milijonų arba 39,3 procentai. Pagal ATPK

nustatytą nutarimo skirti baudą vykdymo procesą (26 skirsnis) [2] dalies baudų mokėjimas išdėstomas per laikotarpį iki 2 metų, dalis pakeičiama viešaisiais darbais arba areštu. Įvertinus tai, kad bauda dažnai problemos neišsprendžia, nepasiekiami norimų tikslų, Vyriausybės pateiktame ATPK pakeitimo projekte [52] daugeliu atvejų siūloma numatyti alternatyvią nuobaudos rūšį – teisės vairuoti transporto priemonės atėmimą. Neblaiviems arba apsvaigusiems vairuotojams ši nuobauda kaip papildoma siūloma taikyti visais atvejais, teisės vairuoti atėmimo terminus diferencijuojant priklausomai nuo neblaivumo laipsnio. Tai būtų tikrai veiksmingos priemonės.

Tiek galiojančių, tiek galimai pakeistų ATPK normų poveikis eismo dalyvių elgsenai labai priklauso nuo policijos veiklos jas taikant, nuo eismo priežiūros efektyvumo, pažeidimų prevencijos. Eismo įvykių, išaiškinamų pažeidimų, ypač nuolatinių eismo intensyvumo apskaitos postų duomenys liudija, kad dabartinė **eismo priežiūra** neužtikrina Kelių eismo taisyklių visuotinio privalomumo suvokimo visuomenėje. Eismo priežiūros tarnybos pareigūnai, komentuodami masinius eismo saugumo teisės normų pažeidimus, pabrėžia eismo dalyvių, ypač vairuotojų bendros elgesio kultūros, moralinės atsakomybės trūkumą. Be abejonės tai susiję dalykai. Visuomenėje egzistuoja teisei daranti įtaką dorovė ir dorą ugdanti teisė. Tačiau teisės normų laikomasi ne vien dėl vidinio sąžinės balso, bet ir bijantis teisės normose numatytų sankcijų [60. P.63]. Valstybės priedermė - garantuoti visuotinį teisės normų privalomumą ir sankcijų už teisės pažeidimus neišvengiamumą. O tai savo ruožtu padeda formuoti moraliniams įsitikinimams, kad būtina savanoriškai laikytis eismo taisyklių.

Pastaraisiais metais ženkliai išaugo transporto priemonių skaičius, padidėjo eismo intensyvumas ir atitinkamai eismo priežiūros poreikis. 2001 metų policijos reorganizacijos metu Eismo priežiūros tarnybą prijungus prie Viešosios policijos, specializuotos eismo priežiūros pajėgos netgi sumažėjo, o dalis eismo priežiūros funkcijų patikėta universaliesiems viešosios policijos patruliams. Tokiu būdu bandyta sušvelninti policijos pareigūnų trūkumo problemą. Tačiau užtikrinti reikiamos eismo dalyvių elgesio kontrolės nepavyksta: vien eismo įvykių, kurių skaičiaus vis auga, registravimas ir tyrimas, baudų išieškojimas atima vis daugiau pareigūnų laiko, o Kelių eismo taisyklių pažeidimai įgavo masinį pobūdį.

Tokiomis aplinkybėmis sustiprinti eismo priežiūrą reikėtų ne tik pareigūnų skaičiaus didinimu, bet ir efektyvesniu jų darbu. Vienas iš galimų būdų – atsisakyti policijai nebūdingų funkcijų. Nutarimą paskirti baudą priėmusi institucija neturėtų vykdyti aktyvių veiksmų, siekdama priverstinai išieškoti baudas. Todėl tikslinga būtų pritarti Vyriausybės pateiktam pasiūlymui pakeisti ATPK 314 straipsnio pirmąją ir antrąją dalis nustatant, kad visus priverstinio išieškojimo veiksmus turi atlikti tik antstoliai [52]. Be to reikėtų pasinaudoti daugelio Europos Sąjungos šalių, tame tarpe

ir Estijos patirtimi, kur smulkių techninių eismo įvykių forminimas – ne policijos funkcija. Kai įvykio aplinkybės aiškios, žmonės ar trečiųjų asmenų turtas nenukentėjo, eismo įvykio dalyviai galėtų ir Lietuvoje išspręsti žalos atlyginimo klausimą tiesiogiai su draudimo bendrovėmis. Tam reikėtų atitinkamai pakeisti dabar galiojančias ATPK, Saugaus eismo automobilių keliais ir Transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymų nuostatas.

Eismo priežiūros gerinimui gali pasitarnauti ir šiuolaikinių technikos priemonių naudojimas: patroliniai automobiliai su specialia įranga, greičio matavimo prietaisai su garso ir vaizdo įrašymo įranga, nustatyto greičio režimo pažeidimus fiksuojantys automatiniai prietaisai su skaitmeniniu duomenų perdavimu. Šios priemonės numatytos Valstybinėje saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 metų programoje, tačiau, norint greičiau pasiekti rezultatų, reikėtų rasti lėšų ir paspartinti jų įgyvendinimą. Pavyzdžiui, itin efektyvių greičio režimo pažeidimus fiksuojančių automatinių prietaisų Lietuvoje kol kas yra tik penkiolika, iš kurių trylika – Vilniuje.

Eismo priežiūros tarnybos vadovaujami policijos pareigūnai nemažai dėmesio skiria prevenciniam darbui: leidžiami mokomojo pobūdžio leidiniai, organizuojami konkursai, viktorinos vaikams, vykdomos saugaus eismo akcijos, lankomasi mokyklose bei kitose vaikų ugdymo įstaigose, teikiama informacija žiniasklaidai ir pan. Tačiau tiek prevencinis darbas, tiek eismo priežiūra būtų veiksmingesni, jeigu policija daugiau įtrauktų į šią veiklą visuomenę ne tik kaip pamokymų, auklėjimo ir kontrolės objektą, o kaip bendradarbiavimo partnerį, siekiantį bendro tikslo – eismo saugumo. Tam reikėtų atitinkamai koreguoti Eismo priežiūros tarnybos bendravimo su visuomene stilių. Tik aktyvus ideologinis bendravimas gali padėti išugdyti visuomenėje nepakantumą Kelių eismo taisyklių pažeidimams, tokį kaip vagystėms, chuliganizmui.

