

*Dr. Inga DAUKŠAITĖ*  
Lietuvos teisės instituto  
Baudžiamosios justicijos tyrimų skyriaus  
mokslo darbuotoja  
Ankštoji g. 1A, LT-01109 Vilnius  
El. p. *inga.dauksaite@teise.org*

## **KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ VAIRAVIMAS, ESANT VAIRUOTOJAMS NEBLAIVIEMS: AR REIKALINGA PLĖSTI BAUDŽIAMOSIOS ATSAKOMYBĖS RIBAS?**

---

*Straipsnis skirtas kelių transporto priemonių (toliau ir – transporto priemonių) vairavimo apsvaigus nuo alkoholio (toliau ir – apsvaigus) kriminalizavimo Lietuvoje reikalingumo (prasmingumo) analizei. Ieškant atsakymo į šį klausimą, t. y. ar vien už kelių transporto priemonių vairavimą, esant vairuotojams<sup>1</sup> neblaiviems, turėtų būti*

---

<sup>1</sup> Atkreiptinas dėmesys, jog „vairuotojo“ sąvokos turinys, remiantis skirtingų teisės aktų nuostatomis, yra *nevienodas*. Skirtingomis prasmėmis „vairuotojo“ sąvoka vartojama ir šiame straipsnyje. Priklausomai nuo konteksto, ši sąvoka vartojama arba pačia bendriausia (plačiausia) prasme, arba specifinėmis (siauresnėmis) prasmėmis. Kalbant apie pačius bendriausius dalykus, straipsnyje remiamasi Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme (toliau ir – SEAKĮ) (Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas Nr. VIII-2043, priimtas 2000 m. spalio 12 d. (Žin., 2000, Nr. 92-2883; 2007, Nr. 128-5213)) pateikiamu „vairuotojo“ sąvokos apibrėžimu. Pastarajame „vairuotojas“ apibrėžiamas *plačiausiai*, būtent – kaip „asmuo, vairuojantis transporto priemonę“. Be to, nurodoma, kad „vairuotojams prilyginami asmenys, dalyvaujantys eisme pagal šiame įstatyme nustatytus papildomus reikalavimus (vadeliotojai, raiteliai, asmenys, varantys keliu gyvulius ar paukščius), taip pat asmenys, kurie moko vairuoti (2 str. 82 d.). Tokiu „vairuotojo“ apibrėžimu remiamasi ir Kelių eismo taisyklėse (toliau ir – KET) (Kelių eismo taisyklės, patvirtintos 2002 m. gruodžio 11 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1950 (Žin., 2003, Nr. 7-263; 2008, Nr. 88-3530)), mat nuo 2013 m. sausio 19 d. jose „vairuotojo“ sąvokos apibrėžimo nebeliko, tačiau vietoj to KET 3 p. nurodyta, kad „kitos šiose taisyklėse vartojamos sąvokos apibrėžtos Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme“. Administracinės atsakomybės ir administracinių teisės pažeidimų, susijusių su vairavimu esant neblaiviam, kontekste „vairuotojo“ sąvoka turėtų būti suprantama atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso (toliau ir – ATPK) (Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas, priimtas 1984 m. gruodžio 13 d. (Žin., 1985, Nr. 1-1)) 123 str. nurodytą pastabą, kad „šio kodekso 51<sup>11</sup>, 123–130<sup>2</sup>, 132–134 straipsniuose minimomis transporto priemonėmis reikia laikyti visų rūšių automobilius, traktorius ir kitokias savaeigės mašinas, troleibusus, priekabas, puspriekabas, taip pat motociklus ir kitas motorines transporto priemones“. Vadinas, ir „vairuotoju“ tokiaime kontekste turėtų būti laikomi tik minėtas trans-

*numatyta baudžiamoji atsakomybė, straipsnyje pirmiausia atskleidžiama, kokie teisiniai padariniai vairuotojams už įvairias, su vairavimu esant neblaiviam susijusias, veikas gresia šiuo metu. Straipsnyje taip pat nagrinėjama kelių transporto eismo<sup>2</sup> (toliau ir – kelių eismo, eismo) saugumo Lietuvoje būklė neblaivių vairuotojų dalyvavimo jame požiūriu (aspektu).*

---

## ĮVADAS

Bendriausia prasme *kiekvienas* visuomenės narys kartu yra *ir* eismo dalyvis – dalyvauja eisme kaip vairuotojas, pėsčiasis ir (ar) keleivis. Dėl šios priežasties, akivaizdu, kiekvienas visuomenės narys yra suinteresuotas ir eismo saugumu. Būtina pridurti, jog tokį patį interesą turi (ar bent jau deklaruoja) ne tik patys eismo dalyviai, bet ir valstybės valdžios institucijos. Antai Šešioliktosios Vyriausybės 2012–2016 metų programoje<sup>3</sup> šalies eismo saugumo užtikrinimas įtvirtintas kaip *prioritetinis uždavinys* (347 p.). Panašiai Valstybinėje saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programoje<sup>4</sup> saugaus eismo būklės gerinimas suformuluotas kaip bendro pobūdžio priemonė strateginiam programos tikslui pasiekti, konkrečiai – pasiekti, kad pagal žuvusių

---

porto priemonės vairuojantys asmenys. Baudžiamosios atsakomybės kontekste „vairuotojo“ sąvoka turėtų būti suprantama atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau ir – BK) (Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas, patvirtintas 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII-1968 (Žin., 2000, Nr. 89-2741)) 281 str. 9 d., kurioje numatyta, kad „šime straipsnyje nurodytos kelių transporto priemonės yra visų rūšių automobiliai, traktoriai, kitos savaeigės mašinos, troleibusai, motociklai ir kitos mechaninės transporto priemonės“. Vadinasi, ir „vairuotoju“ tokiaime kontekste turėtų būti laikomi tik minėtas transporto priemonės vairuojantys asmenys. Galiausiai, vertinant straipsnyje pateikiamus statistinius duomenis apie neblaivių vairuotojų dalyvavimą kelių transporto eisme ir tokio dalyvavimo padarinius, būtina atsižvelgti į tai, kad, Lietuvos kelių policijos tarnybos Administracinės veiklos ir eismo priežiūros skyriaus bei Lietuvos statistikos departamento Transporto ir paslaugų statistikos skyriaus paaiškinimu, Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registre (ATPEĮR) (pagal suderintą sąrašą) į vairuotojų kategoriją patenka (skaičiuojama) eismo dalyvių kategorijos paryškintu šriftu: **automobilio vairuotojas; kitos transporto priemonės vairuotojas**; vadeliotojas; raitelis; asmuo, varantis gyvulius; **asmuo, kuris moko vairuoti**; keleivis; pėsčiasis; **motociklo vairuotojas; keturračio motociklo vairuotojas; traktoriaus vairuotojas**; mopedo vairuotojas; lengvojo keturračio motociklo vairuotojas; dviračio vairuotojas; kiti (minėtų įstaigų 2014 m. rugsėjo 15 d. atsakymai į autorės 2014 m. rugsėjo 12 d. užklausą apie kelių eismo įvykių statistikos metodologiją).

<sup>2</sup> Straipsnyje nėra kalbama apie kitų transporto rūšių (geležinkelių, jūrų, oro, vidaus vandenų) eismą (Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas Nr. I-1863, priimtas 1991 m. spalio 8 d. (Žin., 1991, Nr. 30-804; 2002, Nr. 29-1034), 5 str.), jo saugumą ir tokio eismo dalyvius.

<sup>3</sup> Šešioliktosios Vyriausybės 2012–2016 metų programa, patvirtinta 2012 m. gruodžio 13 d. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimu Nr. XII-51 // Žin., 2012, Nr. 149-7630.

<sup>4</sup> Valstybinė saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programa, patvirtinta 2011 m. kovo 2 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 257 // Žin., 2011, Nr. 29-1368.

eismo dalyvių skaičių, tenkanti 1 mln. šalies gyventojų, Lietuva atsidurtų tarp 10 geriausiai rezultatais pasižyminčių Europos Sąjungos valstybių (arba ne daugiau kaip 60 žuvusiųjų vienam milijonui gyventojų<sup>5</sup>) (5 p.).

Būtina pastebėti, jog eismo saugumas glaudžiai susijęs su „eismo įvykio“ kategorija. Tokią sąsają galima išvelgti remiantis nacionalinių teisės aktų nuostatomis, pagal kurias eismo saugumo užtikrinimas yra ne kas kita kaip „veikla, kuria siekiama užkirsti kelią *eismo įvykiams* [*kursyvu parašyta pačios autorės – I. D.*], sušvelninti jų padarinius“.<sup>6</sup> Atsižvelgiant į tai, yra pagrindo teigti, kad kuo mažiau įvyksta eismo įvykių, kuo lengvesni jų padariniai – tuo, laikoma, eismo saugumas šalyje yra didesnis, ir atvirkščiai.

Mokslinėje literatūroje sutariama, kad eismo saugumui įtakos turi daugelis veiksnių: transporto priemonių techninė būklė, kelias (jo kokybė) bei jį supanti aplinka (kelio danga, nelygūs ir minkšti kelkraščiai, nepakankamas kelio apšvietimas, pėsčiųjų ir dviračių takų nebuvimas, meteorologinės sąlygos (pavyzdžiui, vairavimas esant tokiems meteorologiniams reiškiniams kaip rūkas, lijundra, plikledis, šlapdriba, smarkus lietus ar sniegas ir pan.) *etc.*). Vis dėlto teigiama, kad didesnę dalį eismo įvykių lemia žmogiškasis faktorius, t. y. pačių eismo dalyvių elgesys<sup>7</sup> (pavyzdžiui, nedrausmingas, neatsakingas eismo dalyvių elgesys apskritai, netinkamų sprendimų priėmimas dėl nepakankamo pasirengimo dalyvauti eisme (žinių ir (ar) įgūdžių stokos), sąmoningas kelių eismo taisyklių nepaisymas (pavyzdžiui, greičio viršijimas), rizikingas<sup>8</sup> vairavimas ir pan.).

Būtina pažymėti, jog tikrai ne paskutinė vieta pastarajame sąrašė tenka *vairavimui apsvaigus nuo alkoholio*. Priešingai – neblaivūs vairuotojai, jų sukeltamų eismo įvykių skaičius ir dėl jų kylantys (neretai labai sunkūs) padariniai kelia didelį susirūpinimą. Antai Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos skelbia,

---

<sup>5</sup> Plg.: 2013 m. Lietuvoje vienam milijonui gyventojų teko 88 eismo įvykiuose žuvę žmonės, 2012 m. – 100, 2011 m. – 97. 2013 m. policijos įstaigų veiklos ir nusikalstamumo apžvalga [žiūrėta 2014 m. birželio 20 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.policija.lt/get.php?f:16964>>, p. 28.

<sup>6</sup> Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas Nr. VIII-2043, priimtas 2000 m. spalio 12 d. (Žin., 2000, Nr. 92-2883; 2007, Nr. 128-5213), 2 str. 16 d.

<sup>7</sup> Žr., pavyzdžiui, *Dainauskas S., Bražukienė I.* Lietuvos automobilių kelių avaringumo teritorinė analizė // *Geografija*, 2013, t. 49, Nr. 1, p. 84–85; *Petraitis T.* Rizikingas vairavimas ir emocijos: teorinė apžvalga // *Visuomenės saugumas ir viešoji tvarka*, 2012, Nr. 8, p. 181; *Tumas V., Čigrin V.* Kelių eismo saugumo užtikrinimo ypatumai // *Visuomenės saugumas ir viešoji tvarka*, 2010, Nr. 4, p. 269; *Urbonas D.* Policijos veiklos strategijos formavimas eismo saugumo užtikrinimo srityje: eismo dalyvių požiūris // *Visuomenės saugumas ir viešoji tvarka*, 2011, Nr. 5, p. 244.

<sup>8</sup> T. Petraitis, analizavęs rizikingą vairavimą, jį yra apibrėžęs kaip bet kokį vairuotojo elgesį, kuris didina eismo įvykio riziką. Plačiau žr.: *Petraitis T.* Rizikingas vairavimas ir emocijos: teorinė apžvalga // *Visuomenės saugumas ir viešoji tvarka*, 2012, Nr. 8, p. 184.

jog, išanalizavus 2014 m. penkių (sausio–gegužės) mėnesių statistiką, pagrindinės eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, priežastys išlieka tokios pačios – be kita ko, „neblaivūs vairuotojai“.<sup>9</sup>

Tai, kad vairavimas apsvaigus nuo alkoholio laikomas viena didžiausių (skaudžiausių) kelių eismo saugumo problemų Lietuvoje, patvirtina ir visai neseniai atgimusios iniciatyvos imtis griežtesnių priemonių prieš neblaivius vairuotojus, konkrečiai – už kelių transporto priemonės vairavimą apsvaigus nuo alkoholio (taip pat narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų) numatyti *baudžiamąją atsakomybę*.<sup>10</sup> Taigi, kaip matyti, mokslinei analizei pasirinkta tema iš tiesų aktuali ir verta nagrinėjimo.

## I. NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ TEISINĖ ATSAKOMYBĖ

Kelių eismo taisyklių (nustatančių eismo keliais tvarką visoje Lietuvos Respublikos teritorijoje) 14 p. *expressis verbis* nurodyta, kad „draudžiama vairuoti transporto priemonę <...> neblaiviams [*asmenims – I. D.*]“. Analogiška nuostata įtvirtinta ir Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme (13 str. 1 d.).

Pastarajame įstatyme, be kita ko, yra apibrėžta ir neblaivumo sąvoka. Pagal SEAKĮ 2 str. 38 d. *neblaivumas* yra „nuo etilo alkoholio apsvaigusio asmens būseną, kai alkoholio koncentracija biologinėse organizmo terpėse (iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kituose organizmo skysčiuose) viršija įstatymų nustatytą leidžiamą normą“.<sup>11</sup> Verta pastebėti, jog ši norma diferencijuojama pagal tai, kas ir kokią transporto priemonę vairuoja, ir todėl neblaiviais pagal šį įstatymą laikomi (SEAKĮ 2 str. 38 d.):

1) pradedantieji vairuotojai, taip pat transporto priemonių, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 t arba kurios turi daugiau kaip 9 sėdimas vietas, taksi automobilių ir motociklų vairuotojai, kurių iškvėptame ore, kraujyje, šlapime,

---

<sup>9</sup> Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos. Vėl prastėja eismo saugos rodikliai. 2014, birželio 2 d. [žiūrėta 2014 m. birželio 16 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.lakd.lt/lt.php/naujienos/vel\\_prasteja\\_eismo\\_saugos\\_rodikliai/18217](http://www.lakd.lt/lt.php/naujienos/vel_prasteja_eismo_saugos_rodikliai/18217)>.

<sup>10</sup> Grubliauskaitė J. Be pasigailėjimo: girtiems vairuotojams gresia belangė // Šiaulių naujienos, 2014, birželio 5 d. [žiūrėta 2014 m. birželio 16 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.snaujienos.lt/naujienos/miesto-gyvenimas/34415-be-pasigailjimo-girtiems-vairuotojams-gresia-belang>>.

<sup>11</sup> Iš esmės taip pat neblaivumo (girtumo) sąvoka yra apibrėžta ir Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklėse, išskyrus tai, kad pastarosiose vietoj „etilo alkoholio“ sąvokos vartojama *platesnė* – „alkoholio“ – sąvoka, žyminti ne tik etilo, bet ir metilo, propilo, butilo, amilo, heksilo alkoholių. Plačiau žr.: Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklės, patvirtintos 2006 m. gegužės 12 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 452 (Žin., 2006, Nr. 56-2000), 2 p. 5 pastraipa.

seilėse ar kituose organizmo skysčiuose etilo alkoholio koncentracija vairavimo metu yra **0,2 promilės**;<sup>12</sup>

2) visi kiti asmenys, vairuojantys transporto priemones, kurių iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kituose organizmo skysčiuose etilo alkoholio koncentracija vairavimo metu **viršija**<sup>13</sup> **0,4 promilės**.

Būtina pabrėžti, jog anksčiau minėto draudimo nepaisymas lemia konkrečių teisi-  
nių padarinių atsiradimą. Pirmiausia, transporto priemonių vairavimas, vairuotojams  
esant neblaiviems, *pats savaimė* laikomas teisės pažeidimu. Tokią išvadą suponuoja  
Administracinių teisės pažeidimų kodeksas, kurio 126 str. numatyta atsakomybė už  
„transporto priemonių vairavimą, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigu-  
siems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų“. Admi-  
nistracinė atsakomybė pagal šį straipsnį diferencijuojama pagal neblaivumo laipsnį  
(lengvas; vidutinis, sunkus), taip pat (iš dalies) – pagal specialiuosius administracinio  
teisės pažeidimo subjekto požymius (pradedantieji vairuotojai ir pan.) (1 lentelė).