„Bendruomenės teisėtvarkos modelio kūrėjai (R. Trojanowiczius, D.Bayley) įrodė, policija negali išsiversti be gyventojų pagalbos. Būtent gyventojai praneša apie daugumą nusikaltimų ir tie nusikaltimai išaiškinami todėl, kad gyventojai suteikia reikalingų žinių“ [47. P.40]. Lietuvos Respublikos policijos veiklos įstatymo 8 str. [7] įteisina bendradarbiavimo su visuomeninėmis organizacijomis ir gyventojais galimybę, o Lietuvos Respublikos policijos rėmėjų įstatymas [6] nustato Lietuvos Respublikos piliečių, talkinančių policijai (policijos rėmėjų), veiklos teisinius pagrindus, policijos rėmėjų teises, pareigas, socialines garantijas ir atsakomybę. Viena iš šio įstatymo 4 str. nurodytų policijos rėmėjų funkcijų yra būtent prižiūrėti eismo saugumą, tačiau dabartiniu metu Eismo priežiūros tarnyba ir policijos komisariatai rėmėjų veikla daugiau remiasi tik organizuodami įvairias, daugiausiai švietėjiško pobūdžio saugaus eismo akcijas, kurių pravedama po keletą per metus. Eismo priežiūros tarnyba, vien savo jėgomis negalėdama užtikrinti veiksmingos

eismo priežiūros, galėtų daugiau bendradarbiauti su policijos rėmėjais būtent eismo priežiūros srityje, išaiškinant eismo taisyklių pažeidėjus, aktyviau pritraukti į šią veiklą pilietiškai aktyvius, susirūpinusius eismo saugumo būkle žmones, ieškoti naujų bendradarbiavimo su visuomene formų.

2.4. Transporto priemonių techninės būklės kontrolė

Šioje srityje bene pagrindinė ir didžiausio masto priemonė yra valstybinė techninė apžiūra – Lietuvos Respublikoje įregistruotos transporto priemonės privalomas periodinis techninės būklės patikrinimas, kurį reglamentuoja Susisiekimo ministro 2003 04 18 įsakymu Nr. 3-275 su vėlesniais pakeitimais patvirtintos Kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros atlikimo taisyklės [33]. Vakarų Europos ekspertų nuomone šios taisyklės iš esmės atitinka tarptautinius standartus.

Kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros organizavimo, leidimų, suteikiančių teisę ją atlikti, išdavimo, galiojimo, panaikinimo tvarką, reikalavimus valstybinės techninės apžiūros įmonėms, reikalavimus techninės apžiūros kontrolieriams bei valstybinės techninės apžiūros įmonių veiklos kontrolės tvarką nustato Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2003 12 24 įsakymu Nr. 3-721 patvirtintos, 2005 02 10 įsakymu Nr. 3-52 pakeistos Leidimų, suteikiančių teisę atlikti kelių transporto priemonių valstybinę techninę apžiūrą, išdavimo taisyklės [35].

Valstybines technines apžiūras atlieka techninės apžiūros centrai – privačios Lietuvoje įregistruotos įmonės, turinčios Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos išduotą leidimą, suteikiantį teisę atlikti apžiūrą. Įmonių skaičius, jų išdėstymas šalies teritorijoje nustatomas, atsižvelgiant į transporto priemonių apžiūros poreikį pagal Susisiekimo ministro patvirtintą metodiką. Apžiūros poreikį pagal šią metodiką nustato Valstybinė kelių transporto inspekcija. Nustačiusi, kad apžiūros poreikis padidėjo, arba, kai nustatytame administraciniame vienetė nėra tokios įmonės ar techninės apžiūros stoties, inspekcija skelbia konkursą įmonei parinkti ir trūkstantoms darbo vietoms įrengti. Konkurso nugalėtojas, įrengęs darbo vietas ir pasirengęs atlikti apžiūrą, gauna leidimą, suteikiantį teisę atlikti apžiūrą. Priklausomai nuo aptarnaujamo regiono dydžio ir apžiūros poreikio įmonė (techninės apžiūros centras), gavusi atitinkamą leidimą, gali turėti techninės apžiūros stočių.

Įmonėms nustatyti griežti techniniai, veiklos sąlygų ir kontrolierių kvalifikacijos reikalavimai. Pradinės šių reikalavimų sąlygos, kad būtų įrengtos gamybinės patalpos su atitinkama įranga ir instrumentais, leidžiančios atlikti gerai organizuotą transporto priemonių valstybinę

techninę apžiūrą ir ekspertizę. Įmonių veiklą kontroliuoja Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos.

Techninės apžiūros tikslas – tikrinti transporto priemonių registracijos duomenis, kontroliuoti jų techninę būklę, drausti arba riboti techniškai netvarkingų transporto priemonių naudojimą. Kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros atlikimo periodiškumą kontroliuoja policijos ir Valstybinės kelių transporto inspekcijos pareigūnai.

Visos dešimt valstybines technines apžiūras ir ekspertizes atliekančių įmonių (techninės apžiūros centrų) yra kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros įmonių asociacijos “Transekssta” nariai. Transporto priemonių savininkai ar valdytojai gali pateikti savo transporto priemones techninei apžiūrai bet kuriam techninės apžiūros centrui ar stočiai, nepriklausomai nuo to, kur transporto priemonė registruota.

Apžiūros metu tikrinama:

- ar įrašai pateiktuose registravimo dokumentuose atitinka faktinius duomenis;
- ar transporto priemonių agregatų numeriai ir kitos žymos atitinka nurodytus transporto priemonių dokumentuose;
- ar transporto priemonės techninė būklė, konstrukcija, sistemų, agregatų ir mazgų veikimas bei efektyvumas atitinka techninius reikalavimus naudojamoms kelių transporto priemonėms, gamintojo ir kitų teisės aktų reikalavimus;
- ar vienetinės gamybos, perdirbtoms transporto priemonėms išduotose techninės ekspertizės pažymose nurodyta, kad transporto priemonė pagaminta ar perdirbta laikantis nustatytų reikalavimų;
- ar yra galiojantys dokumentai apie atliktą periodinį automobiliuose įrengtos dujų kuro sistemos patikrinimą.

Transporto priemonių apžiūros periodiškumas nustatomas pagal transporto priemonės klasę, pavyzdžiui:

- motociklų – po trejų metų nuo pirmos registracijos datos, po to kas 24 mėnesius;
- lengvųjų automobilių – po trejų metų nuo pirmos registracijos datos, po to kas 24 mėnesius;
- troleibusų ir autobusų – po metų nuo pirmos registracijos datos, po to kas 6 mėnesius;
- krovininių automobilių, kurių bendroji masė ne didesnė kaip 3,5 tonos – po dvejų metų nuo pirmos registracijos datos, po to kas 12 mėnesių;
- krovininių automobilių, kurių bendroji masė didesnė kaip 3,5 tonos – po metų nuo pirmos registracijos datos, po to kas 12 mėnesių;
- pavojingus krovininius vežančių transporto priemonių, kurioms taikomi papildomi reikalavimai – kas 12 mėnesių ir t.t.

Naujos (registruojamos pirmą kartą) transporto priemonės įregistruojamos be apžiūros, tačiau valdytojas privalo įregistruotą transporto priemonę pristatyti į techninės apžiūros įmonę ar jos stotį, kur atliekamas šios transporto priemonės identifikavimas, patikrinama komplektacija (pirmosios pagalbos rinkinys(-iai), gesintuvas(-ai), avarinis sustojimo ženklas, ratų atsparos) bei reikalingi dokumentai.