---

<sup>12</sup> Atkreiptinas dėmesys, jog SEAKĮ 2 str. 38 d. (*redakcija nuo 2015 m. sausio 1 d.*) numatyta minėtą normą (0,2 promilės) sumažinti iki 0 promilių. Be to, numatyta išplėsti asmenų, kuriems taikoma tokia (mažes-  
nė) leidžiama etilo alkoholio koncentracija, ratą, papildomai įtraukiant į jį mopedų, triiračių, lengvųjų  
keturračių, keturračių, galingųjų keturračių, taip pat transporto priemonių, kuriomis vežami pavojingieji  
kroviniai, vairuotojus. Žr.: Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2, 6, 9, 10,  
11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 33 straipsnių, Įstatymo priedo pakeitimo ir  
papildymo ir Įstatymo papildymo 6<sup>1</sup>, 27<sup>1</sup> straipsniais įstatymo Nr. XII-360 1 straipsnio pakeitimo įstatymas  
Nr. XII-970, priimtas 2014 m. birželio 26 d. // TAR, 2014-07-10, Nr. 2014-09986.

<sup>13</sup> Reikia pažymėti, kad kai kurie kiti Lietuvos Respublikos teisės aktai (pavyzdžiui, BK 281 str. 8 d.) neblaiviais  
(apsvaigusiais nuo alkoholio) kelių transporto priemonę vairavusiais asmenimis pripažįsta asmenis, kurių  
kraujyje yra  $\geq 0,4$  promilės alkoholio. Kitaip tariant, 0,4 promilės alkoholio buvimas kraujyje (skirtingai  
nei pagal SEAKĮ) yra *pakankamas* asmens neblaivumui konstatuoti.

**1 lentelė. Atsakomybė už transporto priemonių vairavimą, vairuotojams esant neblaiviems**

Atsakomybę numatantis teisės aktas	Teisės pažeidimas	Sankcijoje numatytos (alternatyvios) administracinės nuobaudos
<b>ATPK 126 str. Transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų</b>		
ATPK 126 str. 1 d.	Transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems, kai nustatomas lengvas neblaivumo (girtumo) laipsnis (nuo 0,41 promilės iki 1,5 promilės).	Vairuotojams: bauda (1000–1500 Lt) su teisės vairuoti transporto priemonės atėmimu (1–1,5 m.).
ATPK 126 str. 2 d.	Transporto priemonių, kurių maksimali leidžiama masė didesnė negu 3,5 t arba turinčių daugiau kaip 9 sėdimas vietas, vairavimas, vairuotojams esant neblaiviems, kai nustatomas lengvas <sup>1</sup> neblaivumo (girtumo) laipsnis (nuo 0,2 promilės iki 0,4 promilės).	Vairuotojams: bauda (500–1000 Lt).
ATPK 126 str. 3 d.	Transporto priemonių vairavimas, vairuotojams, kurių vairavimo stažas iki dvejų metų, esant neblaiviems, kai nustatomas lengvas neblaivumo (girtumo) laipsnis (nuo 0,2 promilės iki 0,4 promilės).	Vairuotojams: bauda (800–1000 Lt).
ATPK 126 str. 4 d.	Transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems, kai nustatomas vidutinis (nuo 1,51 iki 2,5 promilės) arba sunkus (nuo 2,51 promilės ir daugiau) neblaivumo (girtumo) laipsnis, neblaivumo patikrinimo vengimas, taip pat alkoholio vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo.	Vairuotojams: bauda (2000–3000 Lt) su teisės vairuoti transporto priemonės atėmimu (2–3 m.) arba administracinis areštas (10–30 parų) su teisės vairuoti transporto priemonės atėmimu (2–3 m.).

Kitais atvejais vairuotojų neblaivumas įgyja atitinkamą administracinį teisės pažeidimą ar net nusikalstamą veiką *kvalifikuojančio*<sup>14</sup> *požymio* reikšmę. Kitaip tariant,

<sup>14</sup> Tikslumo dėlei reikėtų pažymėti, kad BK 281 str. 2 d. kontekste (plačiau žr. 2 lentelę) vairuotojo neblaivumas kvalifikuojančiu požymiu gali būti laikomas tik *iš dalies*, mat BK 281 str. 1 d. baudžiamoji atsakomybė numatyta *tik* už kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimą, padarytą vairuojant kelių transporto priemonę, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio buvo nesunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata (BK 281 str. 1 d. baudžiamoji atsakomybė *nėra* numatyta už kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimą, padarytą vairuojant kelių transporto priemonę, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio nukentėjusiajam asmeniui padaryta didelės turtinės žalos).

už kai kuriuos teisės pažeidimus (pavyzdžiui, pavojingą ir chuliganišką vairavimą, kelių eismo taisyklių pažeidimą, sukėlusį nežymų sveikatos sutrikdymą arba nulėmusį turto sugadinimą ir kt. (*2 lentelė*)), kurie padaryti vairuotojams esant neblaiviams, yra numatyta *griežtesnė* administracinė ar baudžiamoji atsakomybė lyginant su ta, kuri numatyta asmenims, teisės pažeidimo metu nebuvusiems apsvaigusiams nuo etilo alkoholio.

Lyginant *1 ir 2 lentelėje* išvardytus teisės pažeidimus ir jų sudėtis (ypač įtvirtintas ATPK 126–127 str. ir BK 281 str.), matyti, kad pagrindinis kriterijus, lemiantis, kokia – administracinė ar baudžiamoji – atsakomybė neblaiviam vairavusiam asmeniui taikytina už kitų kelių eismo taisyklių pažeidimus, yra *padariniai*. Kaip pastebi ir I. Truncienė, baudžiamoji atsakomybė (BK 281 str.) apskritai gali būti taikoma *tik* vairuotojui, pažeidusiam kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles, *jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio kilo tam tikri sunkūs padariniai* (buvo nesunkiai arba sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata, žuvo žmogus, nukentėjusiajam asmeniui padaryta didelės turtinės žalos).<sup>15</sup>

Vien tik transporto priemonės vairavimas, vairuotojui esant neblaiviam, arba transporto priemonės vairavimas, vairuotojui esant neblaiviam, kartu pažeidžiant kitas kelių eismo taisykles (pavyzdžiui, neblaivus vairuotojas vairavo viršydamas leidžiamą greitį (KET 133 p.)), nesukėlęs jokių (net neįvyko eismo įvykis<sup>16</sup>) ar sukėlęs tik nesunkius padarinius (sukėlė eismo įvykį, dėl kurio buvo nežymiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata arba buvo sugadintas kitų asmenų turtas (nesant didelės turtinės žalos požymio)), užtraukia administracinę atsakomybę pagal atitinkamus ATPK straipsnius.

---

<sup>15</sup> Truncienė I. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas. Daktaro disertacija. Vilnius, 2005, p. 33.

<sup>16</sup> Verta pastebėti, kad SEAKĮ 2 str. 12 d. „eismo įvykį“ apibrėžia kaip „įvykį kelyje, viešojoje arba privačiojoje teritorijoje, kai judant transporto priemonei žūsta ar sužeidžiami žmonės, sugadinama ar apgadinama [kursyvu parašyta pačios autorės – I. D.] bent viena transporto priemonė, kroviny, kelias, jo statiniai ar bet koks kitas įvykio vietoje esantis turtas“. Kitaip tariant, yra pagrindo teigti, kad „jokių“ padarinių neatsiranda tik tuomet, jei dėl kelių eismo taisyklių pažeidimo eismo įvykis apskritai *neįvyksta*. Savo ruožtu vien tik eismo įvykio įvykimas *savaime* reiškia, jog atsirado vienokių ar kitokių padarinių (buvo padaryta fizinio ar turtinio pobūdžio žala).

**2 lentelė. Atsakomybė už kitus teisės pažeidimus, padarytus transporto priemones vairuojant neblaiviams vairuotojams**

Atsakomybę numatantis teisės aktas	Teisės pažeidimas	Sankcijoje numatytos (alternatyvios) administracinės nuobaudos / baudmės
<b>ATPK 124<sup>2</sup> str. Pavojingas ir chuliganiškas vairavimas</b>		
ATPK 124 <sup>2</sup> str. 3 d.	Šio straipsnio pirmojoje dalyje numatyti veiksmai [t. y. transporto priemonių vairavimas, vienu metu ar paeiliui padarant kelis eismo taisyklių pažeidimus, keliančius grėsmę eismo saugumui, taip pat Kelių eismo taisyklių pažeidimas, sukėjęs pavojingą situaciją, tai yra privertęs kitus eismo dalyvius staigiai keisti judėjimo greitį, kryptį arba imtis kitokių veiksmų savo ar kitų žmonių saugumui užtikrinti – I. D.], padaryti neblaivaus <...> asmens.	<p style="text-align: center;">Vairuotojams:</p> <p>bauda (2000–3000 Lt) su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu (2–3 m.).</p> <p>Asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones:</p> <p>bauda (3500–4000 Lt) su transporto priemonės konfiskavimu</p> <p style="text-align: center;">arba</p> <p>administracinis areštas (10–20 parų) su transporto priemonės konfiskavimu.</p>
ATPK 124 <sup>2</sup> str. 4 d.	Šio straipsnio antrojoje dalyje numatyti veiksmai [t. y. chuliganiškas vairavimas, tai yra kelių eismo taisyklių pažeidimas dėl chuliganiškų paskatų, keliantis pavojų eismo saugumui arba savo ar kitų žmonių saugumui – I. D.], padaryti neblaivaus <...> asmens.	<p style="text-align: center;">Vairuotojams:</p> <p>bauda (3000–4000 Lt) su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu (3–5 m.)</p> <p style="text-align: center;">arba</p> <p>administracinis areštas (10–20 parų) su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu (3–5 m.).</p> <p>Asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones:</p> <p>bauda (4000–5000 Lt) su transporto priemonės konfiskavimu</p> <p style="text-align: center;">arba</p> <p>administracinis areštas (20–30 parų) su transporto priemonės konfiskavimu.</p>
Atsakomybę numatantis teisės aktas	Teisės pažeidimas	Sankcijoje numatytos (alternatyvios) administracinės nuobaudos / baudmės



Kelių transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems:  
ar reikalinga plėsti baudžiamosios atsakomybės ribas?

<b>ATPK 127 str. Kelių eismo taisyklių pažeidimas, sukėjęs nežymų sveikatos sutrikdymą arba nulėmęs turto sugadinimą</b>		
ATPK 127 str. 3 d.	Šio straipsnio pirmojoje [t. y. Kelių eismo taisyklių pažeidimas, sukėjęs kitų asmenų nežymų sveikatos sutrikdymą – I. D.] ar antrojoje dalyje [t. y. Kelių eismo taisyklių pažeidimas, nulėmęs kitiems asmenims priklausančių transporto priemonių, krovinių, kelių, kelio ir kitų įrenginių arba kitokio turto sugadinimą (apgadinimą) – I. D.] numatyti veiksmai, padaryti neblaivaus (girt) <...> asmens.	Vairuotojams: bauda (4000–5000 Lt) su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu (3–5 m.) arba administracinis areštas (15–30 parų) su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu (3–5 m.).  Asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones: bauda (5000–5500 Lt) su transporto priemonės konfiskavimu ar be jo arba administracinis areštas (10–20 parų) su transporto priemonės konfiskavimu.
<b>ATPK 129 str. Transporto priemonių vairavimas neblaivių ar apsvaigusių nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų asmenų, neturinčių teisės vairuoti</b>		
ATPK 129 str.	Transporto priemonių vairavimas neblaivių <...> vairuotojų, neturinčių teisės vairuoti ar neturinčių teisės vairuoti tos rūšies transporto priemones <...>.	Bauda (4000–5000 Lt) su transporto priemonės konfiskavimu ar be konfiskavimo arba administracinis areštas (20–30 parų) su transporto priemonės konfiskavimu.
<b>BK 281 str. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas</b>		
BK 281 str. 2 d.	Kelių transporto priemonės vairavimas būnant apsvaigus nuo alkoholio <...> ir kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimas, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio buvo nesunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata arba nukentėjusiam asmeniui padaryta didelės turtinės žalos.	Bauda (130–65 000 Lt) <sup>2</sup> arba areštas, arba laisvės atėmimas iki 3 metų.
Atsakomybę numatantis teisės aktas	Teisės pažeidimas	Sankcijoje numatytos (alternatyvios) administracinės nuobaudos / baudmės
BK 281 str. 4 d.	Padarymas šio straipsnio 3 dalyje numatytos veikos [t. y. kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimas, vairuojant kelių transporto priemonę, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio buvo sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata – I. D.] būnant apsvaigus nuo alkoholio <...>.	Laisvės atėmimas iki 6 metų.

BK 281 str. 6 d.	Padarymas šio straipsnio 5 dalyje numatytos veikos [t. y. kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimas, vairuojant kelių transporto priemonę, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio žuvo žmogus – I. D.] būnant apsvaigus nuo alkoholio <...>.	Laisvės atėmimas nuo 3 iki 10 metų.
------------------	---	-------------------------------------

Atskirai išskirtina ir paminėtina ATPK 130<sup>2</sup> str. numatyta atsakomybė už *pakartotinį* su transporto priemonių vairavimu, vairuotojams esant neblaiviems, susijusio teisės pažeidimo padarymą, kuri, lyginant su atsakomybe, numatyta ATPK 124<sup>2</sup>, 126, 127, 129 str., yra *griežtesnė (3 lentelė)*. Asmuo gali būti traukiamas administracinėn atsakomybėn pagal ATPK 130<sup>2</sup> str. tik tada, kai jis vairuoja transporto priemonę būdamas neblaivus *ne vėliau kaip per metus* nuo tos dienos, kai pasibaigia nuobaudos, paskirtos pagal minėtuose ATPK straipsniuose (konkrečiai – ATPK 124<sup>2</sup> str. 3, 4 d., 126 str., 127 str. 3 d., 129 str.) padarytus pažeidimus, vykdymas.<sup>17</sup>

**3 lentelė. Atsakomybė už pakartotinį su transporto priemonių vairavimu, vairuotojams esant neblaiviems, susijusį teisės pažeidimą**

Atsakomybę numatantis teisės aktas	Teisės pažeidimas	Sankcijoje numatytos (alternatyvios) administracinės nuobaudos
<b>ATPK 130<sup>2</sup> str. Pakartotinis transporto priemonių vairavimas neblaivių arba apsvaigusių nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vairuotojų</b>		
ATPK 130 <sup>2</sup> str.	Transporto priemonių vairavimas neblaivių <...> vairuotojų <...>, kai asmeniui buvo paskirta administracinė nuobauda už šio kodekso 124 <sup>2</sup> straipsnio trečiojoje ar ketvirtojoje dalyje, 126 straipsnyje, 127 straipsnio trečiojoje dalyje, 129 straipsnyje numatytus pažeidimus.	<p>Vairuotojams:</p> <p>teisės vairuoti transporto priemones atėmimas (3–5 m.) su transporto priemonės konfiskavimu.</p> <p>Asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones:</p> <p>bauda (4000–5000 Lt) su transporto priemonės konfiskavimu</p> <p>arba</p> <p>administracinis areštas (20–30 parų) su transporto priemonės konfiskavimu.</p> <p>Asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones, kuriems administracinis areštas negali būti skiriamas:</p> <p>bauda (4000–5500 Lt) su transporto priemonės konfiskavimu.</p>

<sup>17</sup> Abramavičius A., Mikelėnas V. Autotransporto priemonių valdytojų teisinė atsakomybė. Vilnius: Registrų centras, 2010, p. 200; taip pat žr. ATPK 36 str.

Šioje straipsnio dalyje būtina pažymėti ir tai, kad asmenims, kelių transporto priemonę vairavusiems neblaiviems, be jau aptartos administracinės bei baudžiamosios atsakomybės, gali būti taikoma ir *kitų rūšių* teisinė atsakomybė. Pirmiausia be tam tikros (-ų) administracinės (-ių) nuobaudos (-ų) (baudos, transporto priemonės konfiskavimo, teisės vairuoti transporto priemones atėmimo, administracinio arešto) ar baudmės (baudos, arešto, laisvės atėmimo) tokiems asmenims gresia tam tikri (papildomi<sup>18</sup>) turtiniai praradimai, kurių gali atsirasti asmeniui pritaikius *civilinę atsakomybę*.