Transporto priemonių techninės apžiūros tvarka nuolat tobulinama, tačiau ją reglamentuojančių dokumentų analizė ir interviu su įvairių Lietuvos institucijų saugaus eismo specialistais atskleidė nemažai trūkumų. Nors kompiuterinis tinklas užtikrina techninės apžiūros duomenų skaidrumą ir taikymą šalies mastu, vis dar aktuali kyšininkavimo techninės apžiūros centruose problema. Transparency International Lietuvos skyriaus 2006 m. rugpjūčio mėnesį atlikto tyrimo metu 58 procentai apklaustųjų teigė, kad techninių apžiūrų centrai yra iš dalies ar labai korumpuoti [61]. Be to išlieka prekybos vogtais automobiliais iš Vakarų Europos pavojus. Lengvųjų automobilių, kurie sudaro 81,5 procento visų šalies transporto priemonių [44. P.4], vidutinis amžius asociacijos “Transeksa” duomenimis 2005 metais buvo apie 16 metų [40]. Beveik 47 procentai lengvųjų automobilių 2005 metais dėl rimtų defektų nepraėjo valstybinės techninės apžiūros iš pirmo karto [41]. O tai reiškia, kad didelė dalis lengvųjų automobilių, važinėjančių šalies keliais, neatitinka teisės aktuose nustatytų techninės būklės reikalavimų ir dėl to kelia grėsmę eismo saugumui.

Dauguma iš Vakarų Europos importuotų automobilių – nukentėję autoavarijose. Lietuvoje jie suremontuojami, nustatyta tvarka pateikiami techninei apžiūrai ir toliau eksploatuojami. Valstybinės kelių transporto inspekcijos specialistų nuomone standartinės techninės apžiūros metu sunku aptikti visus sudaužyto automobilio nekokybiško remonto padarinius. Todėl tokius automobilius registruoti Lietuvoje reikėtų tik po privalomos techninės ekspertizės.

Netgi techniškai tvarkingi seni automobiliai negali saugumu prilygti naujiems, kuriuose yra šiuolaikinė saugos įranga: oro pagalvės, stabdžių antiblokavimo sistema, traukos kontrolės sistema, elektroninė stabilumo programa, elektroninis stabdymo jėgos paskirstymas. Tačiau daugelis senų automobilių savininkų finansiškai nepajėgūs juos pakeisti į naujus. Uždraudus importuoti senus automobilius, nustačius didesnius importo muito mokesčius būtų labiau apribotos didelės dalies Lietuvos žmonių galimybės naudotis autotransportu. Tokias priemones derinant su mokesčių lengvatomis, palankesnėmis lizingo sąlygomis galima pasiekti, kad Lietuvos įmonės ir gyventojai pajėgtų finansiškai ir būtų suinteresuoti pirkti naujus automobilius. Šioje srityje daugiau pasiekusiose Estijoje ir Latvijoje automobilių parkas daug naujesnis, negu Lietuvoje. Mes turime

ekonominių metodų naudojimo patirties skatinant naujo būsto, kompiuterių įsigijimą, ilgalaikį gyvybės draudimą. Reikėtų tą patirtį panaudoti skatinant atnaujinti transporto priemones.

Transporto priemonių techninė apžiūra turėtų būti efektyviau organizuota. Techninės apžiūros centrai dabar dirba monopolijos sąlygomis. Reikėtų panaikinti leidimų verstis šia veikla išdavimo ribojimą ir sudaryti galimybę visoms įmonėms, atitinkančioms nustatytus reikalavimus, gauti licenciją techninėms apžiūroms atlikti bei konkuruoti tarpusavyje. Apžiūros periodiškumas turėtų labiau priklausyti nuo transporto priemonių amžiaus, gal būt ir nuo jų ridos. Deja, ridos duomenys techninės apžiūros metu kompiuterinėje sistemoje šiuo metu neregistruojami. Reguliaras apžiūras specializuotuose centruose galėtų papildyti policijos ir Valstybinės kelių transporto inspekcijos pareigūnų atliekama transporto priemonių techninės būklės kontrolė keliuose, kaip numatyta Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 6 str. 2 d. 6 p. [8].

2.5. Kelių saugumo užtikrinimas

Lietuva, net lyginant su ekonomiškai stipriomis valstybėmis, jau turi gerai išplėtotą kelių tinklą. Dabar svarbiausia jį tausoti, gerai prižiūrėti ir tobulinti taip, kad jis sklandžiai įsijungtų į Europos kelių sistemą. Tai itin aktualu, nes Lietuva - tranzito kraštas, per kurį eina daugeliui valstybių trumpiausi keliai vakarų – rytų ir šiaurės – pietų kryptimis.

Iš viso Lietuvoje yra daugiau kaip 79 tūkst. kilometrų kelių. Atsižvelgiant į transporto priemonių eismo pralaidumą, socialinę ir ekonominę reikšmę, keliai Lietuvoje skirstomi į valstybinės reikšmės ir vietinės reikšmės bei miesto kelius. Apie 27 procentus viso kelių tinklo sudaro valstybinės reikšmės keliai, kurių ilgis 21,3 tūkstančių kilometrų. Jie skirstomi į magistralinius (1750 km), krašto (4989 km) ir rajoninius (915 km). Už valstybinės reikšmės kelių tinklą atsakinga Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos.

Vietinės reikšmės keliai skirstomi į viešuosius ir vidaus kelius. Viešieji vietinės reikšmės keliai ir gatvės priklauso savivaldybėms, o vidaus keliai – valstybei, savivaldybėms, kitiems juridiniams, fiziniams asmenims. Viešaisiais vietinės reikšmės keliais ir gatvėmis rūpinasi savivaldybės.

Dar 1996 metais visuose pagrindiniuose Lietuvos keliuose pastatyti kelio ženklai su aukštos kokybės šviesą atspindinčia danga. Pagrindiniuose, nacionaliniuose ir regioniniuose keliuose įrengti specialūs ženklai, žymintys kelio kraštus. Jie pagerina eismo sąlygas naktį ir žiemos metu. Toliau tobulinant kelių tinklą numatoma nemažai kelių rekonstruoti, kad jie kaip galima geriau tenkintų gyventojų ir autotransporto poreikius, atitiktų visus šiuolaikiniams keliamus techninius,

ekonominius ir ekologinius reikalavimus. Tai Lietuvos kelininkų dabarties ir artimiausios ateities darbų pagrindinė kryptis.

Nuo 1997 metų Lietuvoje pradėta automatizuota eismo intensyvumo apskaita. Pagal ilgalaikę programą magistraliniuose ir krašto keliuose įrengiamas nuolatinių eismo intensyvumo apskaitos postų tinklas, kurį 2005 metais sudarė jau 316 postų. Tokiu būdu atliekama eismo apskaita kasmet nustato eismo struktūrą, pateikia eismo, judėjimo greičio analizę. Duomenys apie eismo intensyvumą panaudojami tiriant eismo įvykius.