Civilinės atsakomybės klausimas gali iškilti tada, kai neblaivus vairuotojas, vairuodamas transporto priemonę, padaro žalą kitiems asmenims (pavyzdžiui, sukelia eismo įvykį, kurio metu žūsta ar yra sužalojamas žmogus; nepataisomai sugadinamas kitam eismo dalyviui priklausantis automobilis; apgadinami keli, vienas šalia kito stovėję, automobiliai ir pan.).

Kaip žinoma, 2001 m. priėmus Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymą<sup>19</sup> (toliau vadinama – TPVCAPDĮ), Lietuvoje buvo įvestas privalomasis transporto priemonių savininkų (valdytojų) civilinės atsakomybės draudimas. Pagal minėto įstatymo 4 str. 1 d., Lietuvos Respublikos teritorijoje naudojamos transporto priemonės *privalo būti* apdraustos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu.

Tokio draudimo esmė yra ta, kad transporto priemonės valdytojas apdraudžia savo civilinę atsakomybę, kuri gali atsirasti eismo įvykio metu padarius žalos tretiesiems asmenims. Pastarieji (t. y. tretieji asmenys, eismo įvykio metu patyrę žalą) įgyja teisę tiesiogiai reikalauti iš atsakingo už žalą asmens draudiko išmokėti draudimo išmoką. Jeigu draudimo atlyginimo nepakanka žalai visiškai atlyginti, draudimo atlyginimo ir faktinės žalos dydžio skirtumą atlygina apdraustasis asmuo, atsakingas už žalą padarymą. Kitaip tariant, jeigu draudimo išmoka kompensuoja visą žalą, atsakingas už žalą asmuo *nepatiria jokių, su padarytos žalos atlyginimu susijusių, išlaidų* ir tik tais atvejais, kai draudimo išmoka visos žalos nekompensuoja, atsakingam už žalą asmeniui tenka padengti *neatlygintą* žalos dydį.<sup>20</sup>

Šio straipsnio kontekste reikšminga tai, kad TPVCAPDĮ 22 str. 1 d. yra numatyti atvejai, kai draudikas, sumokėjęs išmoką, *turi teisę reikalauti, kad atsakingas už*

---

<sup>18</sup> Čia turima omenyje, kad tam tikrus turtinius praradimus asmuo jau gali būti patyręs ir dėl jam pritaikytos administracinės ar baudžiamosios atsakomybės (pavyzdžiui, asmeniui kaip administracinė nuobauda arba baudmė buvo paskirta *bauda*).

<sup>19</sup> Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas Nr. IX-378, priimtas 2001 m. birželio 14 d. // Žin., 2001, Nr. 56-1977; 2007, Nr. 61-2340.

<sup>20</sup> *Abramavičius A., Mikelėnas V.*, 19 išnaša, p. 409; Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, patvirtintas 2000 m. liepos 18 d. įstatymu Nr. VIII-1864 (Žin., 2000, Nr. 74-2262), 6.254 str. 1 ir 2 d.

*žalos padarymą asmuo grąžintų dėl padarytos žalos sumokėtas sumas.* Atkreiptinas dėmesys, kad vienas iš tokių atvejų – kai atsakingas už žalos padarymą asmuo transporto priemonę vairavo *neblaivus*, apsvaigęs nuo vaistų, narkotinių ar kitų svaigiųjų medžiagų, taip pat kai vartotojas alkoholi ar kitas svaigiąsias medžiagas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo arba vengė blaivumo ar apsvaigimo patikrinimo (TPVCAPDĮ 22 str. 1 d. 1 p.). V. Mikelėno vertinimu, būtų neteisinga, kad avariją sukėlęs neblaivus asmuo išvengtų savo neteisėtų veiksmų neigiamų turtingų padarinių, todėl tokių atvejų numatymas įstatyme, anot jo, gali būti pateisinamas tiek teisės, tiek moralės požiūriu.<sup>21</sup>

Verta pridurti, jog pirmiau minėta nuostata reiškia, kad neblaivus vairavęs ir žalos padaręs asmuo gali turėti labai didelių turtingų praradimų. Lietuvos banko duomenimis, 2013 m. su sausumos transporto priemonių valdymu susijusios civilinės atsakomybės draudimo grupėje buvo išmokėta 271,3 mln. Lt draudimo išmokų, išmokų skaičius šioje draudimo grupėje (vnt.) – 79 785.<sup>22</sup> Vadinasi, vidutinė vienos draudimo išmokos suma šioje grupėje siekia 3400 litų.

Antra vertus, būtina turėti omenyje, kad dėl neblaivaus vairuotojo kaltės gali kilti (ir neretai) kyla labai sunkūs padariniai (žūsta vienas ar daugiau žmonių, sunkiai sutrikdoma vieno ar daugiau žmonių sveikata ir pan.), todėl tokiam asmeniui gali tekti atlyginti (grąžinti draudikui dėl padarytos žalos jo jau sumokėtas sumas) dešimtis ar šimtus tūkstančių litų siekiančią žalą.<sup>23</sup>

Galiausiai, šios straipsnio dalies pabaigoje, reikia pažymėti ir tai, kad kai kuriais atvejais tokiems (t. y. vairavusiems neblaiviams) asmenims gali būti taikoma ir *drausminė (tarnybinė)* atsakomybė. Pirmiausia šiame kontekste omenyje būtina turėti tai, kad, remiantis Lietuvos Respublikos darbo kodekso<sup>24</sup> (toliau vadinama – DK) 235 str. 1 d., 2 d. 8 p., tai, kad darbuotojas darbo metu darbe yra neblaivus, laikoma

<sup>21</sup> Abramavičius A., Mikelėnas V., 19 išnaša, p. 510.

<sup>22</sup> Lietuvos bankas. Priežiūra → Apžvalgos ir finansiniai duomenys → Draudimo veiklos rezultatai → Mėnesio statistika [žiūrėta 2014 m. birželio 18 d.]. Prieiga per internetą: <[http://lb.lt/menesio\\_statistika](http://lb.lt/menesio_statistika)>.

<sup>23</sup> Pavyzdžiui, vienoje baudžiamojoje byloje iš nuteistojo (neblaivaus vairuotojo) (BK 281 str. 6 d., žuvo 1 žmogus) nukentėjusiajai priteista 14 250 Lt turtinei ir 15 000 Lt neturtinei žalai atlyginti (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. sausio 6 d. nutartis b. b. Nr. 2K-16/2009); kitoje byloje – iš nuteistojo (neblaivaus vairuotojo) (BK 281 str. 6 d., žuvo 6 žmonės, 2 sužaloti) priteista nukentėjusiajam V. Z. 130 000 Lt, nukentėjusiajai V. P. 80 000 Lt, nukentėjusiajam V. G. 150 000 Lt ir nukentėjusiajai A. K. 80 000 Lt neturtinei žalai atlyginti (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. sausio 12 d. nutartis b. b. Nr. 2K-73/2010). Plačiau apie neturtinės žalos dydžius ir šios (t. y. pagal BK 281 str.) kategorijos bylose žr.: *Bikelis S.* Neturtinės žalos atlyginimas (?) baudžiamosiose bylose dėl gyvybės atėmimo ir sunkaus sveikatos sutrikdymo: mokslo studija // *Teisės problemos*, 2011, Nr. 4 (74), p. 39–46, 1, 3, 4 priedai.

<sup>24</sup> Lietuvos Respublikos darbo kodeksas, patvirtintas 2002 m. birželio 4 d. įstatymu Nr. IX-926 // *Žin.*, 2002, Nr. 64-2569.

*šiurkščiu* darbo pareigų, taigi ir darbo drausmės, pažeidimu, už kurį asmeniui gali būti taikomos atitinkamos drausminės nuobaudos (pastaba, papeikimas, atleidimas iš darbo) (DK 237 str. 1 d.). Todėl jeigu kelių transporto priemonę neblaivus vairavo asmuo, į kurio darbo funkcijas įeina transporto priemonės vairavimas (pavyzdžiui, autobuso, krovininio automobilio vairuotojas), tokiam asmeniui (jei jis transporto priemonę neblaivus vairavo darbo metu), be administracinės ar baudžiamosios atsakomybės, gali būti taikoma ir drausminė atsakomybė.<sup>25</sup>

Kai kuriems kitiems asmenims, kurių einamos pareigos suponuoja aukštesnių, be kita ko, etikos reikalavimų jiems taikymą (pavyzdžiui, teisėjams, prokurorams *etc.*), transporto priemonės vairavimas esant neblaiviam gali užtraukti drausminę (tarnybinę) atsakomybę, net jei veika padaryta *ne* darbo (tarnybos) metu. Pastaruoju atveju drausminės (tarnybinės) atsakomybės taikymas grindžiamas tuo, kad toks asmuo savo elgesiu žemina teisėjo (prokuroro *etc.*) vardą.<sup>26</sup>

Apibendrinant tai, kas išdėstyta šioje straipsnio dalyje, matyti, kad vairuotojams už transporto priemonių vairavimą, jiems esant neblaiviems, taip pat už kitus teisės pažeidimus, padarytus vairuojant apsvaigus nuo alkoholio, skirtingi teisės aktai numato įvairias teisinės atsakomybės rūšis (administracinę, baudžiamąją, civilinę, drausminę (tarnybinę) atsakomybę). Atitinkamai tokiems asmenims gresia tiek asmeninio, tiek ir turtinio pobūdžio poveikio priemonės (neigiami padariniai).

## II. NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ DALYVAVIMAS KELIŲ EISME IR TO PADARINIAI

Nepaisydami draudimo vairuoti transporto priemonę apsvaigus nuo alkoholio bei už tai numatytos ir gresiančios gana griežtos atsakomybės, dalis vairuotojų, deja, prie vairo vis tiek sėda būdami neblaivūs. Remiantis statistikos duomenimis, pastaraisiais metais kasmet vis dar išaiškinama apie 13 tūkst. neblaivių vairuotojų (*1 paveikslas*). 2014 m. sausio–birželio mėn. jau išaiškinta 5930 neblaivaus transporto priemonių vairavimo atvejų.<sup>27</sup> Policijos pareigūnų organizuojamų vadinamųjų reidų rezultatai leidžia manyti,

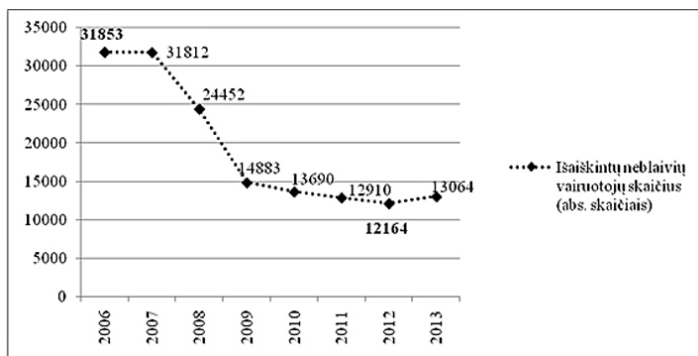
---

<sup>25</sup> Žr., pavyzdžiui, Šiaulių rajono apylinkės teismo 2012 m. lapkričio 19 d. nutarimas a. b. Nr. A2.6.-1086-641/2012.

<sup>26</sup> Žr., pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos teismų įstatymas Nr. I-480, priimtas 1994 m. gegužės 31 d. (Žin., 1994, Nr. 46-851; 2002, Nr. 17-649), 83 str. 2 d. 1 p., 83 str. 3 d.; Lietuvos Respublikos prokuratūros įstatymas Nr. I-599, priimtas 1994 m. spalio 13 d. (Žin., 1994, Nr. 81-1514; 2003, Nr. 42-1919), 39<sup>a</sup> str. 1–3 d.

<sup>27</sup> Lietuvos kelių policijos tarnybos Administracinės veiklos ir eismo priežiūros skyriaus 2014 m. liepos 9 d. atsakymas į autorės 2014 m. birželio 20 d. užklausą apie neblaivių vairuotojų dalyvavimo kelių eisme statistiką.

kad šalies keliuose neblaivūs vairuotojai gali sudaryti apie 2 proc. visų vairuotojų,<sup>28</sup> tačiau dėl jų kaltės kyla beveik dešimtadalis (2013 m. – 8,16 proc.) visų eismo įvykių, kuriuose nukenčia žmonės, žūsta beveik dešimtadalis (2013 m. – 9,69 proc.) visų eismo įvykiuose žūstančiųjų, sužeidžiama beveik dešimtadalis (2013 m. – 9,70 proc.) visų eismo įvykiuose sužeidžiamųjų (2–4 paveikslai). Toks santykis aiškiai rodo didesnę neblaivių vairuotojų keliamą pavojų eismo saugumui, eismo dalyvių gyvybei bei sveikatai.



**1 paveikslas.** Išaiškintų neblaivių<sup>29</sup> vairuotojų skaičiaus dinamika Lietuvoje 2006–2013 metais<sup>30</sup>

Iš 1 paveikslas matyti, kad 2006–2013 m. laikotarpiu išaiškinamų neblaivių vairuotojų skaičius sumažėjo beveik 2,5 karto. Ženklausi pokyčiai (t. y. didžiausias sumažėjimas) išryškėja 2008 ir 2009 metais: išaiškintų neblaivių vairuotojų skaičius, lyginant su ankstesniais (atitinkamai 2007 ir 2008 m.) metais, sumažėjo atitinkamai 23,14 proc. ir 39,13 proc.

1 paveikslas duomenys kartu su 4 lentelėje pateikta administracinių teisės pažeidimų, susijusių su vairavimu esant neblaiviam, struktūra rodo, jog kasmet išaiškinamų neblaivių vairuotojų didžiausią skaičiaus dalį (apie 30 proc.) pastaraisiais metais su-

<sup>28</sup> 2013 m. prevencinių priemonių, skirtų transporto priemonių vairuotojų blaivumui, apsvaigimui nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų tikrinti, metu patikrintas 163 915 vairuotojų blaivumas, išaiškinti 3 545 neblaivūs vairuotojai (t. y. 2,2 proc. patikrintųjų buvo neblaivūs). Žr.: Lietuvos policijos 2013 m. veiklos ataskaita [žiūrėta 2014 m. birželio 23 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.policija.lt/get.php?f.17030>>, p. 34.

<sup>29</sup> Diagramoje pateikti 2006, 2007 ir 2008 m. duomenys apima ir išaiškintų apsvaigusių nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų asmenų skaičių. Tačiau šis skaičius pateiktų duomenų reikšmingai iškreipti neturėtų, nes, kaip rodo vėlesnių metų statistika, apsvaigusių nuo narkotinių *etc.* medžiagų asmenų lyginamoji dalis bendrame apsvaigusiujų (nuo alkoholio ir narkotinių *etc.* medžiagų) skaičiuje nėra didelė.

<sup>30</sup> Diagrama sudaryta remiantis Lietuvos kelių policijos tarnybos Administracinės veiklos ir eismo priežiūros skyriaus informacija. Žr. 29 išnašą.

Kelių transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems:  
ar reikalinga plėsti baudžiamosios atsakomybės ribas?

---

daru vairuotojai, kuriems nustatomas lengvas (nuo 0,41 iki 1,5 promilės) neblaivumo (girtumo) laipsnis, apie 17 proc. sudaro vairuotojai, kuriems nustatomas vidutinis (nuo 1,51 iki 2,5 promilės) neblaivumo (girtumo) laipsnis, apie 15 proc. sudaro vairuotojai, neturintys teisės vairuoti transporto priemones, apie 12 proc. sudaro vairuotojai, sukėlę nežymų kitų asmenų sveikatos sutrikdymą ar nulėmę turto sugadinimą, dar apie 10 proc. sudaro pakartotinio vairavimo esant neblaiviam atvejai.

4 lentelė. Administracinių teisės pažeidimų, susijusių su vairavimu esant neblaiviam, struktūra Lietuvoje 2010–2013 metais<sup>31</sup>

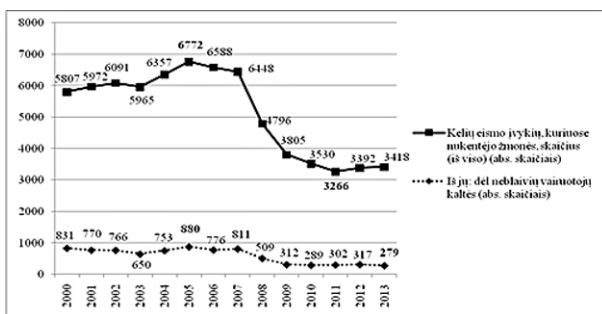
Metai	2010	2011	2012	2013
Pažeidimas*				
ATPK 124 <sup>2</sup> str. 3 d.	6	15	15	14
ATPK 124 <sup>2</sup> str. 4 d.	3	12	17	12
ATPK 126 str. 1 d.	4592	4252	4011	4353
ATPK 126 str. 2 d.	62	65	69	79
ATPK 126 str. 3 d.	198	182	156	136
ATPK 126 str. 4 d., iš jų:	3455	3166	2907	2961
Nustatytas vidutinis ([1,51–2,5] promilės) neblaivumo (girtumo) laipsnis	2467	2312	2264	2233
Nustatytas sunkus (≥2,51 promilės) neblaivumo (girtumo) laipsnis	988	854	643	728
ATPK 127 str. 3 d., iš jų:	1721	1725	1729	1636
Sukėlė nežymų sveikatos sutrikdymą	170	109	144	97
Nulėmė turto sugadinimą	1551	1616	1585	1539
ATPK 129 str.	2405	2073	1896	1989
ATPK 1302 str., iš jų:	952	916	1023	1363
Padarytas neturinio teisės vairuoti asmens	449	432	565	791
Neblaivumo patikrinimo vengimas (ATPK 126 str. 4 d., ATPK 129 str.)	378	362	364	385

\* Toks, kaip nurodyta šio straipsnio 2 ir 3 lentelėse. Pavyzdžiui, „ATPK 129 str.“ reiškia tik transporto priemonių *vairavimą neblaivių* vairuotojų, neturinčių teisės vairuoti ar neturinčių teisės vairuoti tos rūšies transporto priemonių (t. y. neįskaitant transporto priemonių *vairavimo apsvaigusiu* nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vairuotojų, neturinčių teisės vairuoti ar neturinčių teisės vairuoti tos rūšies transporto priemonių; vairuotojų, neturinčių teisės vairuoti ar neturinčių teisės vairuoti tos rūšies transporto priemonių, *neblaivumo ar apsvaigimo patikrinimo vengimo*; vairuotojų, neturinčių teisės vairuoti ar neturinčių teisės vairuoti tos rūšies transporto priemonių, *alkoholio ar narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vartojimo po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo*). ATPK 126 str. 4 d. taip pat reiškia tik transporto priemonės vairavimą esant neblaiviam (t. y. šioje lentelės eilutėje neįtraukti duomenys apie neblaivumo patikrinimo vengimą bei alkoholio vartojimą po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo).

<sup>31</sup> Lentelė sudaryta remiantis Lietuvos kelių policijos tarnybos skelbiama kelių eismo taisyklių pažeidimų statistika: *Lietuvos kelių policijos tarnyba*. Statistika → Kelių eismo taisyklių pažeidimų statistika [žiūrėta 2014 m. birželio 24 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.lkpt.lt/lt/statistika/ket/>>.

Kelių eismo taisyklėse draudimas vairuoti transporto priemonę apsvaigus nuo alkoholio, suprantama, numatytas *neatsitiktinai* – nėra jokių abejonių, kad vartotas alkoholis neigiamai atsiliepia žmogaus gebėjimui vairuoti. Medicinos literatūros duomenimis, veikiant alkoholiui, lėtėja akių judesiai, sutrinka erdvės jutimas, matymas prieblandoje, lėtėja akių adaptacija, mažėja regėjimo aštrumas, pablogėja klausas. Dėl alkoholio poveikio sutrinka pusiausvyra ir judesių koordinacija, lėtėja suvokimas, minčių eiga, atsiranda mieguistumas, kartais agresyvumas, mažėja savikontrolė, savikritiškumas, žmogus darosi lengvabūdiškas, neatsargus, pervertina savo jėgas.<sup>32</sup>

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, nenuostabu, kad neblaivūs vairuotojai patenka į eismo įvykius ar patys juos sukelia. Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2000–2013 m. laikotarpiu eismo įvykiai dėl neblaivių vairuotojų kaltės sudarė nuo 8,16 proc. (2013 m.) visų užregistruotų eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės, iki 14,31 proc. (2000 m.). Iš 2 *paveiksl*o matyti, jog tuo pačiu (2000–2013 m.) laikotarpiu daugiausia (880) eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės, neblaivūs vairuotojai sukėlė 2005 m., mažiausiai (279) – pernai, t. y. 2013 metais.



**2 paveikslas.** Užregistruotų kelių eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės, skaičiaus dinamika Lietuvoje 2000–2013 metais<sup>33</sup>

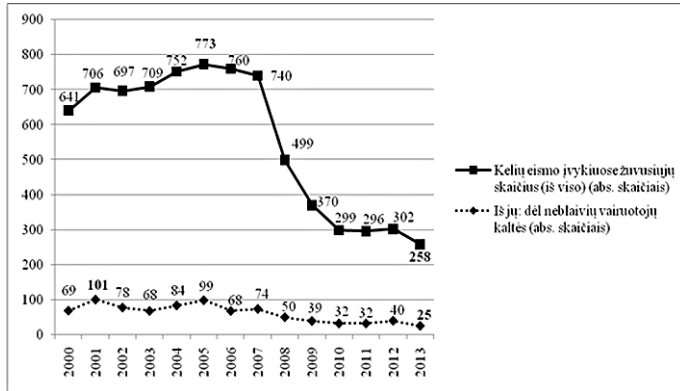
Eismo saugumo požiūriu reikšmingas ne tik neblaivių vairuotojų dalyvavimo kelių eisme mastas, tokių vairuotojų sukeltamų eismo įvykių skaičius, bet ir jų metu kylantys padariniai. Lietuvos statistikos departamento duomenimis, 2000–2013 m. laikotarpiu daugiausia žmonių (101) dėl neblaivių vairuotojų kaltės žuvo 2001 m., mažiausiai (25) – pernai, t. y. 2013 m. (3 *paveikslas*). Pernai mažiausias (392 žmonės) buvo ir dėl neblaivių vairuotojų kaltės sužeistų žmonių skaičius, didžiausias (1312) – 2005 m. (4 *paveikslas*), kai dėl neblaivių vairuotojų kaltės įvyko ir daugiausia eismo įvykių.

<sup>32</sup> Medicinos enciklopedija, t. 1. Vilnius: Valstybinė enciklopedijų leidykla, 1991, p. 242–243.

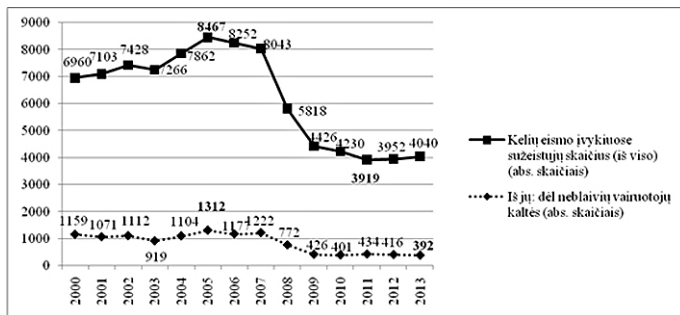
<sup>33</sup> Diagrama sudaryta remiantis Lietuvos statistikos departamento skelbtais duomenimis: *Oficialiosios statistikos portalas*. Transportas ir ryšiai → Kelių transportas → Kelių eismo įvykių skaičius [žiūrėta 2014 m. liepos 6 d.]. Prieiga per internetą: <<http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=2064&status=A>>.



Iš 3 ir 4 paveikslų duomenų taip pat galima matyti, kad procentiškai dėl neblaivių vairuotojų kaltės tuo pačiu (2000–2013 m.) laikotarpiu žuvo 8,95–14,31 proc. visų eismo įvykiuose žuvusiųjų (atitinkamai 2006 m. ir 2001 m.) ir buvo sužeista 9,48–16,65 proc. visų eismo įvykiuose sužeistųjų (atitinkamai 2010 m. ir 2000 m.).



3 paveikslas. Kelių eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičiaus dinamika Lietuvoje 2000–2013 metais<sup>34</sup>



4 paveikslas. Kelių eismo įvykiuose sužeistųjų skaičiaus dinamika Lietuvoje 2000–2013 metais<sup>35</sup>

Vertinant 1–4 paveiksluose pateiktus duomenis, matyti, kad kelių eismo saugumo būklė Lietuvoje pastaraisiais metais visais straipsnyje nagrinėtais (neblaivių vairuotojų dalyvavimo kelių eisme, eismo įvykių, juose žuvusiųjų bei sužeistųjų (įskaitant dėl neblaivių vairuotojų kaltės) skaičius) požiūriais yra pagerėjusi. Tokie teigiami pokyčiai siejami su efektyviai taikyta saugaus eismo politika, įgyvendintu

<sup>34</sup> Diagrama sudaryta remiantis Lietuvos statistikos departamento skelbtais duomenimis: *Oficialiosios statistikos portalas*. Transportas ir ryšiai → Kelių transportas → Kelių eismo įvykiuose sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičius [žiūrėta 2014 m. liepos 6 d.]. Prieiga per internetą: <<http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=2063&status=A>>.

<sup>35</sup> Ten pat.

kompleksiniu veikslių planu, apimančiu tiek modernių inžinerinių priemonių taikymą, tiek eismo kontrolės griežtinimą keliuose, tiek nuobaudų ir teisinių priemonių sureguliuojimą, tiek ir atsakingų institucijų bendradarbiavimą eismo saugumo srityje. Pripažįstama, kad situacijos šioje srityje pokyčius lėmė ir sustiprintas dėmesys eismo dalyvių kultūros kėlimui, švietėjiškos priemonės (įgyvendinti edukaciniai projektai), efektyviai taikytos eismo saugumo propagandos priemonės – vykdytos socialinės akcijos, agresyvios reklamos kampanijos (taikant šoko reklamas) ir kita.<sup>36</sup>

*1–4 paveikslų* duomenys taip pat rodo, kad lūžio metais kelių eismo saugumo srityje laikytini 2008 m., todėl nenuostabu, kad daugiausia tokie ryškūs teigiami pokyčiai siejami su 2008 m. sausio 1 d. įsigaliojusiais atitinkamų ATPK straipsnių pakeitimais, sugriežtinusiais (arba numačiusiais naujai) administracinę atsakomybę už kai kuriuos (neretai pačius pavojingiausius) su eismo saugumu susijusius pažeidimus (kai kuriuos nustatyto greičio viršijimo (ATPK 124 str.); kelio ženklų reikalavimų nesilaikymo, žmonių vežimo ir Kelių eismo taisyklių pažeidimo (pvz., važiavimas esant draudžiamam šviesoforo signalui, nesustojimas prieš pėsčiųjų perėją, kai to reikalauja taisyklės *etc.*) (ATPK 124<sup>1</sup> str.) atvejus; pavojingą ir chuliganišką vairavimą (ATPK 124<sup>2</sup> str.); transporto priemonių vairavimą, neturint teisės vairuoti (ATPK 128 str.)) ir kitus.

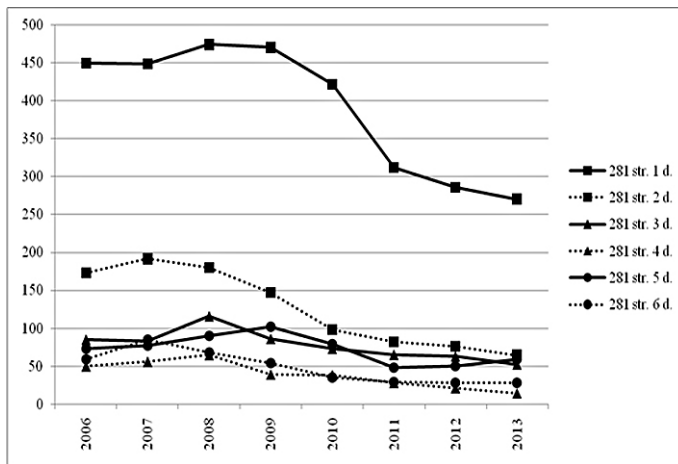
Reikšmingų pokyčių (atsakomybės griežtinimo linkme) įvyko ir neblaivių vairuotojų administracinės atsakomybės reglamentavime. Atitinkamų, šio straipsnio kontekste reikšmingų, ATPK straipsnių pakeitimais (taip pat įsigaliojusiais 2008 m. sausio 1 d.) buvo, be kita ko: sugriežtintos administracinės nuobaudos už daugelį su transporto priemonės vairavimu esant neblaiviam susijusių pažeidimų; ATPK 124<sup>2</sup> str. papildytas naujomis (trečiąja ir ketvirtąja) dalimis; ATPK 126 str. papildytas naujomis (antrąja ir trečiąja) dalimis; atsakomybė už transporto priemonių vairavimą, vairuotojams esant neblaiviams, kai nustatomas vidutinis (nuo 1,51 iki 2,5 promilės) arba sunkus (nuo 2,51 promilės ir daugiau) neblaivumo (girtumo) laipsnis, numatyta vienoje – ATPK 126 str. 4 – dalyje (iki tol atsakomybė priklausomai nuo neblaivumo (girtumo) laipsnio (vidutinis / sunkus) buvo *diferencijuota* ir numatyta skirtingose straipsnio dalyse (ATPK 126 str. 2 ir 3 d.)); ATPK 127 str. 3 d. numatyta atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimą, sukėlusį kitų asmenų nežymų sveikatos sutrikdymą, padarytą neblaivaus (girtu) vairuotojo (anksčiau ATPK 127 str. 3 d. atsakomybė buvo numatyta tik už kelių eismo taisyklių pažeidimą, nulėmusį kitų asmenų turto sugadinimą, padarytą

---

<sup>36</sup> *Dainauskas S., Bražukienė I.*, 7 išnaša, p. 85–86; Policijos departamento prie Vidaus reikalų ministerijos ataskaita apie policijos veiklą ir nusikalstamumą per 2008 m. [žiūrėta 2014 m. rugsėjo 15 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.policija.lt/get.php?f.3796>>, p. 31–32.

neblaivaus (girtu) vairuotojo); iš esmės<sup>37</sup> pakeistas ATPK 130<sup>2</sup> straipsnis.<sup>38</sup>

Kalbant apie eismo įvykiuose nukentėjusiųjų sveikatai padarytos žalos dydį, t. y. koks – sunkus, nesunkus ar nežymus – sveikatos sutrikdymas jiems buvo padarytas, tenka pastebėti, jog nei eismo įvykių, nei nusikalstamumo statistikoje tokie duomenys nėra atspindimi. Kiek asmenų dėl neblaivių vairuotojų kaltės padaromas nežymus sveikatos sutrikdymas, galima matyti iš kelių eismo taisyklių pažeidimų statistikos (4 lentelė). Čia iš dalies taip pat gelbsti baudžiamųjų bylų nagrinėjimo I instancijos teismuose ataskaitos, kuriose matyti, kiek kasmet I instancijos teismuose gaunama, išnagrinėjama *etc.* baudžiamųjų bylų pagal kiekvieną Baudžiamojo kodekso 281 str. dalį (taigi iš dalies galima spręsti, kiek asmenų dėl neblaivių vairuotojų kaltės gali būti padaromas, pavyzdžiui, sunkus sveikatos sutrikdymas) (5 paveikslas).



**5 paveikslas.** Lietuvos I instancijos teismuose gautų baudžiamųjų bylų, kuriose pateikti kaltinimai pagal atskiras BK 281 str. dalis, skaičiaus dinamika 2006–2013 metais<sup>39</sup>

<sup>37</sup> Prieš tai ATPK 130<sup>2</sup> str. atsakomybė buvo numatyta už pakartotinį Kelių eismo taisyklių pažeidimą, t. y. padarymą per vienerius metus dviejų ir daugiau pažeidimų, numatytų ATPK 124 str. 2, 3, 4, 5 d., 124<sup>1</sup> str. 1, 3, 5 d., 125 str., už kuriuos skiriamų baltų suma yra dešimt ir daugiau.