Kelių priežiūros darbai Lietuvoje atliekami vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 02 11 nutarimu Nr. 155 patvirtinta Kelių priežiūros tvarka [26]. Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos vadovauja vienuolikai regioninių valstybės įmonių, kurios atsakingos už valstybinės reikšmės kelių priežiūrą ir plėtrą regionuose. Regioninės įmonės vykdo kelių savininkų funkcijas. Viena iš jų, VĮ „Automagistralė“, buvo įsteigta dviejų svarbiausių (keturių eismo juostų) Lietuvos kelių priežiūrai ir plėtrai. Visos šios įmonės – savarankiški juridiniai asmenys. Kiekvienai iš jų priskirta 1500-3000 kilometrų magistralinių, krašto ir regioninių kelių. Jos turi po 3-6 padalinius, kurie prižiūri po 300-500 kilometrų kelių. Kelių rekonstrukcijai, dangos sutvirtinimui ir periodinei priežiūrai sudaromos sutartys su privačiais rangovais. Lietuvos automobilių kelių direkcija organizuoja viešuosius pirkimus didelio masto darbams, o regioninės įmonės – periodiniams kelių priežiūros darbams. Šiuo metu privačios įmonės pritraukiamos tokiems darbams: kelių žymėjimo atnaujinimas, pažeistų atitvarų atstatymas, asfalto ir betono dangos, kelio statinių remontas. Šių darbų apimtys didėja, ir yra tendencija, kad vis daugiau darbų atliks privačios įmonės.

Nelaimingų atsitikimų, „juodųjų dėmių“ (didelio avaringumo ruožų) ir kitų didesnio avaringumo vietų analizė padeda atskleisti nelaimingų atsitikimų priežastis ir numatyti priemones jų skaičiaus sumažinimui. Transporto ir kelių tyrimo institutas atlieka tokius tyrimus nuo 1994 metų. 1995 metais institute buvo sukurta „juodųjų dėmių“ identifikavimo metodika. Šiuos tyrimus užsako ir finansuoja Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos.

Visapusiškai analizei Transporto ir kelių tyrimo institutas inventorizuoja „juodąsias dėmes“. Pagal dominuojančias nelaimingų atsitikimų rūšis ir jų priežastis, o taip pat kitus faktorius, nustatomos priemonės, kurios gali padėti sumažinti nelaimingų atsitikimų skaičių: pėsčiųjų ir dviračių takai, lenkimo juostos, saugumo salelės, žiedinės sankryžos ir pan. Nelaimingi atsitikimai įvyksta dėl pėsčiųjų, dviratininkų, vairuotojų kaltės, o taip pat dėl kelio, jo aplinkos ar oro sąlygų. Tačiau kai tam tikri eismo proceso komponentai dažniau už kitus sukelia eismo įvykius, tada ieškoma bendrų priežasčių. Kad būtų galima analizuoti eismo įvykių priežastis Transporto ir kelių

tyrimo institutas sudaro „juodųjų dėmių“ ir kitų didesnio avaringumo vietų pasus. Juose kaupiama detali informacija apie visus ten įvykusius eismo įvykius, fotografijos, schemas.

Kelių saugumo problemų atskleidimas padeda orientuotis numatant būsimus kelių eksploatacinio remonto, priežiūros darbus. Vadovaujantis mokslininkų rekomendacijomis Lietuvos keliuose įgyvendinamos šios svarbiausios eismo saugumo inžinerinės prevencinės priemonės:

- pėsčiųjų ir dviračių takų tinklo išplėtimas siekiant atskirti juos nuo motorinio transporto eismo;

- šviesoforų užmiesčio sankryžose įrengimas;

- vieno lygio sankryžų rekonstravimas į žiedines;

- X tipo sankryžų rekonstravimas į dvi T tipo sankryžas, šviesoforų įrengimas;

- kompleksinių priemonių įgyvendinimas, siekiant užtikrinti saugias sąlygas visiems eismo dalyviams;

- nelaimingų atsitikimų pasekmių sušvelninimo priemonės: apsauginių barjerų įrengimas keliuose su skiriamąja juosta; kliūčių pašalinimas nuo kelio ar šalikelės arba jų atitvėrimas; kelio šlaitų kampo sumažinimas;

- efektyvi informacija ir vizualūs perspėjimai apie pavojų: atšvaitai, vizualiai informuojantys apie kelio trajektoriją, eismo juostų plotį, kelio kraštą, galimas kliūtis; laiku ir suprantamai pateikta kelio krypčių informacija.

Tokia kelių saugumo tyrimo ir inžinerinių priemonių įgyvendinimo tvarka realiai veikia tik valstybinės reikšmės keliuose, kur šį procesą valdo viena įstaiga - Lietuvos automobilių kelių direkcija. Kelių saugumo tyrimo ir priemonių įgyvendinimo apimtys ir tempai čia daugiausiai priklauso nuo finansavimo, kurio problemų šiame darbe nenagrinėjome.

Dauguma eismo įvykių Lietuvoje (2005 m. – 63,2 procentai) užregistruojama keliuose ir gatvėse, kuriomis rūpinasi savivaldybės [44. P.30]. Kiekviena savivaldybė savo kelių ir gatvių saugumo klausimus sprendžia savarankiškai pagal savo supratimą ir finansines galimybes, be koordinavimo ir kontrolės šalies mastu. Todėl tikslinga Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme pabrėžti, kad kelių saugumo tyrimas ir priemonių įgyvendinimas turi vykti koordinuotai visuose šalies keliuose, o savivaldybės privalo reguliariai vykdyti šiuos darbus ir informuoti Saugaus eismo komisiją apie jų rezultatus. Saugaus eismo komisija turėtų atlikti savo koordinacinę ir kontrolės funkciją užtikrinant visų be išimties eismo proceso komponentų saugumą visos šalies mastu.

Išvados

1. Tyrimo metu pasitvirtino hipotezės, kad žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistema kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje nepakankamai veiksminga, trūksta institucijų veiklos koordinacijos, nepakankamai sisteminga ir efektyvi kelių eismo priežiūra. Kad efektyvesnė eismo priežiūra galėtų garantuoti visuotinę teisės normų privalomumą ir sankcijų už teisės pažeidimus neišvengiamumą, tikslinga atsisakyti policijai nebūdingų funkcijų (baudų išieškojimo, smulkių techninių eismo įvykių forminimo), sparčiau diegti šiuolaikines eismo priežiūros technologijas, pasinaudoti policijos rėmėjų ir visuomenės pagalba. Galiojančiame Administracinių teisės pažeidimų kodekse numatytais nuobaudomis nepavyksta efektyviai sudrausminti Kelių eismo taisyklių pažeidėjų. Siekiant didesnio administracinių nuobaudų veiksmingumo tikslinga pakeisti kai kurias kodekso nuostatas taip, kaip siūloma 2006 11 30 Vyriausybės pateiktame Seimui ATPK pakeitimo ir papildymo įstatymo projekte, išskyrus pasiūlymą atsisakyti nustatyto greičio viršijimo nuo 10 iki 50 km/val. įvertinimo balais ir teisės vairuoti transporto priemonės atėmimo nuobaudos už padarymą per vienerius metus pakartotinių pažeidimų, už kuriuos skiriamų baltų suma yra dešimt ir daugiau.

2. Eismo proceso sudėtingumas ir įvairiapusiškumas reikalauja jo saugumo užtikrinimo problemas spręsti visais valstybės lygiais: Seimo, Vyriausybės, ministerijų, savivaldybių, mokslo, nevyriausybinių organizacijų, žiniasklaidos, visų eismo dalyvių, darniai visiems bendradarbiaujant. Valstybės politiką saugaus eismo užtikrinimo srityje formuoja Vyriausybė. Jos sudaryta Saugaus eismo komisija atsakinga už politikos įgyvendinimo kontrolę, Valstybinės saugaus eismo programos sudarymą ir jos vykdymo bei visos eismo saugumo užtikrinimo veiklos koordinavimą. Dabartinės Saugaus eismo komisijos sudėties, jos statuso ir veiklos pobūdžio nepakanka sėkmingai šioje veikloje dalyvaujančių subjektų koordinacijai ir kontrolei visos šalies mastu užtikrinant visų be išimties eismo proceso komponentų saugumą. Daugiausiai funkcijų eismo saugumo užtikrinimo srityje atlieka Susisiekimo ir Vidaus reikalų ministerijos su joms pavaldžiomis įstaigomis. Eismo saugumo užtikrinimo organizacinės struktūros, eismo dalyvių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo, transporto priemonių techninės būklės kontrolės ir kelių saugumo užtikrinimo tyrimas atskleidė veiklos problemas, kurias laiku nustatyti ir spręsti padėtų tinkamas koordinavimas ir kontrolė.

3. Žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistemą kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje sudaro administracinės teisės principų ir normų suformuoti žmogiškųjų santykių,

susijusių su kelių eismo procesu, teisiniai modeliai, jų aiškinimas, atskleidžiantis konkrečių santykių teisėto įgyvendinimo galimybes, administracinės teisės normomis sureguliuoti žmogiškieji santykiai bei administracinės teisės normų taikymo aktai, koreguojantys žmonių elgesį, kad jis atitiktų norminius modelius. Teisinius elgsenos modelius kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje ir jų įgyvendinimą reglamentuoja platus ratas teisės aktų, nagrinėjama sistema apima daug įvairaus pobūdžio subjektų santykių. Todėl pilnai atskleisti šią sistemą pagal visus jos parametrus magistro baigiamojo darbo apimtyje buvo sudėtinga. Apsiribojant svarbiausiais sistemos aspektais arba atskiromis eismo proceso elementų grupėmis: eismo dalyviais, transporto priemonių technine būkle, kelių saugumu, galima būtų atlikti detalesnį tyrimą ir pasiekti konkretesnių rezultatų.

Pasiūlymai

1. Siūlytume pritarti 2006 11 30 Seimui Vyriausybės pateiktam Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 30¹, 32, 123, 124, 124¹, 124², 125, 126, 127, 129, 130, 130², 131, 134, 187, 224, 225, 259¹, 269, 281, 304, 312, 313, 314, 315, 320, 326 ir 330 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projektui Nr. XP-1883. Papildomai siūlome projekto 130² straipsnyje palikti dabar galiojančios straipsnio redakcijos pavadinimą ir nuostatas, numatančias nustatyto greičio viršijimo nuo 10 iki 50 kilometrų per valandą įvertinimą balais bei atsakomybę už padarymą per vienerius metus dviejų ar daugiau pažeidimų, už kuriuos skiriamų baltų suma yra dešimt ir daugiau – teisės vairuoti transporto priemonės atėmimą nuo devynių mėnesių iki vienerių metų.

2. Kad kelių eismo saugumo užtikrinimas būtų tinkamai koordinuojamas ir kontroliuojamas, tikslinga būtų pertvarkyti Saugaus eismo komisiją ir jos veiklą: sudaryti prie jos tikslinę įvairių sričių specialistų grupę, kuri galėtų operatyviau ir efektyviau išanalizuoti eismo saugumo problemų galimus sprendimus, nuolatinei veiklai suformuoti nedidelę etatinių darbuotojų administraciją. Įvertinant eismo saugumo situaciją Lietuvoje, siūlytina, kad Komisijai vadovautų Ministras Pirmininkas, o į jos sudėtį būtų įtraukti ministrai, kurių vadovaujamos institucijos atlieka pagrindines eismo saugumo užtikrinimo funkcijas. Ministras Pirmininkas ir ministerijų vadovai Komisijoje priimtų svarbiausius sprendimus, bet nedalyvautų operatyvioje veikloje.

3. Atsižvelgiant į kelių eismo saugumo problematikos platumą ir įvairiapusiškumą tikslinga kituose magistro baigiamuosiuose darbuose toliau tirti žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistemą atskirai pagal pagrindines eismo proceso elementų grupes: užtikrinant tinkamą kelių eismo dalyvių elgesį, transporto priemonių, kelių saugumą.

Literatūros sąrašas

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija. – Vilnius: Mūsų Saulužė, 2004.
2. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. Aktuali redakcija. // http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=285924; prisijungimo laikas: 2006 11 03.
3. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso pakeitimo ir papildymo įstatymas. // Valstybės Žinios. 2000, Nr. 22-552.
4. Lietuvos Respublikos bevariklio transporto įstatymas // Valstybės Žinios. 2000, Nr. 56-1642; 2002, Nr. 123-5549; 2003, Nr. 61-2770; 2004, Nr. 152-5526.
5. Lietuvos Respublikos kelių įstatymas // Valstybės Žinios. 1995, Nr. 44-1076; 1997, Nr. 96-2424; 2002, Nr. 101-4492.
6. Lietuvos Respublikos policijos rėmėjų įstatymas. // Valstybės Žinios. 1998, Nr. 60-1705; 2003, Nr. 38-1680.
7. Lietuvos Respublikos policijos veiklos įstatymas // Valstybės Žinios. 2000, Nr. 90-2777; 2002, Nr. 54-2116; 2003, Nr. 42-1910; 2003, Nr. 104-4643; 2006, Nr. 60-2118.
8. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės Žinios. 2000, Nr. 92-2883; 2002, Nr. 123-5543; 2003, Nr. 38-1715; 2003, Nr. 70-3166; 2004, Nr. 73-2526; 2005, Nr. 86-3207; 2006, Nr. 78-3060.
9. Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas // Valstybės Žinios. 2001, Nr. 56-1977; 2003, Nr. 34-1420; 2004, Nr. 39-1273; 2004, Nr. 46-1498.
10. Lietuvos Respublikos viešojo administravimo įstatymas // Valstybės Žinios. 1999, Nr. 60-1945; 2002, Nr. 123-5557; 2003, Nr. 104-4637; 2005, Nr. 76-2746; 2006, Nr. 77-2975.
11. Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymas // http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=280842; prisijungimo laikas: 2006 11 03.
12. Lietuvos Respublikos Vyriausybės įstatymas // http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=270443; prisijungimo laikas: 2006 11 03.
13. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1991 03 11 nutarimas Nr. 90 „Dėl autotransporto priemonių vairuotojų rengimo ir kvalifikacijos kėlimo Respublikoje tvarkos“ // Valstybės Žinios. 1991, Nr.