<sup>38</sup> Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 21, 26, 27, 30<sup>1</sup>, 32, 123, 124, 124<sup>1</sup>, 124<sup>2</sup>, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 130<sup>2</sup>, 131, 134, 187, 224, 225, 259<sup>1</sup>, 269, 281, 312, 313, 314, 315, 320, 326, 330 straipsnių pakeitimo ir papildymo bei 124<sup>3</sup> straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymas Nr. X-1365, priimtas 2007 m. gruodžio 13 d. (Žin., 2007, Nr. 138-5641; 2008, Nr. 9 (atitaisymas)), 9, 12, 13, 17 str.

<sup>39</sup> Diagrama sudaryta remiantis Nacionalinės teismų administracijos skelbtais duomenimis: Nacionalinė teismų administracija. Teismai → Statistika → Baudžiamųjų bylų nagrinėjimo ataskaita. Bylų procesas (I instancijos teismuose) [žiūrėta 2014 m. liepos 9 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.teismai.lt/lt/teismai/teismai-statistika/>>.

Šios straipsnio dalies pabaigoje būtina užsiminti ir apie *turtinę* žalą, kasmet atsirandančią dėl neblaivių vairuotojų dalyvavimo kelių eisme. Kiek kasmet Lietuvoje patiriama nuostolių dėl su vairavimu esant neblaiviam susijusių teisės pažeidimų išaiškinimo, nukentėjusiųjų gydymo, rehabilitacijos, įvairių išmokų (ligos pašalpų, netekto darbingumo (invalidumo) pensijų *etc.*) mokėjimo, eismo įvykių metu sugadinto ar sunaikinto turto, tiksliai, regis, nėra žinoma. Kai kuriuose šaltiniuose minima, kad eismo įvykių nuostoliai šalies ūkiui per metus sudaro apie 1,5 mlrd. litų.<sup>40</sup> Atsižvelgiant į kelių eismo įvykių skaičiaus mažėjimą bei į eismo įvykių, kylančių dėl neblaivių vairuotojų kaltės, lyginamąją dalį, su didele išlyga galima manyti, jog dėl neblaivių vairuotojų dalyvavimo kelių eisme pastaraisiais metais patiriama daugiau kaip 72 mln. litų nuostolių per metus.

Apibendrinant tai, kas išdėstyta šioje straipsnio dalyje, matyti, kad eismo saugumo būklė Lietuvoje pastaraisiais metais visais straipsnyje nagrinėtais (neblaivių vairuotojų dalyvavimo kelių eisme, eismo įvykių, juose žuvusiųjų bei sužeistųjų (įskaitant dėl neblaivių vairuotojų kaltės) skaičiaus) požiūriais yra pagerėjusi. Ryškiausiai teigiami pokyčiai matyti nuo 2008 m. (2008 m., lyginant su 2007 m., 23,14 proc. sumažėjo išaiškintų neblaivių vairuotojų skaičius; 25,6 proc. sumažėjo eismo įvykių skaičius (dėl neblaivių vairuotojų kaltės sumažėjo 37,2 proc.); 32,6 proc. sumažėjo eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius (dėl neblaivių vairuotojų kaltės sumažėjo beveik tiek pat (32,4 proc.)); 27,7 proc. sumažėjo eismo įvykiuose sužeistųjų skaičius (dėl neblaivių vairuotojų kaltės sumažėjo 36,8 proc.) ir tai daugiausia siejama su tais metais išplėsta ir sugriežtinta administracine atsakomybe už teisės pažeidimus, susijusius su vairavimu (taip pat ir esant neblaiviam). Nagrinėjamoju (2000–2013 m.) laikotarpiu neblaivių vairuotojų dalyvavimo kelių eisme požiūriu saugiausi buvo 2013 m.: mažiausiai dėl neblaivių vairuotojų kaltės sukeltų eismo įvykių, mažiausiai eismo įvykiuose žuvusiųjų ir sužeistųjų.

### III. VAIRAVIMO APSVAIGUS KRIMINALIZAVIMO<sup>41</sup> LIETUVOJE GALIMYBĖS VERTINIMAS

Nepaisant to, kad eismo saugumo būklė šalyje, kaip minėta, bendriausiu požiūriu yra pagerėjusi (ypač lyginant su buvusiais iki 2008 metų), neblaivių vairuotojų dalyvavimas

<sup>40</sup> Valstybinė saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 metų programa, patvirtinta 2005 m. liepos 8 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 759 (Žin., 2005, Nr. 84-3117), 12 p.

<sup>41</sup> Atsižvelgiant į tai, kad BK 281 str. 2, 4, 6 d. jau yra numatyta baudžiamoji atsakomybė už kai kuriuos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo, vairuojant transporto priemonę apsvaigus, be kita ko, nuo alkoholio, atvejus (*2 lentelė*), sąvoka „kriminalizavimas“ šiame straipsnyje turėtų būti suprantama kaip reiškianti *dalinį kriminalizavimą*, t. y. baudžiamosios atsakomybės už tam tikros (baudžiamajame įstatyme jau uždraustos) veikos padarymą ribų išplėtimą. Plačiau žr.: Švedas G. Veikos kriminalizavimo kriterijai: teorija ir praktika // Teisė, 2012, Nr. 82, p. 13–14.

kelių eisme ir jų sukeliama eismo įvykiai išlieka skaudi ir aktuali šalies problema.<sup>42</sup> beveik kas dešimtas eismo įvykis, beveik kas dešimtas žuvusysis, beveik kas dešimtas sužeistasis juose – dėl neblaivių vairuotojų kaltės. Dėl šios priežasties neblaivių eismo dalyvių (taigi ir vairuotojų) kontrolės stiprinimas, numatytas tarp 2014–2016 metų policijos veiklos *prioritetų*<sup>43</sup>, yra visiškai suprantamas ir neatrodo atsitiktinis. Verta pridurti, jog intenciją „stiprinti greičio ir vairuotojų blaivumo laikymosi kontrolę, <...> griežtinti atsakomybę nuolat Kelių eismo taisyklių reikalavimus pažeidžiantiems asmenims“<sup>44</sup> kiek anksčiau yra išreiškusi ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė.

Iš karto reikia pažymėti, kad kovai su neblaiviais vairuotojais Vyriausybė (tiksliau – Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija), šalia kitų, regis, žada pasitelkti ir papildomas *baudžiamąsias* teises priemones. Visai neseniai internetinėje žinias-klaidoje<sup>45</sup> pasirodė pranešimų, esą, teisingumo ministras siūlo už vairavimą išgėrus ar kitaip apsvaigus taikyti kriminalines bausmes. Teigiama, kad pagal parengtą projektą „transporto priemonės vairavimas esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų būtų baudžiamas bauda, areštu arba laisvės apribojimu [*turėtų būti „laisvės atėmimu“ – I. D.*] iki vienerių metų“. Tikimasi, kad vairuotojai, vengdami baudžiamosios atsakomybės ir ypač *teistumo*, nesės prie vairo būdami apsvaigę nuo alkoholio ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Reikia pastebėti, jog aptariamas projektas Lietuvos Respublikos Seime dar *nėra* įregistruotas, tačiau, teigiama, Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 281 straipsnio pataisos bus pateiktos artimiausiu metu ir, gali būti, bus priimtos dar šiemet.

Nors apie vairavimo apsvaigus kriminalizavimą Lietuvoje kalbėti tarsi apie jau įvykusį faktą jokiū būdu negalima (reikia turėti omenyje, kad šiuo metu iki galo nėra aiškus nei minėto įstatymo projekto turinys, nei jo likimas apskritai (galbūt jis net nebus įregistruotas)), reikia pastebėti, kad baudžiamosios atsakomybės už tokios (panašios) veikos padarymą nustatymas Lietuvoje *nebūtų* beprecedentis dalykas. Baudžiamoji atsakomybė už transporto priemonės vairavimą apsvaigus nuo alkoholio ir (ar) kitų psichiką veikiančių medžiagų (kai kuriais atvejais – esant papildomų sąlygų)

---

<sup>42</sup> Šiemet padaugėjo ne tik eismo įvykių, kuriuos sukėlė neblaivūs vairuotojai, bet ir dėl neblaivių vairuotojų kaltės žuvusių bei sužeistų žmonių. Antai 2014 m. sausio–birželio mėn. dėl neblaivių vairuotojų kaltės įvyko 131 eismo įvykis (2013 m. tuo pačiu laikotarpiu – 122), kurių metu žuvo 20 (2013 m. tuo pačiu laikotarpiu – 12) ir sužeista 194 (2013 m. tuo pačiu laikotarpiu – 159) žmonės. Žr.: *Lietuvos kelių policijos tarnyba*. Eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės, Lietuvoje suvestinė. 2014, liepos 9 d. [žiūrėta 2014 m. liepos 9 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.lkpt.lt/lt/statistika/2014/201406.pdf>>.

<sup>43</sup> Lietuvos policijos 2013 m. veiklos ataskaita, 30 išnaša, p. 40.

<sup>44</sup> Šešioliktosios Vyriausybės 2012–2016 metų programa, 3 išnaša, 348 p.

<sup>45</sup> Žr., pavyzdžiui, *Grubliauskaitė J.*, 10 išnaša.

yra numatyta ir kai kurių užsienio valstybių (pavyzdžiui, Bulgarijos<sup>46</sup>, Ispanijos<sup>47</sup>, Latvijos<sup>48</sup>, Lenkijos<sup>49</sup>, Vokietijos<sup>50</sup>) baudžiamuosiuose įstatymuose.

Verta pri(si)minti, kad vien tik patį vairavimą apsvaigus (net ir nesant kitų taisyklių pažeidimo ir žalingų padarinių sukėlimo) kriminalizuojanti nuostata kurį laiką

---

<sup>46</sup> Bulgarijos BK 343b str. 1 d. baudžiamoji atsakomybė numatyta už motorinės transporto priemonės vairavimą, kai numatyta tvarka nustatyta, kad asmens kraujyje alkoholio koncentracija viršija 1,2 promilės. Griežtesnė baudžiamoji atsakomybė (Bulgarijos BK 343b str. 2 d.) numatyta už motorinės transporto priemonės vairavimą, kai tam tikra tvarka nustatyta, kad asmens kraujyje alkoholio koncentracija viršija 0,5 promilės, po to, kai asmuo įsiteisėjusiu nuosprendžiu buvo pripažintas kaltu padaręs BK 343b str. 1 d. numatytą veiką. Žr.: Bulgarijos Respublikos baudžiamasis kodeksas (bulg. *Наказателен кодекс*) [žiūrėta 2014 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.vks.bg/english/vksen\\_p04\\_04.htm](http://www.vks.bg/english/vksen_p04_04.htm)>.

<sup>47</sup> Ispanijos BK 379 str. 2 d. numatyta, jog atitinkamos baudmės taikomos tam, kas motorinę transporto priemonę arba mopedą vairuoja būdamas apsvaigęs nuo toksinių, narkotinių, psichotropinių medžiagų ar alkoholinių gėrimų. Visais atvejais asmenys, kuriems nustatytas neblaivumo laipsnis viršija 0,60 mg/l (iškvėptame ore) arba 1,2 g/l (kraujyje), turi būti nuteisiami tokiomis baudmėmis. Žr.: Ispanijos Karalystės baudžiamasis kodeksas (isp. *Código Penal*) [žiūrėta 2014 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/MJusticia/1292426983764?blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=ContentDisposition&blobheadervalue1=attachment%3B+filename%3DCriminal\\_Code\\_Codigo\\_Penal\).PDF](http://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/MJusticia/1292426983764?blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=ContentDisposition&blobheadervalue1=attachment%3B+filename%3DCriminal_Code_Codigo_Penal).PDF)>.

<sup>48</sup> Latvijos BK 262 str. 2 d. baudžiamoji atsakomybė numatyta už transporto priemonės vairavimą ar praktinį vairavimo mokymą, jei asmuo neturi vairuotojo pažymėjimo (vairuotojo pažymėjimas tokiam asmeniui nebuvo išduotas arba nustatyta tvarka buvo „atimtas“) ir jei asmuo yra apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių, toksinių arba kitų svaiginančių medžiagų. Žr.: Latvijos Respublikos baudžiamasis kodeksas (lat. *Krimināllikums*) [žiūrėta 2014 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://likumi.lv/doc.php?id=88966&search=on>>.

<sup>49</sup> Lenkijos BK 178a str. 1 d. baudžiamoji atsakomybė numatyta už motorinės kelių, oro ar vandens transporto priemonės vairavimą, esant neblaiviam arba apsvaigusiam nuo svaiginančių medžiagų. Griežtesnė baudžiamoji atsakomybė numatyta, be kita ko, asmenims, kurie anksčiau jau buvo pripažinti kaltais už motorinės transporto priemonės vairavimą, esant neblaiviam arba apsvaigusiam nuo svaiginančių medžiagų, arba BK 178a str. 1 d. numatytą veiką padarė galiojant draudimui vairuoti motorines transporto priemones, kuris paskirtas kaip baudmė už padarytą nusikaltimą (Lenkijos BK 178a str. 4 d.). Žr.: Lenkijos Respublikos baudžiamasis kodeksas (lenk. *Kodeks karny*) [žiūrėta 2014 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU19970880553&type=3>>.

<sup>50</sup> Vokietijos BK 316 str. 1 d. baudžiamoji atsakomybė numatyta tam, kas eisme (Vokietijos BK 315–315d str.) vairuoja transporto priemonę, nors dėl alkoholinių gėrimų arba kitų svaigalų vartojimo asmuo nėra tokios būklės, kuri leistų jam transporto priemonę vairuoti saugiai, jeigu pažeidimas nėra baudžiamas pagal BK 315a str. („Pavojaus sukėlimas geležinkelių, vandenų ir oro transporto eismui“; vok. *Gefährdung des Bahn-, Schiffs- und Luftverkehrs*) arba 315c straipsnį („Pavojaus sukėlimas kelių transporto eismui“; vok. *Gefährdung des Straßenverkehrs*). Pastarajame straipsnyje atsakomybė numatyta, be kita ko, tam, kas kelių eisme vairuoja transporto priemonę, nors dėl alkoholinių gėrimų arba kitų svaigalų vartojimo asmuo nėra tokios būklės, kuri leistų jam transporto priemonę vairuoti saugiai ir tokiu būdu sukelti pavojų kito žmogaus gyvybei ar sveikatai (vok. *der Leib*; liet. kūnas) arba kitam asmeniui priklausančiam didelės vertės turtui. Žr.: Vokietijos Federacinės Respublikos baudžiamasis kodeksas (vok. *Strafgesetzbuch* (StGB)) [žiūrėta 2014 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_stgb/german\\_criminal\\_code.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/german_criminal_code.pdf)>.

buvo numatyta ir 2000 m. Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse. Antai BK 281 str. 6 d. (2000 m. rugsėjo 26 d. redakcija) buvo numatyta, kad tas, kas vairavo kelių transporto priemonę būdamas apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, nors ir nepažeidė kitų taisyklių ir nesukėlė jokių žalingų padarinių, padarė baudžiamąjį nusižengimą ir baudžiamas bauda arba areštu. Vis dėlto suabejojus tokios veikos pavojingumu,<sup>51</sup> minėta nuostata buvo panaikinta 2003 m. balandžio 10 d. įstatymu,<sup>52</sup> taigi – dar *prieš įsigaliojant* naujamam (dabartiniam) Baudžiamajam kodeksui.

Šioje vietoje tiktų pastebėti, jog, svarstant vairavimo apsvaigus kriminalizavimo Lietuvoje klausimą, be veikos pavojingumo, įstatymų leidėjui tektų įvertinti ir kitus veikos kriminalizavimo kriterijus, mat baudžiamosios teisės teorijoje pripažįstama, kad, priimant sprendimą kriminalizuoti vienokią ar kitokią veiką, reikia atsižvelgti *ir* į norimos kriminalizuoti veikos paplitimą, *ultima ratio* principą bei baudžiamosios teisės veikimo sritį ir ribas.<sup>53</sup>

BK 281 str. pakeitimo įstatymo projektui dar nesant įregistruotam, taigi nesant aiškumo, kokia apimtimi ketinama (svarstoma) kriminalizuoti vairavimą apsvaigus, tenka analizuoti kelis galimus veikos kriminalizavimo variantus, konkrečiai – kelių transporto priemonės vairavimą esant *bet kokiam* (t. y. *ir* lengvam (nuo 0,41 promilės)) arba esant *tik atitinkamo sunkumo* neblaivumo (girtumo) laipsniui (pavyzdžiui, esant vidutiniam (nuo 1,51 iki 2,5 promilės) ar sunkiam (nuo 2,51 promilės ir daugiau) arba tik sunkiam neblaivumo (girtumo) laipsniui).

Remiantis Baudžiamojo kodekso 11 str. 1 d., nusikaltimu pripažįstama „*pavojinga [kursyvu parašyta pačios autorės – I. D.] ir šiame kodekse uždrausta veika (veikimas ar neveikimas), už kurią numatyta laisvės atėmimo bausmė*“. Kitaip tariant, veika, jei norima ją kriminalizuoti, pirmiausia turi būti pripažinta esanti tam tikro (kriminalizavimui pakankamo) pavojingumo lygio.

---

<sup>51</sup> Įstatymo projekto aiškinamajame rašte buvo nurodyta, kad BK 281 str. 6 d. išbraukina dėl to, kad kriminalizuoja „akivaizdžiai nenusikalstamas veikas“ – pakanka vairuoti transporto priemonę išgėrus ir tai jau laikoma nusikaltimu [*turėtų būti „nusikalstama veika“ – I. D.*], nors nėra pažeistos jokios kitos taisyklės ir nėra jokių žalingų padarinių. Žr.: Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso, patvirtinto 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII-1968, 4, 6, 23, 25, 37, 46, 48, 55, 65, 74, 75, 77, 78, 79, 82, 90, 92, 93, 95, 97, 172, 175, 187, 189, 208, 212, 257, 263, 281 straipsnių pakeitimo ir papildymo, Kodekso papildymo nauju 271<sup>1</sup> straipsniu bei 39 ir 243 straipsnių išbraukimo įstatymo projekto Nr. IXP-2321 aiškinamasis raštas, pateiktas 2003 m. vasario 26 d. [žiūrėta 2014 m. birželio 23 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=205802](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=205802)>.

<sup>52</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso, patvirtinto 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII-1968, 4, 7, 9, 23, 25, 37, 39, 44, 46, 47, 48, 51, 61, 62, 65, 67, 74, 75, 90, 92, 95, 97, 102, 105, 118, 119, 143, 175, 178, 186, 187, 188, 189, 199, 202, 212, 213, 215, 227, 249, 250, 251, 257, 260, 263, 272, 281, 291 straipsnių pakeitimo ir papildymo bei Kodekso papildymo 39<sup>1</sup> ir 306<sup>1</sup> straipsniais įstatymas Nr. IX-1495, priimtas 2003 m. balandžio 10 d. (Žin., 2003, Nr. 38-1733; 2003, Nr. 39 (atitaisyimas)), 48 str.

<sup>53</sup> Žr., pavyzdžiui, Švedas G., 44 išnaša, p. 15–21, 23.

Šiame kontekste būtina pažymėti, kad Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (toliau ir – LAT) taip pat ne kartą yra pabrėžęs, kad baudžiamoji teisė nėra formali teisė – ji nustato atsakomybę tik už baudžiamųjų įstatymų požiūriu *pavojingas* veikas, o ne formalius pažeidimus.<sup>54</sup> Veikos pavojingumas, LAT pastebėjimu, reiškia, kad veika daro žalą ar kelia pavojų visuomenėje labai vertinamoms visuomeninėms ar asmeninėms vertybėms. Galiausiai, baudžiamąją atsakomybę užtraukiančių veikų pavojingumas, LAT vertinimu, turi būti *pakankamai didelis*, t. y. veika turi daryti esminę žalą baudžiamojo įstatymo saugomoms vertybėms.<sup>55</sup>

Vienoje iš nutarčių lygindamas nusikaltimų, baudžiamųjų nusižengimų bei administracinių teisės pažeidimų pavojingumą, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, remdamasis ir konstitucine jurisprudencija, yra pažymėjęs, kad nusikaltimai – tai teisės pažeidimai, kuriais *itin šturkščiau* pažeidžiamos konstitucinės žmogaus teisės ir laisvės, kitos Konstitucijos saugomos ir ginamos vertybės. Baudžiamieji nusižengimai taip pat yra pavojingos, priešingos teisei veikos, tačiau, palyginus su nusikaltimais, jų pavojingumas yra mažesnis. LAT taip pat paaikšino, kad didesnę nusikaltimo pavojingumą lemia jo objektyvieji ir subjektyvieji požymiai ir kad nusikaltimu paprastai sukeliama sunkesni padariniai. Galiausiai administracinių teisės pažeidimų pavojingumas (nors juos padarius taip pat pažeidžiamos tam tikros vertybės) yra dar mažesnis. Apibendrinamas Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pabrėžė, kad, atibojant administracinę teisės pažeidimą nuo baudžiamojo nusižengimo, itin svarbūs tampa tokie – didesnę ar mažesnę – pavojingumą leidžiantys nustatyti kriterijai (veikos pavojingumą apibūdinančių požymių visuma).<sup>56</sup>

Būtina pastebėti, jog tokios pačios pozicijos iš esmės laikomasi ir baudžiamosios teisės moksle. Daugelis autorių būtent pavojingumą taip pat pripažįsta (bene) svarbiausiu nusikalstamos veikos požymiu. Antai A. Čaplinskas, A. Dapšys, J. Misiūnas nurodo, kad veikos pavojingumas yra viena iš pagrindinių ir išskirtinių nusikalstamos veikos savybių (požymių), koncentruotai išreiškiančių itin neigiamą socialinį tos veikos įvertinimą, jos esmę.<sup>57</sup>

Nepaisant tokio pripažinimo, teisės literatūroje sutariama, jog *nėra* vienareikšmio atsakymo, kokiems atvejams ir kokia racionalia apimtimi įstatymų leidėjas turėtų

---

<sup>54</sup> Žr., pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2013 m. birželio 13 d. nutartis b. b. Nr. 2K-316/2013; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2011 m. gruodžio 15 d. nutartis b. b. Nr. 2K-559/2011; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. balandžio 27 d. nutartis b. b. Nr. 2K-263/2010.

<sup>55</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. balandžio 27 d. nutartis b. b. Nr. 2K-263/2010.

<sup>56</sup> Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2012 m. kovo 13 d. nutartis b. b. Nr. 2K-7-76/2012.

<sup>57</sup> Čaplinskas A., Dapšys A., Misiūnas J. Baudžiamosios ir administracinės atsakomybės atribojimo teorinės problemos // Teisės problemos, 2004, Nr. 4 (46), p. 54.



naudoti baudžiamosios teisės priemones,<sup>58</sup> lygiai taip pat nėra aišku, koks veikos pavojingumas yra *pakankamas* jai kriminalizuoti. Autoriai, bandę surasti baudžiamosios ir administracinės atsakomybės bei nusikalstamos veikos ir administracinio teisės pažeidimo atribojimo kriterijus, yra pažymėję, kad nusikalstama veika *paprastai* (nes esama ir išimčių) tiesiogiai kėsinama į patį vienos ar kitos rūšies objektą (gyvybę, sveikatą, nuosavybę, gamtą *etc.*) ir padaroma žalos šiam objektui. O administracinių teisės pažeidimų objektas dažniausiai yra įvairios valdžios nustatytos taisyklės, reglamentuojančios elgimosi su objektu (jo atžvilgiu) tvarką (pavyzdžiui, kelių eismo, statybų, gamtos apsaugos ir kt. taisyklės).

Teigiama, kad visuomenėje pripažintų vertybių apsaugai sukurtų mechanizmų pažeidimai (nustatytos tvarkos nesilaikymas) traktuotini kaip neleistinos ir neteisėtos veikos, o pačių vertybių pažeidimai – kaip nusikalstamos veikos. Daroma išvada, kad veika negali būti kriminalizuota, jeigu ja nėra kėsinama į jokią įstatymais saugomą vertybę, nėra nukentėjusiojo ir jeigu ši veika nesukelia jokių kitų padarinių.<sup>59</sup> Būtent šiuo principu, regis, vadovavosi ir vairavimo apsvaigus sudėties eliminavimo iš BK iniciatoriai, BK 281 str. 6 d. (2000 m. rugsėjo 26 d. redakcija) numatytą veiką įvardiję „akivaizdžiai nenusikalstama“, o *nepakankamą* tokios veikos pavojingumą grindę tuo, kad nėra pažeidžiamos jokios kitos taisyklės ir nėra jokių žalingų padarinių (pakanka vairuoti transporto priemonę apsvaigus ir tai jau laikoma nusikalstama veika).<sup>60</sup>

Sutinkant su anksčiau jau konstatuotu kriminalizavimui nepakankamu vairavimo apsvaigus esant bet kokiam neblaivumo (girtumo) laipsniui pavojingumu, būtina pridurti, jog analizuojama veika neturėtų būti kriminalizuojama ir dėl kitų priežasčių, konkrečiai – dėl pasekmių, kurias toks kriminalizavimas neabejotinai sukeltų. Pirmiausia reikia pastebėti, jog kriminalizavus vien tik patį vairavimą esant bet kokiam neblaivumo (girtumo) laipsniui (net ir nesant kitų taisyklių pažeidimo ir žalingų padarinių sukėlimo), tektų kriminalizuoti (bent jau vertinant veikos pavojingumo požiūriu) ir kitus pažeidimus, padarytus vairuojant neblaiviam.

Atitinkamų ATPK straipsnių dalių sankcijų palyginimas rodo, jog kvalifikuotas pavojingas ir chuliganiškas vairavimas (ATPK 124<sup>2</sup> str. 3 ir 4 d.), kvalifikuotas kelių eismo taisyklių pažeidimas, sukėlęs nežymų sveikatos sutrikdymą arba nulėmęs turto sugadinimą (ATPK 127 str. 3 d.), ar transporto priemonių vairavimas neblaivių ar apsvaigusių nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų

---

<sup>58</sup> Fedosiuk O. Baudžiamoji atsakomybė kaip kraštutinė priemonė (*ultima ratio*): teorija ir realybė // Jurisprudencija, 2012, Nr. 19 (2), p. 716; Čaplinskas A., Dapšys A., Misiūnas J., 60 išnaša, p. 46, 57.

<sup>59</sup> Čaplinskas A., Dapšys A., Misiūnas J., 60 išnaša, p. 51, 66–67.

<sup>60</sup> Žr. 54 išnašą.

asmenų, neturinčių teisės vairuoti (ATPK 129 str.), laikomi didesnio<sup>61</sup> pavojingumo veikomis nei vien tik vairavimas esant bet kokiam neblaivumo (girtumo) laipsniui. Taigi, kaip matyti, sprendimas kriminalizuoti vairavimą esant bet kokiam neblaivumo (girtumo) laipsniui suponuotų ženklų baudžiamosios teisės srities išplėtimą.

Kaip rodo pirmiau darbe analizuoti kelių eismo taisyklių pažeidimų statistikos duomenys (1 paveikslas, 4 lentelė), toks išplėtimas kasmet galėtų reikšti apie 13 000 (o neblaivių vairuotojų kontrolei skyrus papildomų išteklių – didelė tikimybė, ir daugiau) papildomų nusikalstamų veikų (plg. 2013 m. iš viso Lietuvoje užregistruota 84 715 nusikalstamų veikų<sup>62</sup>). Tokie skaičiai neabejotinai įspėja apie pavojų prisidėti prie „kriminalinės visuomenės“ kūrimo, kurioje pati nusikalstama veika bus labai nuvertinta.<sup>63</sup>

Šiame kontekste omenyje būtina turėti ir Baudžiamojo kodekso 56 str. 1 d. nuostatą, pagal kurią recidyvistui<sup>64</sup> už tyčinio nusikaltimo padarymą teismas paprastai skiria laisvės atėmimo bausmę (kaip minėta, pagal darbe aptariamą įstatymo projektą straipsnio dalies sankcijoje laisvės atėmimo bausmė, regis, būtų numatyta). Čia belieka pridurti, jog 2013 m. vien pagal ATPK 130<sup>2</sup> str. („Pakartotinis transporto priemonių vairavimas neblaivių arba apsvaigusių nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vairuotojų“) buvo nubausti 1363 neblaivūs asmenys.<sup>65</sup> Be to, reikia turėti omenyje, kad būdamas neblaivus vairuoti gali asmuo, turintis teistumą už bet kurio kito (tuo atveju, jei vairavimas apsvaigus būtų pripažintas nusikaltimu) tyčinio nusikaltimo padarymą. Pažymėtina, jog šie pastebėjimai ypač aktualūs Lietuvai, kurioje nuteistųjų laisvės atėmimu skaičius vis dar beveik dvigubai didesnis už Europos Sąjungos vidurkį.<sup>66</sup>

Vertinant vairavimo esant *atitinkamo sunkumo* neblaivumo (girtumo) laipsniui (tarkime, esant vidutiniam arba sunkiam neblaivumo (girtumo) laipsniui, t. y. nuo

<sup>61</sup> ATPK 124<sup>2</sup> str. 3 d. ir 126 str. 4 d. atveju – panašaus pavojingumo.

<sup>62</sup> *Informatikos ir ryšių departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos* skelbiami Duomenys apie nusikalstamumą Lietuvos Respublikoje (Forma\_1Ž) [žiūrėta 2014 m. liepos 3 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.ird.lt/infusions/report\\_manager/reports/html\\_file.php?metai=2013&menu=12&ff=1Z&fnr=1&rt=1&oldYear=2013](http://www.ird.lt/infusions/report_manager/reports/html_file.php?metai=2013&menu=12&ff=1Z&fnr=1&rt=1&oldYear=2013)>.

<sup>63</sup> Švedas G., 44 išnaša, p. 18; Fedosiuk O., 61 išnaša, p. 716, 723.

<sup>64</sup> Pagal BK 27 str. 1 d. nusikaltimų recidyvas yra tada, kai asmuo, jau teistas už tyčinio nusikaltimo padarymą, jeigu teistumas už jį neišnykęs ar nepanaikintas įstatymų nustatyta tvarka, vėl padaro vieną ar daugiau tyčinį nusikaltimų. Toks asmuo yra recidyvistas.

<sup>65</sup> Žr. 33 išnašą.

<sup>66</sup> 2008 m. Lietuvoje 100 tūkst. gyventojų teko 179,7 nuteistųjų, savo ruožtu Europos Sąjungoje – 94,6. Žr.: Bikelis S. Baudžiamosios politikos orientavimo į su laisvės atėmimu nesusijusių poveikio priemonių taikymą galimybes: mokslinis tyrimas. Vilnius, 2010, p. 3, 28.

1,51 promilės ir daugiau) kriminalizavimo galimybę, reikia pripažinti, jog abejonių dėl tokios veikos kriminalizavimo pagrįstumo būtų mažiau. Pirmiausia, palyginus ATPK 126 str. 1 d. ir 4 d. sankcijas (*1 lentelė*), matyti, jog tokia veika laikoma esanti pavojingesnė nei vairavimas esant lengvam neblaivumo (girtumo) laipsniui. Kitaip tariant, už tokios veikos padarymą nustatyta *griežtesnė* sankcija rodo, jog, įstatymo leidėjo vertinimu, (lyginant su lengvai apgirtusiais vairuotojais) vidutiniškai ar sunkiai apgirtusių vairuotojų dalyvavimas kelių eisme kelia *didesnę* grėsmę eismo saugumui, eismo dalyvių gyvybei, sveikatai, nuosavybei. Tai, kad dėl tokių vairuotojų kaltės iš tiesų neretai kyla labai sunkūs padariniai, galima iliustruoti ir, deja, gausiais teismų praktikos pavyzdžiais, antai: neblaivus vairuotojas (1,80 promilės) pražudė 2 savo keleivius, dar 1 buvo nežymiai sutrikdyta sveikata; po 2 žmones žuvo eismo įvykiuose, kuriuos sukėlė neblaivūs vairuotojai, kurių kraujyje etilo alkoholio koncentracija siekė 1,84, 2,60 bei 4,24 promilės; 1 žmogus žuvo, dar 3 buvo nesunkiai sužaloti dėl neblaivaus (2,72 promilės) vairuotojo kaltės ir pan.<sup>67</sup>

Būtina pastebėti, kad sprendimas kriminalizuoti vairavimą esant atitinkamo sunkumo neblaivumo (girtumo) laipsniui, skirtingai nei pirmuoju atveju, nereikalautų kartu kriminalizuoti ir visus kitus teisės pažeidimus, padarytus vairuojant neblaiviam. Nors, reikia pripažinti, dalis veikų tokiu atveju vis dėlto turėtų būti kriminalizuota (pavyzdžiui, kelių eismo taisyklių pažeidimas, sukėlęs nežymų sveikatos sutrikdymą arba nulėmęs turto sugadinimą, kai nustatytas vidutinis arba sunkus neblaivumo (girtumo) laipsnis), kas juridinės technikos požiūriu būtų įmanoma, bet vis dėlto ne itin prisidėtų prie tokių teisėkūros principų kaip aiškumas įgyvendinimo.