- 9-258.
14. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1994 11 15 nutarimas Nr. 1132 „Dėl kelių eismo saugumo gerinimo“ // Valstybės Žinios. 1994, Nr. 90-1749.
 15. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 01 15 nutarimas Nr. 92 „Dėl Transporto priemonių vairuotojų ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo būsenos nustatymo tvarkos patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 1996, Nr. 6-158.
 16. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 07 21 nutarimas Nr. 914 „Dėl Lietuvos Respublikos švietimo ir mokslo ministerijos nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 1998, Nr. 67-1952; 2001, Nr. 68-2473; 2001, Nr. 108-3940; 2002, Nr. 66-2720; 2005, Nr. 45-1446.
 17. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 07 24 nutarimas Nr. 926 „Dėl Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerijos nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 1998, Nr. 67-1961; 2001, Nr. 52-1845; 2002, Nr. 72-3038; 2003, Nr. 61-2793; 2003, Nr. 117-5343; 2004, Nr. 160-5851; 2005, Nr. 97-3636.
 18. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 09 15 nutarimas Nr. 1117 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 1998, Nr. 83-2324; 1999, Nr. 84-2500; 2002, Nr. 15-579; 2002, Nr. 66-2715; 2003, Nr. 10-355; 2004, Nr. 34-1098; 2004, Nr. 152-5547; 2005, Nr. 137-4922.
 19. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 04 14 nutarimas Nr. 423 „Dėl valstybinės traumatizmo profilaktikos 2000-2010 metų programos patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 2000, Nr. 32-903.
 20. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 12 15 nutarimas Nr. 1458 „Dėl valstybės rinkliavos objektų sąrašo, šios rinkliavos dydžių ir mokėjimo ir gražinimo taisyklių patvirtinimo“. Aktuali redakcija nuo 2006 10 31 // http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_1?p_id=286011; prisijungimo laikas: 2006 11 03.
 21. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 01 29 nutarimas Nr. 98 „Dėl Policijos departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos įsteigimo ir nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 2001, Nr. 10-294; 2006, Nr. 50-1833; 2006, Nr. 97-3782.
 22. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 02 05 nutarimas Nr. 137 „Dėl saugaus eismo komisijos sudarymo ir jos nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 2001, Nr. 13-397; 2002, Nr. 106-4762; 2003, Nr. 112-5015; 2005, Nr. 16-491; 2006, Nr. 3-54.
 23. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 03 14 nutarimas Nr. 291 „Dėl Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 2001, Nr. 27-794; 2001, Nr. 110-4005; 2002, Nr. 53-2060; 2004, Nr. 158-5782.

24. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 07 08 nutarimas Nr. 1077 „Dėl valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002-2004 metų programos patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 2002 Nr. 71-2985.
25. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 12 11 nutarimas Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 2003, Nr. 7-263; 2004, Nr. 142-5197, Nr. 155-5646, Nr. 187-6980; 2006, Nr. 108-4115.
26. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 03 14 nutarimas Nr. 263 „Dėl Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos nuostatų patvirtinimo ir šio departamento steigėjo funkcijų perdavimo“ // Valstybės Žinios. 2005, Nr. 35-1139.
27. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 07 08 nutarimas Nr. 759 „Dėl valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005 – 2010 metų programos patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 2005, Nr. 84-3117.
28. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 05 12 nutarimas Nr. 452 „Dėl Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 2006, Nr. 56-2000 .
29. Lietuvos policijos generalinio komisaro 2005 05 30 įsakymas Nr. 5-V-334 „Dėl Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos nuostatų ir struktūros schemos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 72-2635.
30. Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2006 09 20 sprendimas Nr. 1125 „Dėl darbo grupės naujos redakcijos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo projektui parengti sudarymo“ // http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=282981&p_query=&p_tr2=; prisijungimo laikas: 2006 10 15.
31. Lietuvos Respublikos valstybės kontrolės 2004 05 14 valstybinio audito ataskaita Nr. 2020-1 „Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2002-2004 metų programos vykdymo vertinimas“ // http://www.vkontrole.lt/veikla_ataskaitos_archyvas.php?v; prisijungimo laikas: 2006 09 15.
32. Respublikos Susisiekimo ministro 1999 08 16 įsakymas Nr. 301 “Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų rengimo sąlygų ir tvarkos” // Valstybės Žinios. 1999, Nr. 70-2208; 2000, Nr. 9-230; 2002, Nr. 3-547.
33. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 04 18 įsakymas Nr. 3-275 “Dėl kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros atlikimo taisyklių“ // Valstybės Žinios. 2003, Nr. 43-1992; 2003, Nr.74-3461; 2004, Nr.50-1673; 2004, Nr.78-2746; 2004, Nr.159-5814; 2006, Nr.3-76; 2006, Nr.51-1905.

34. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2000 01 21 įsakymas Nr. 18 „Dėl kelių transporto priemonių vairuotojų rengimo“ // Valstybės Žinios. 2000, Nr. 9-230; 2002, Nr. 93-4006; 2003, Nr. 63-2865.
35. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2003 12 24 įsakymas Nr. 3-721 „Dėl leidimų, suteikiančių teisę atlikti kelių transporto priemonių valstybinę techninę apžiūrą, išdavimo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 2004, Nr. 11-302; 2005, Nr. 22-691.
36. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos Saugaus eismo departamento nuostatai. Patvirtinta Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro 2005 10 12 įsakymu Nr. 3-450 // <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=278&DL=>; prisijungimo laikas: 2006 09 10.
37. Europos bendrijų Komisija. Komunikatas „Dvigubas aukų skaičiaus sumažinimas Europos Sąjungos kelių eismo įvykiuose – bendra pareiga“ 2003 06 02, COM (2003) 311, galutinis.
38. Tarybos 1976 12 16 direktyva 76/914/EEC dėl kai kurių kelių transporto priemonių vairuotojų minimalaus mokymo lygio // Europos bendrijų oficialusis leidinys. 1976 12 29, L 357. P.36.
39. Tarybos 1991 07 29 direktyva 91/439/EEB „Dėl vairuotojo pažymėjimų“. Konsoliduota redakcija su vėlesniais pakeitimais direktyvomis 94/26/EC, 96/47/EC, 97/26/EC, 2000/56/EC, 2003/59/EB ir Reglamentu Nr.1882/2003 // <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/lt/consleg/1991/L/01991L0439-20040501-lt.pdf>; prisijungimo laikas: 2006 10 09.
40. Asociacija „Transeksa“. Lengvųjų automobilių, pateiktų techninei apžiūrai per 2005 m., skaičius procentais pagal pagaminimo metus. // <http://www.vta.lt/statistika6.php4>; prisijungimo laikas: 2006 09 10.
41. Asociacija „Transeksa“. Transporto priemonių pagal tipus kiekis procentais, praėjusių techninę apžiūrą iš pirmo karto per 2005 m. // <http://www.vta.lt/statistika5.php4> prisijungimo laikas: 2006 09 10.
42. Dabartinės lietuvių kalbos žodynas. Lietuvių kalbos institutas // <http://www.autoinfo.lt/webdic/>; prisijungimo laikas: 2006 09 10.
43. ECMT. Road Safety Performance. Peer Review: Lithuania. – Paris: OECD Publications. 2004.
44. Eismo įvykių statistika Lietuvoje. Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos Eismo saugumo skyrius, VĮ „Transporto ir kelių institutas“ Kelių tyrimų skyrius, 2006.
45. Gužys A. Eismo problemos ir žmogiškasis faktorius // Lietuvos keliai. 2004, Nr. 2.

46. Justickis V. Bendroji ir teisės psichologija: Vadovėlis.- Vilnius: Lietuvos teisės universiteto Leidybos centras, 2003
47. Kalesnykas R. Policijos ir kitų socialinių institucijų, teikiančių socialines paslaugas gyventojams, bendradarbiavimas. – Vilnius: Lietuvos teisės akademijos Leidybos centras, 2000.
48. Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnyba. Kelių eismo taisyklių pažeidimų statistika. // <http://www.lpept.lt/lt/statistika/ket/>; prisijungimo laikas: 2006 11 10.
49. Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnyba. Naujienos. Per savaitę šalies keliuose sulaikyti 386 neblaivūs vairuotojai. // <http://www.lpept.lt/lt/naujienos/detail.php?ID=1092>; prisijungimo laikas: 2006 11 10.
50. Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnyba. Visos šalies eismo įvykių suvestinė. 2006 11 03 Nr. 39-IL-534 // <http://www.lpept.lt/lt/statistika/2006/>; prisijungimo laikas: 2006 11 10.
51. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 13, 21, 27, 30¹, 36, 44, 123, 124, 124¹, 124², 124⁴, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 130², 131, 132, 132¹, 133, 134, 224, 225, 225², 262, 320, 326, 329 ir 330 straipsnių pakeitimo bei 124³ straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymo projektas. Nr. XP-1612. 2006 08 29 pateikė V.Čepas, G.Šileikis, Lietuvos Respublikos Seimas. // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=281779&p_query=&p_tr2=; prisijungimo laikas: 2006 10 15.
52. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 30¹, 32, 123, 124, 124¹, 124², 125, 126, 127, 129, 130, 130², 131, 134, 187, 224, 225, 259¹, 269, 281, 304, 312, 313, 314, 315, 320, 326 ir 330 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymo projektas. Nr. XP-1883. 2006 11 30 pateikė Lietuvos Respublikos Vyriausybė. // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=287732; prisijungimo laikas: 2006 12 01.
53. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 4 ir 5 straipsnių pakeitimo bei įstatymo papildymo 31 straipsniu įstatymo projektas. Nr. XP-1467. 2006 06 09 pateikė – K.Glaveckas, Lietuvos Respublikos Seimas. // http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=277763&p_query=&p_tr2=; prisijungimo laikas: 2006 09 15.
54. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija. Saugaus eismo komisijos posėdžių protokolai. // <http://www.transp.lt/Default.aspx?Element=IManagerData&TopicID=131&DL=>; prisijungimo laikas: 2006 09 15.

55. Mokslo darbo ataskaita „Kompleksinė saugaus eismo gerinimo programa iki 2010 metų“. – Vilnius: Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2004.
56. Paulauskas A. Seime reikia įkurti Saugaus eismo priežiūros komisiją, kuri koordinuotų valstybės institucijų veiklą. Pranešimas spaudai. // http://www3.lrs.lt/pls/inter/w5_show?p_r=618&p_d=59399&p_k=1; prisijungimo laikas: 2006 10 15.
57. Pranevičienė B. Kvaziteismai administracinės kontrolės sistemoje. - Vilnius: Lietuvos teisės universiteto leidybos centras, 2003.
58. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės. Darbo užmokestis antrąjį 2006 m. ketvirtį. // <http://www.std.lt/lt/news/view/?id=1501>; prisijungimo laikas: 2006 09 20.
59. Stoner J.A.F., Freeman R.E., Gilbert D.R. Vadyba. Kaunas: Poligrafija ir informatika, 2005.
60. Šedbaras S. Administracinė atsakomybė: vadovėlis. Vilnius: Justitia, 2005.
61. Transparency International Lietuvos skyrius. Automobilių techninės apžiūros sektoriaus skaidrumo tyrimas. // http://www.transparency.lt/new/images/spaudoskonf_medziaga_transeksta.pdf
62. Urmonas A. Habilitacinei procedūrai teikiamų mokslinių darbų santrauka. Socialiniai pokyčiai ir žmogiškieji santykiai administracinės teisės erdvėje. // http://www.mruni.lt/padaliniai/FAKULTETAI/tf/atk/tekstai/mokslinė_veikla.htm; prisijungimo laikas: 2006.06.15.
63. Urmonas A. Viešojo administravimo turinys ir pagrindiniai principai // Lietuvos administracinė teisė: Vadovėlis – Vilnius: Mykolo Romerio universiteto leidybos centras, 2005(II leidimas)
64. Vaišvila A. Teisės teorija: vadovėlis. - Vilnius: Justitia, 2004.
65. Valstybinė kelių transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos. Mokymo įstaigų (vairavimo mokyklų), kuriose mokomi kelių transporto priemonių vairuotojai, sąrašas // <http://www.vkti.lt/index.php?1206380514>; prisijungimo laikas: 2006.09.15.
66. VĮ „Regitra“. Egzaminų laikymo sėkmė // http://www.regitra.lt/rr/index.php?Action=statist_egz_2006&node=12&node1=4&statid=menu1&s=4&f=0; prisijungimo laikas: 2006.09.15.
64. VĮ „Regitra“. Kelių transporto priemonių vairuotojų egzamino paslaugų kainoraštis // http://www.regitra.lt/rr/index.php?Action=egz_kaina&node=20&node1=12&s=12&statid=menu1; prisijungimo laikas: 2006.09.15.