Galiausiai aptariamą veikos kriminalizavimui labiau (nei pirmuoju atveju) būtų palankus ir veikos paplitimo (reikšmingo veikos kriminalizavimo kriterijaus) rodiklis. Pavyzdžiui, 2013 m. už transporto priemonės vairavimą esant neblaiviam, kai nustatytas vidutinis arba sunkus neblaivumo (girtumo) laipsnis, nubausta atitinkamai 2233 ir 728 asmenys (iš viso 2961) (*4 lentelė*). Dar kažkuri dalis (kelių eismo taisyklių pažeidimo statistikoje neišskiriama) vidutiniškai ar sunkiai apgirtusių vairuotojų padaro kvalifikuotas teisės pažeidimus, susijusius su vairavimu esant neblaiviam (pavyzdžiui, kvalifikuotas pavojingas ar chuliganiškas vairavimas (ATPK 124<sup>2</sup> str. 3 ir 4 d.)).

Vis dėlto reikia manyti, kad sprendimas kriminalizuoti vairavimą esant atitinkamo sunkumo neblaivumo (girtumo) laipsniui gali būti lydimas tam tikrų pavojų, konkrečiai – sprendimas kriminalizuoti vairavimą esant *tik* vidutiniam arba sun-

---

<sup>67</sup> Atitinkamai: Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. gegužės 5 d. nutartis b. b. Nr. 2K-188/2009; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. spalio 10 d. nutartis b. b. Nr. 2K-594/2006; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. gegužės 18 d. nutartis b. b. Nr. 2K-274/2010; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. kovo 9 d. nutartis b. b. Nr. 2K-89/2010; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. lapkričio 21 d. nutartis b. b. Nr. 2K-603/2006.

kiam neblaivumo (girtumo) laipsniui gali pasiekti visuomenei klaidingą žinutę, kad vairavimas esant lengvam neblaivumo (girtumo) laipsniui „nėra itin didelis blogis“. Kitaip tariant, pirmiau minėta įstatymo projekto rengėjų idėja (kad vairuotojai, vengdami baudžiamosios atsakomybės ir ypač *teistumo*, nesės prie vairo būdami apsvaigę nuo alkoholio ar kitų psichiką veikiančių medžiagų) gali virsti tuo, kad vairuotojai, vengdami baudžiamosios atsakomybės ir ypač *teistumo*, nesės prie vairo būdami vidutiniškai ar sunkiai apsvaigę nuo alkoholio, bet *nevengs* prie vairo sėsti būdami *lengvai* apsvaigę.

Šiame kontekste svarbu paminėti, jog Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas dar 2000 m. yra pažymėjęs, kad „už teisės pažeidimus valstybės nustatomos poveikio priemonės turi <...> *atitikti siekiamus teisėtus ir visuotiniai svarbius tikslus [kursyvu parašyta pačios autorės – I. D.]*“.<sup>68</sup> Tokiu atveju pagrįstai gali būti keliamas klausimas: kokių tikslų siektų įstatymų leidėjas kriminalizuodamas vairavimą esant atitinkamo sunkumo neblaivumo (girtumo) laipsniui – ar kad kelių eisme nedalyvautų vidutiniškai ir sunkiai nuo alkoholio apsvaigę vairuotojai, ar kad kelių eisme nedalyvautų (dalyvautų kuo mažiau) bet kurie neblaivūs vairuotojai.

Reikia manyti, jog įstatymų leidėjo tikslas turėtų būti nukreiptas į *bet kokio neblaivumo* (girtumo) vairuotojų eliminavimą iš kelių eismo (jų skaičiaus sumažinimą), nes, kaip rodo teismų praktika, labai sunkūs padariniai kyla ir dėl lengvai nuo alkoholio apsvaigusiu asmenų kaltės (pavyzdžiui, 1 žmogus žuvo dėl neblaivaus (0,55 promilės) vairuotojo kaltės; 2 žmonės žuvo, 1 buvo sunkiai sutrikdyta sveikata dėl neblaivaus (0,79 promilės) vairuotojo kaltės; lengvas neblaivumo (girtumo) laipsnis (1,01 promilės) nustatytas vairuotojui, dėl kurio žuvo 6 žmonės (iš jų 3 – vaikai), dar 2 buvo nežymiai sutrikdyta sveikata; 3 žmonės žuvo, 1 buvo nesunkiai sutrikdyta sveikata dėl neblaivaus (1,08 promilės) vairuotojo kaltės ir pan.<sup>69</sup>).

Vertinant bet kurį vairavimo apsvaigus kriminalizavimo variantą ir esant abejonių dėl jų, būtina pridurti dar ir tai, kad tokių veikų kriminalizavimas, didelė tikimybė, duotų tik *trumpalaikį* teigiamą efektą. Antai iš ankstesnėje straipsnio dalyje pavaizduotų *1–4 paveikslų* matyti, kad 2008 m. išplėtus ir sugriežtinus administracinę atsakomybę už teisės pažeidimus, susijusius su vairavimu (taip pat ir esant neblaiviam), nagrinėti eismo saugumo rodikliai *ženkliai* pagerėjo tik pirmaisiais metais (2008 ir

<sup>68</sup> Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2000 m. gruodžio 6 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 40 straipsnio pripažinimo netekusiu galios ir 251 straipsnio pakeitimo įstatymo 1 ir 2 straipsnių, Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo 27 straipsnio 5 dalies, 50 straipsnio 3 ir 9 dalių atitikties Lietuvos Respublikos Konstitucijai“ // *Žin.*, 2000, Nr. 105-3318.

<sup>69</sup> Atitinkamai: Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2011 m. balandžio 19 d. nutartis b. b. Nr. 2K-184/2011; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. balandžio 7 d. nutartis b. b. Nr. 2K-141/2009; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. sausio 12 d. nutartis b. b. Nr. 2K-73/2010; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. sausio 12 d. nutartis b. b. Nr. 2K-8/2010.

2009 m.), vėliau šie rodikliai stabilizavosi (nusistovėjo), o pastaraisiais metais netgi buvo (yra) matomas atskirų eismo saugumo rodiklių *blogėjimas*. Remiantis analogija, tikėtina, jog situacija *de lege ferenda* (liet. pagal būsimus įstatymus) (t. y. kriminalizavus vien tik patį vairavimą apsvaigus) ilgalaikėje perspektyvoje reikšmingai taip pat *nepasikeistų*.

Verta pridurti, jog kai kurie autoriai taip pat pastebi, kad vairuotojai prie sugriežtintos atsakomybės (padidintų baudų ir pan.) ilgainiui *pripranta*<sup>70</sup> ir todėl, kovojant su neblaivių vairuotojų dalyvavimu kelių eisme ir siekiant *ne trumpalaikių*, bet ilgalaikių rezultatų, turėtų būti orientuojamasi *ne* į papildomą baudžiamųjų teisinių priemonių pasitelkimą, bet į aktyvų ir kompleksinį *kitų* priemonių (ypač prevencinių bei nukreiptų į galimybės vairuoti apsvaigus apribojimą arba, kitais žodžiais tariant, kliūčių vairuoti apsvaigus sudarymą) taikymą (prie pastarųjų priskiriant, pavyzdžiui, platesnį ir dažnesnį transporto priemonių konfiskavimą; prievolės naudoti antialkoholinį variklio užraktą nustatymą<sup>71</sup> ir pan.).

Pavyzdžiui, neabejotinai teigiamai vertintinos šalyje organizuojamos prevencinės priemonės, skirtos transporto priemonių vairuotojų blaivumui (taip pat apsvaigimui nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų) tikrinti ir planuojamas tokių priemonių taikymo išplėtimas. Antai Valstybinėje saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programoje tarp šios programos tikslų ir uždavinių *vertinimo kriterijų* ir, atitinkamai, *siekiamų rezultatų* numatyta 2017 m. organizuoti 150 saugaus eismo akcijų, kurių metu būtų aktyviau kontroliuojami vairuotojai, apsvaigę nuo alkoholio, narkotikų ar kitų psichiką veikiančių medžiagų (plg. 2011 m. tokių akcijų buvo siekiama surengti 14, 2013 m. surengta 23<sup>72</sup>). Kaip teigiama naujovė paminėtina ir tai, kad nuo 2011 m., t. y. ketvirtus metus iš eilės, vairuotojų blaivumui tikrinti prevencinės priemonės šalyje organizuojamos *kiekvieną vasaros savaitgalį*

---

<sup>70</sup> Dainauskas S., Bražukienė I., 7 išnaša, p. 91.

<sup>71</sup> Šiame kontekste galima paminėti, kad apie transporto priemonių technologijų, skirtų padėti įgyventi reikalavimus (šiuo atveju – reikalavimo vairuoti esant blaiviam), panaudojimo galimybę viename iš komunikatų yra užsiminusi ir Europos Komisija. Pastaroji, pabrėžusi, kad „sprendžiant vairavimo apsvaigus nuo alkoholio problemą, turėtų būti taikomos ne tik baudos, bet ir *prevencinės priemonės* [kursyvu parašyta pačios autorės – I. D.]“, pažymėjo, kad bus išnagrinėta, ar pagal galiojančias priemones galima reikalauti, kad transporto priemonėse (pvz., komercinėse transporto priemonėse (pvz., mokykliniuose autobusuose etc.) būtų privalu įrengti antialkoholinį variklio užraktą. Komisija nurodė besišimianti veiksmų, kad būtų sukurta bendra kelių eismo saugos užtikrinimo strategija, kurioje būtų numatyta galimybė, be kita ko, tam tikrais konkrečiais atvejais nustatyti prievolę naudoti antialkoholinį variklio užraktą. Žr.: Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui – Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys KOM(2010) 389 galutinis.

<sup>72</sup> Valstybinė saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programa, 4 išnaša; Lietuvos policijos 2013 m. veiklos ataskaita, 30 išnaša, p. 34.

(nuo gegužės pabaigos iki rugsėjo pradžios). Reikia manyti, kad platesnis ir dažnesnis tokių priemonių taikymas padės vairuotojams suprasti (ir, savo ruožtu, leis pajusti), kad vairavimas esant apsvaigus nuo alkoholio visuomenėje yra netoleruojamas, kad kovai su šiuo reiškiniu skiriamas atitinkamas institucijų dėmesys ir kad atsakomybės už tokio draudimo nepaisymą taikymas iš esmės yra neišvengiamas.

Šiame kontekste būtina paminėti ir tai, kad nuo 2014 m. liepos 1 d. asmeniui, iš kurio pagal įstatymus teisė vairuoti transporto priemones buvo atimta du kartus už tai, kad jis padarė teisės pažeidimą būdamas neblaivus arba apsvaigęs nuo narkotikų, vaistų ar kitų svaigiųjų medžiagų, teisė vairuoti transporto priemones bus grąžinama ne anksčiau kaip po 10 metų (SEAKĮ 24 str. 7 d.). Kiek (ar) bus efektyvi ši įstatymo nuostata, paaiškės ateityje. Vis dėlto galima prognozuoti, kad vien tik šios nuostatos numatymas, nesiimant papildomų, jos paisymo užtikrinimui skirtų, priemonių, gali būti tik simbolinis.

Antai 2013 m. išaiškinta daugiau kaip 4,5 tūkst. administracinių teisės pažeidimų, kuriuos padarė asmenys, neturintys teisės vairuoti transporto priemones. Kitaip tariant, asmenys, netekę šios teisės, ne tik to nepaiso (t. y. nenustoja vairuoti), bet dar ir padaro įvairių teisės pažeidimų (viršija greitį, vairuoja būdami neblaivūs, vairuoja pavojingai ar chuliganiškai, nepaklūsta teisėtam policijos pareigūno reikalavimui sustabdyti transporto priemonę ir pan.). Verta priminti, jog kai kuriose užsienio šalyse aplinkybė, kad asmuo veiką padaro neturėdamas teisės vairuoti, yra *būtina* baudžiamosios atsakomybės už vairavimą apsvaigus atsiradimo sąlyga (pavyzdžiui, Latvijoje), kitose gi – tokia aplinkybė gali būti nusikalstamą veiką kvalifikuojančiu požymiu (pavyzdžiui, Lenkijoje). Tuo atveju, jei Lietuvoje būtų plėtojama vairavimo apsvaigus kriminalizavimo idėja, reikia manyti, jog pirmiau ir verčiau (nei vien tik vairavimas esant neblaiviam) turėtų būti kriminalizuota būtent ši veika, t. y. transporto priemonės vairavimas esant neblaiviam, padarytas asmenų, neturinčių teisės vairuoti transporto priemones.

Dar viena galima kovos su neblaivių vairuotojų dalyvavimu kelių eisme kryptis – atitinkamas dėmesys *perdavimui vairuoti transporto priemonę neblaiviam asmeniui* (ATPK 126 str. 6 d.). Šiai problemai nusakyti tinka transporto priemonės savininko E. S. parodymai vienoje baudžiamojoje byloje pagal BK 281 str. 4 d.: „*Automobilį nusipirkau aš, tačiau jis nėra registruotas įstatymų nustatyta tvarka. Automobilį vairavo A. G. Aš žinau, kad A. G. neturi teisės vairuoti transporto priemones. Automobilį vairavo A. G., nes aš buvau neblaivus. Neblaivus buvo ir A. G. Dėl ko aš jam leidau vairuoti transporto priemonę, nežinau.*“<sup>73</sup> Lietuvoje už tokią veiką numatyta administracinė atsakomybė (bauda nuo 300 iki 500 Lt) (ATPK 126 str. 6 d.). Kai kuriose

<sup>73</sup> Ikiteisminio tyrimo, atlikto Kauno apskrities VPK Kaišiadorių rajono PK Kriminalinės policijos skyriuje, Nr. 63-1-00298-12, medžiaga.

kitose šalyse (Latvijoje, Lenkijoje) už tokią veiką numatyta baudžiamoji atsakomybė. Nors tokių veikų Lietuvoje nėra užregistruojama daug (2013 m. – 135<sup>74</sup>), taigi tai neturėtų reikšmingos įtakos kovojant su neblaivių vairuotojų dalyvavimu kelių eisme, vis dėlto reikia manyti, jog Lietuvoje šiuo metu už tokią veiką numatyta atsakomybė yra per švelni ir ateityje turėtų būti griežtinama. Tokiu būdu būtų pabrėžta transporto priemonės, kaip didesnio pavojaus šaltinio, savininko (valdytojo) pareiga su transporto priemone elgtis atsakingai, o tokios pareigos nevykdant – prisiimti atsakomybę dėl (galimų) padarinių.

Kovojant su vairavimu apsvaigus nuo alkoholio efektyvus galėtų būti ir atitinkamų ATPK straipsnių pakeitimas išplečiant teismo diskreciją taikyti transporto priemonės konfiskavimą (pavyzdžiui, numatant galimybę („su transporto priemonės konfiskavimu arba be jo“) transporto priemonę konfiskuoti visais vairavimo apsvaigus nuo alkoholio atvejais). Šiuo metu privalomas arba alternatyvus transporto priemonės konfiskavimas ATPK numatytas tik pakartotinio transporto priemonių vairavimo apsvaigus nuo alkoholio atvejais, taip pat teisės pažeidimą padariusiems asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones.

Viena vertus, galimas transporto priemonės konfiskavimas (t. y. žinojimas, kad vos vieną kartą neblaiviam sėdus prie automobilio vairo galima netekti automobilio) daliai vairuotojų, didelė tikimybė, būtų *pakankamas*, kad sulaikytų juos nuo tokio pažeidimo darymo. Iš kitos pusės, tokios idėjos įgyvendinimas galėtų pasitarnauti tais atvejais, kai bylos aplinkybių visuma rodytų *ypatingą* transporto priemonės vairuotojo neatsakingumą ir požiūrį kitų eismo dalyvių atžvilgiu (pavyzdžiui, transporto priemonės vairavimas ne tik esant neblaiviam, bet ir vairavimas transporto priemonės, kuri nustatyta tvarka neįregistruota (neperregistruota), be valstybinės techninės apžiūros, neapsidraudus transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu). Ne paslaptis, kad tokie atvejai nėra reti<sup>75</sup> ir dažniausiai pasitaiko, kai automobilis už kelis šimtus litų (vėliau jo nustatyta tvarka neregistruojant, neatliekant techninės apžiūros, nesidraudžiant *etc.*) įsigyjamas ne tik ir ne tiek susisiekimo, transportavimo tikslais, kiek *pramogai*. Reikia manyti, jog tokiais ir panašiais atvejais transporto priemonė turėtų (galėtų) būti konfiskuojama net iš vairuotojo, turinčio teisę vairuoti transporto priemones,

---

<sup>74</sup> Lietuvos kelių policijos tarnyba. Statistika → Kelių eismo taisyklių pažeidimų statistika, 33 išnaša.