Santrauka

Pagrindinės sąvokos: žmonių elgsena, žmogiškieji santykiai, administracinis teisinis reguliavimas, kelių eismo saugumo užtikrinimas.

Magistro baigiamajame darbe nagrinėjama žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistema kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje, jos sudėtis ir funkcionavimas. Darbo tikslas - iširti sistemos veiksmingumą, kuris vertinamas pagal pasiektus rezultatus užtikrinant eismo saugumą šalyje objektyvių statistinių duomenų analizės pagalba. Darbą sudaro dvi pagrindinės dalys.

Pirmoje dalyje atskleidžiamos eismo saugumo problemos Lietuvoje: pateikiant statistinius duomenis apibūdinama eismo saugumo situacija ir tendencijos, apibūdinami eismo proceso komponentai, nuo kurių priklauso eismo saugumas, jų santykis su žmonių elgsena, o taip pat socialiniai ir psichologiniai veiksniai, įtakoiantys eismo dalyvių elgesį.

Antroji dalis skirta žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistemos eismo saugumo užtikrinimo srityje ir jos veikimo analizei. Aptariami pagrindiniai eismo saugumo užtikrinimą reglamentuojantys teisės aktai, suskirstant esamą teisinę bazę į dvi dalis: strateginę (metodologinę) ir taktinę (metodinę). Toliau nagrinėjamas žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistemos eismo saugumo užtikrinimo srityje veikimas. Pateikiama eismo saugumo užtikrinimo organizacinė struktūra, apimanti pagrindinius šioje srityje veikiančius subjektus, apibūdinamas jų vaidmuo šioje struktūroje, išskiriant teigiamus jų veiklos aspektus, o taip pat trūkumus ir galimus jų neutralizavimo būdus. Taip pat šioje dalyje analizuojamas atskirų eismo proceso komponentų - eismo dalyvių elgsenos, transporto priemonių techninės būklės kontrolės, kelių saugumo užtikrinimo - administracinis teisinis reguliavimas. Nagrinėjant eismo dalyvių elgsenos administracinį teisinį reguliavimą pagrindinis dėmesys skirtas vairuotojų elgsenai, kadangi daugiausiai eismo įvykių ir Kelių eismo taisyklių pažeidimų užfiksuojama dėl jų kaltės. Atskleisti pagrindiniai vairuotojų mokymo ir eismo priežiūros trūkumai, pateikiami siūlymai, kaip galima būtų juos neutralizuoti. Transporto priemonių techninės būklės kontrolės srityje nagrinėjama valstybinės techninės apžiūros tvarka ir problemos, kurios turi įtaką eismo saugumui, o taip pat techninės apžiūros efektyvumo padidinimo galimybės. Kelių saugumo tyrimai bei mokslininkų rekomenduojamų priemonių įgyvendinimas organizuotai vyksta valstybinės reikšmės keliuose. Savivaldybių kelių ir gatvių saugumo užtikrinimas per mažai kontroliuojamas ir koordinuojamas šalies mastu.

Magistro baigiamajame darbe išanalizuota medžiaga leidžia daryti išvadą, kad žmonių elgsenos administracinio teisinio reguliavimo sistema kelių eismo saugumo užtikrinimo srityje nėra pakankamai veiksminga. Pagrindinės tokios situacijos priežastys – eismo saugumo užtikrinimo veiklos koordinavimo ir kontrolės šalies mastu trūkumas, nepakankama saugaus eismo priežiūra bei administracinė atsakomybė už Kelių eismo taisyklių pažeidimus. Šiame darbe siūloma pertvarkyti Saugaus eismo komisiją ir jos veiklą, kad ji galėtų sėkmingai atlikti savo funkcijas. Taip pat siūloma didinti eismo priežiūros efektyvumą atsisakant policijai nebūdingų funkcijų, naudojant šiuolaikines eismo priežiūros technologijas ir daugiau remiantis visuomenės pagalba. Siekiant didesnio administracinių nuobaudų Kelių eismo taisyklių pažeidėjams veiksmingumo tikslinga pakeisti kai kurias Administracinių teisės pažeidimų kodekso nuostatas.

The system of administrative legal regulation of human behaviour

(In the field of road traffic safety assurance)

Summary

Key words: human behaviour, human relations, administrative legal regulation, road traffic safety assurance.

The system of administrative legal regulation of human behaviour in the field of road traffic safety assurance, its composition and functioning is analysed in this master's paper. The purpose of the paper is to analyse the effectiveness of the system. The effectiveness is estimated on the basis of the results achieved while assuring the road traffic safety in the country with the help of the analysis of objective statistical data. The paper is composed of two main parts.

The problems of road traffic safety are revealed in the first part of the paper. The road traffic safety situation and its tendencies are described by presenting statistical data, the components of road traffic process affecting the road traffic safety, their relation with human behaviour, as well as social and psychological factors affecting the behaviour of road users are also described.

The second part of the paper is designed for the analysis of the system of administrative legal regulation of human behaviour in the field of road traffic safety assurance and its functioning. The main legislative acts regulating road traffic assurance are discussed; and the current legislative framework is divided into 2 parts: strategic (methodological) and tactical (methodical). Hereafter the functioning of the system of administrative legal regulation of human behaviour in the field of road traffic safety assurance is analysed. The organizational structure of road traffic safety assurance encompassing the main subjects acting in this field is presented, the role of such subjects with emphasis on positive aspects of their activity, as well as their faults and possible ways of their neutralization is described. Administrative legal regulation of individual components of traffic process – behaviour of road users, control of technical condition of vehicles, road traffic safety assurance – is analysed in the same part. While analysing administrative legal regulation of the behaviour of road users the greatest attention is given to the behaviour of drivers because they cause the majority of road traffic accidents and violations of road-traffic regulations. The main faults of driver training and road traffic control are revealed, the suggestions of the ways of their corrections are presented. The procedure and the problems that affect road traffic safety of state roadworthiness tests in the field of control of technical condition of vehicles, as well as the possibilities to increase the efficiency of roadworthiness tests are analysed. The research of road safety is carried out and the

the means recommended by scientists are implemented on public highways. The assurance of safety on municipal roads and streets is insufficiently controlled and coordinated countrywide.

The material analysed in the master's paper allows the conclusion that the system of administrative legal regulation of human behaviour in the field of road traffic safety assurance is insufficiently effective. The main causes of such situation – the lack of coordination and control of road traffic safety assurance countrywide, insufficient monitoring of safety on the roads and administrative liability for the offences of road-traffic regulations. The proposal to reorganize Traffic Safety Committee and its activities is made in this paper so that the committee could successfully carry out its functions. It is also proposed to increase the effectiveness of road traffic control by withdrawing the functions unrepresentative to the police, by using modern technologies of traffic control and the assistance of the community. For the purpose of better effect of administrative penalties on the offenders of road-traffic regulations it is advisable to revise some provisions of the Code of administrative offences.