<sup>75</sup> Antai 2013 m. nustatyta: 2 820 transporto priemonių, neįregistruotų (neperregistruotų) nustatyta tvarka, vairavimo atvejų (už tokį pažeidimą vairuotojams numatyta 100–150 Lt bauda); 23 047 transporto priemonių be valstybinės techninės apžiūros vairavimo atvejai (už tokį pažeidimą vairuotojams numatyta 100–150 Lt bauda); 18 205 transporto priemonės vairavimo neapsidraudus transporto priemonių savininkų ir valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu arba nesant apdraustam šiuo draudimu atvejai (už tokį pažeidimą vairuotojams numatyta 80–120 Lt bauda). Žr.: Lietuvos kelių policijos tarnyba. Statistika → Kelių eismo taisyklių pažeidimų statistika, 33 išnaša.

ir nelaukiant pakartotinio vairavimo apsvaigus, tokiu būdu užkertant kelią naujiems tokio pobūdžio teisės pažeidimams ar net nusikalstamoms veikoms.

Atsižvelgiant į tai, kad neblaivūs neretai vairuoja jauno amžiaus vairuotojai,<sup>76</sup> reikia manyti, jog individualios prevencijos požiūriu būtų tikslinga, esant jų sutikimui, atleidimo nuo baudžiamosios atsakomybės, bausmės vykdymo atidėjimo ir kt. numatytais atvejais kiek įmanoma plačiau<sup>77</sup> taikyti BK 67 str. 2 d. 5 p. numatytą baudžiamojo poveikio priemonę (nemokamus darbus). Įvykus eismo įvykiui ir pasibaigus teismo procesui, neblaivus vairavęs asmuo gali nebe(susi)mąstyti, su kokiais liekamaisiais reiškiniais tenka gyventi eismo įvykiuose dėl (neblaivių) vairuotojų kaltės nukentėjusiems asmenims. Skyrimas nemokamus darbus atlikti sveikatos priežiūros, reabilitacijos ir kitose panašiose įstaigose, kur *koncentruojasi*, be kita ko, eismo įvykiuose nukentėję asmenys (dažnai patyrę daugybinius lūžius, netekę galūnių, judantys tik su ramentais, neįgaliojo vežimėlyje ar su kitomis specialiomis priemonėmis) ir kur vyrauja slegianti, net šokiruojanti atmosfera, didelė tikimybė, labiau nei bausmės, kitos baudžiamojo poveikio priemonės ar nuobaudos gali paveikti asmenį taip, kad ateityje nebesėtų prie vairo būdamas neblaivus, nedarytų kitų teisės pažeidimų.

Apibendrinti tai, kas išdėstyta šioje straipsnio dalyje, galima pasitelkiant *in dubio pro libertate* principą: esant abejonių dėl veikos kriminalizavimo, visas jas traktuoti laisvės, t. y. *nekriminalizavimo*, naudai.<sup>78</sup> Šiame kontekste būtina atsižvelgti ir į konstitucinę jurisprudenciją, pagal kurią, siekiant užkirsti kelią neteisėtoms veikoms, *ne visuomet* tikslinga tokią veiką pripažinti nusikaltimu bei taikyti pačią griežčiausią priemonę – kriminalinę bausmę. Todėl kiekvieną kartą, kai reikia spręsti, pripažinti veiką nusikaltimu ar kitokiu teisės pažeidimu, labai svarbu įvertinti, kokių rezultatų galima pasiekti *kitomis, nesusijusiomis su kriminalinių bausmių taikymu, priemonėmis* (administracinėmis, drausminėmis, civilinėmis sankcijomis ar visuomenės poveikio

---

<sup>76</sup> Neblaivių vairuotojų portretui sudaryti galėtų būti skirtas atskiras tyrimas, tačiau kai kurių, jau atliktų, tyrimų duomenimis, jauni vairuotojai dažniau vairuoja apsvaigę nuo alkoholio, viršija greitį ar kitaip pažeidžia eismo taisykles. Žr.: Endriulaitienė E. et al. Skirtingų grupių vairuotojų savižina vertinamo rizikingo vairavimo ir asmenybės bruožų sąsajos // *Psichologija*, 2013, Nr. 48, p. 21.

<sup>77</sup> Pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos prokuratūros veiklos 2009 metais ataskaitoje *kaip problema* įvardyta tai, kad baudžiamosiose bylose dėl nusikalstamų veikų kelių transporto eismo saugumui, sprendžiant atleidimo nuo baudžiamosios atsakomybės klausimus, prokurorai nemotyvuotai retai siūlo taikyti, o teisimai, atleisdami asmenis nuo baudžiamosios atsakomybės, retai skiria baudžiamojo poveikio priemones (iš 266 nuo baudžiamosios atsakomybės atleistų asmenų baudžiamojo poveikio priemonės skirtos tik 83 asmenims (31 proc.), nemokami darbai – tik 7 iš jų). Žr.: Lietuvos Respublikos prokuratūros veiklos 2009 metais ataskaita [žiūrėta 2014 m. liepos 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.prokuraturos.lt/LinkClick.aspx?fileticket=3v7d5wNko6M=&tabid=413>>, p. 31–32.

<sup>78</sup> Fedosiuk O., 61 išnaša, p. 718.



priemonėmis ir pan.).<sup>79</sup>

Taigi dėl visų straipsnyje nagrinėtų priežasčių esamoms iniciatyvoms (svarstymams) kriminalizuoti Lietuvoje vairavimą apsvaigus tenka *nepritarti*. Kovoiant su neblaivių vairuotojų dalyvavimu kelių eisme ir siekiant *ne* trumpalaikių, bet ilgalaikių rezultatų, turėtų būti orientuojamasi į aktyvų ir kompleksinį *kitų* priemonių (ypač prevencinių bei nukreiptų į galimybės vairuoti apsvaigus apribojimą) taikymą. Papildomų baudžiamųjų teisinių priemonių pasitelkimas galėtų būti svarstomas pirmiausia pavojingesnių (lyginant vien tik su vairavimu apsvaigus nuo alkoholio) ir gana paplitusių veikų atžvilgiu – vairavimo esant neblaiviam asmenų, neturinčių teisės vairuoti transporto priemonės.

## IŠVADOS

Esama kelių transporto eismo saugumo būklė Lietuvoje (2000–2013 m. laikotarpiu būtent 2013 m. neblaivių vairuotojų dalyvavimo kelių transporto eisme požiūriu buvo saugiausi – mažiausias dėl neblaivių vairuotojų kaltės sukeltų eismo įvykių skaičius (279) (8,16 proc. visų užregistruotų eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės), mažiausias eismo įvykiuose žuvusiųjų (25) (9,69 proc. visų eismo įvykiuose žuvusiųjų) ir sužeistųjų skaičius (392) (9,70 proc. visų eismo įvykiuose sužeistųjų)) kovoiant su neblaivių vairuotojų dalyvavimu kelių eisme nereikalauja imtis papildomo kraštutinių – baudžiamosios teisės – priemonių pasitelkimo. Dėl galimų neigiamų baudžiamosios atsakomybės ribų išplėtimo pasekmių prioritetas, lyginant su kelių transporto priemonių vairavimo apsvaigus nuo alkoholio kriminalizavimu Lietuvoje, turėtų būti teikiamas kitų (ypač prevencinių ir nukreiptų į galimybės vairuoti apsvaigus apribojimą) priemonių taikymui.

## LITERATŪRA

### I. Lietuvos Respublikos teisės aktai ir jų parengiamoji medžiaga

1. Lietuvos Respublikos darbo kodeksas, patvirtintas 2002 m. birželio 4 d. įstatymu Nr. IX-926 // Valstybės žinios, 2002, Nr. 64-2569 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
2. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas, patvirtintas 2000 m. rugsėjo 26 d. įsta-

---

<sup>79</sup> Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 1997 m. lapkričio 13 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 50 straipsnio atitikimo Lietuvos Respublikos Konstitucijai“ // Žin., 1997, Nr. 104-2644.

- tymu Nr. VIII-1968 // Valstybės žinios, 2000, Nr. 89-2741 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
3. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, patvirtintas 2000 m. liepos 18 d. įstatymu Nr. VIII-1864 // Valstybės žinios, 2000, Nr. 74-2262 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
  4. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas, priimtas 1984 m. gruodžio 13 d. // Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
  5. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 33 straipsnių, Įstatymo priedo pakeitimo ir papildymo ir Įstatymo papildymo 6<sup>1</sup>, 27<sup>1</sup> straipsniais įstatymo Nr. XII-360 1 straipsnio pakeitimo įstatymas Nr. XII-970, priimtas 2014 m. birželio 26 d. // Teisės aktų registras, 2014-07-10, Nr. 2014-09986.
  6. Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos išmokų atskaitos rodiklių ir bazinio bausmių ir nuobaudų dydžio nustatymo įstatymas Nr. X-1710, priimtas 2008 m. liepos 15 d. // Valstybės žinios, 2008, Nr. 83-3294; 2008, Nr. 149-6013.
  7. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 21, 26, 27, 30<sup>1</sup>, 32, 123, 124, 124<sup>1</sup>, 124<sup>2</sup>, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 130<sup>2</sup>, 131, 134, 187, 224, 225, 259<sup>1</sup>, 269, 281, 312, 313, 314, 315, 320, 326, 330 straipsnių pakeitimo ir papildymo bei 124<sup>3</sup> straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymas Nr. X-1365, priimtas 2007 m. gruodžio 13 d. // Valstybės žinios, 2007, Nr. 138-5641; 2008, Nr. 9 (atitaisyamas).
  8. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso, patvirtinto 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII-1968, 4, 7, 9, 23, 25, 37, 39, 44, 46, 47, 48, 51, 61, 62, 65, 67, 74, 75, 90, 92, 95, 97, 102, 105, 118, 119, 143, 175, 178, 186, 187, 188, 189, 199, 202, 212, 213, 215, 227, 249, 250, 251, 257, 260, 263, 272, 281, 291 straipsnių pakeitimo ir papildymo bei Kodekso papildymo 39<sup>1</sup> ir 306<sup>1</sup> straipsniais įstatymas Nr. IX-1495, priimtas 2003 m. balandžio 10 d. // Valstybės žinios, 2003, Nr. 38-1733; 2003, Nr. 39 (atitaisyamas).
  9. Lietuvos Respublikos transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo įstatymas Nr. IX-378, priimtas 2001 m. birželio 14 d. // Valstybės žinios, 2001, Nr. 56-1977; 2007, Nr. 61-2340.
  10. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas Nr. VIII-2043, priimtas 2000 m. spalio 12 d. // Valstybės žinios, 2000, Nr. 92-2883; 2007, Nr. 128-5213 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
  11. Lietuvos Respublikos prokuratūros įstatymas Nr. I-599, priimtas 1994 m. spalio 13 d. // Valstybės žinios, 1994, Nr. 81-1514; 2003, Nr. 42-1919 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
  12. Lietuvos Respublikos teismų įstatymas Nr. I-480, priimtas 1994 m. gegužės 31 d. // Valstybės žinios, 1994, Nr. 46-851; 2002, Nr. 17-649 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
  13. Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas Nr. I-1863, priimtas 1991 m. spalio 8 d. // Valstybės žinios, 1991, Nr. 30-804; 2002, Nr. 29-1034 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).

14. Šešioliktosios Vyriausybės 2012–2016 metų programa, patvirtinta 2012 m. gruodžio 13 d. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimu Nr. XII-51 // Valstybės žinios, 2012, Nr. 149-7630.
15. Valstybinė saugaus eismo plėtros 2011–2017 metų programa, patvirtinta 2011 m. kovo 2 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 257 // Valstybės žinios, 2011, Nr. 29-1368.
16. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. spalio 14 d. nutarimas Nr. 1031 „Dėl bazinio bausmių ir nuobaudų dydžio patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2008, Nr. 121-4608.
17. Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklės, patvirtintos 2006 m. gegužės 12 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 452 // Valstybės žinios, 2006, Nr. 56-2000 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
18. Valstybinė saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 metų programa, patvirtinta 2005 m. liepos 8 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 759 // Valstybės žinios, 2005, Nr. 84-3117 (su vėlesniais pakeitimais).
19. Kelių eismo taisyklės, patvirtintos 2002 m. gruodžio 11 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1950 // Valstybės žinios, 2003, Nr. 7-263; 2008, Nr. 88-3530 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais).
20. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso, patvirtinto 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII-1968, 4, 6, 23, 25, 37, 46, 48, 55, 65, 74, 75, 77, 78, 79, 82, 90, 92, 93, 95, 97, 172, 175, 187, 189, 208, 212, 257, 263, 281 straipsnių pakeitimo ir papildymo, Kodekso papildymo nauju 271<sup>1</sup> straipsniu bei 39 ir 243 straipsnių išbraukimo įstatymo projekto Nr. IXP-2321 aiškinamasis raštas, pateiktas 2003 m. vasario 26 d. [žiūrėta 2014 m. birželio 23 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=205802](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=205802)>.

## II. Europos Sąjungos ir užsienio valstybių teisės aktai

21. Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui – Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys KOM(2010) 389 galutinis.
22. Bulgarijos Respublikos baudžiamasis kodeksas (bulg. *Наказателен кодекс*) [žiūrėta 2014 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.vks.bg/english/vksen\\_p04\\_04.htm](http://www.vks.bg/english/vksen_p04_04.htm)>.
23. Ispanijos Karalystės baudžiamasis kodeksas (isp. *Código Penal*) [žiūrėta 2014 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/MJusticia/1292426983764?blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=ContentDisposition&blobheadervalue1=attachment%3B+filename%3DCriminal\\_Code\\_\(Codigo\\_Penal\).PDF](http://www.mjusticia.gob.es/cs/Satellite/MJusticia/1292426983764?blobheader=application%2Fpdf&blobheadername1=ContentDisposition&blobheadervalue1=attachment%3B+filename%3DCriminal_Code_(Codigo_Penal).PDF)>.
24. Latvijas Respublikos baudžiamasis kodeksas (lat. *Krimināllikums*) [žiūrėta 2014 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://likumi.lv/doc.php?id=88966&search=on>>.

25. Lenkijos Respublikos baudžiamasis kodeksas (lenk. *Kodeks karny*) [žiūrėta 2014 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: <<http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU19970880553&type=3>>.
26. Vokietijos Federacinės Respublikos baudžiamasis kodeksas (vok. *Strafgesetzbuch* (StGB)) [žiūrėta 2014 m. birželio 26 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_stgb/german\\_criminal\\_code.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stgb/german_criminal_code.pdf)>.

### III. Mokslinė literatūra

27. *Abramavičius A., Mikėlėnas V.* Autotransporto priemonių valdytojų teisinė atsakomybė. Vilnius: Registrų centras, 2010.
28. *Bikelis S.* Baudžiamosios politikos orientavimo į su laisvės atėmimu nesusijusių poveikio priemonių taikymą galimybės: mokslinis tyrimas. Vilnius, 2010.
29. *Bikelis S.* Neturtinės žalos atlyginimas (?) baudžiamosiose bylose dėl gyvybės atėmimo ir sunkaus sveikatos sutrikdymo: mokslo studija // Teisės problemos, 2011, Nr. 4 (74), p. 5–51.
30. *Čaplinskas A., Dapšys A., Misiūnas J.* Baudžiamosios ir administracinės atsakomybės atribojimo teorinės problemos // Teisės problemos, 2004, Nr. 4 (46), p. 44–82.
31. *Dainauskas S., Bražukienė I.* Lietuvos automobilių kelių avaringumo teritorinė analizė // Geografija, 2013, t. 49, Nr. 1, p. 82–92.
32. *Endriulaitienė E. et al.* Skirtingų grupių vairuotojų savivaina vertinamo rizikingo vairavimo ir asmenybės bruožų sąsajos // Psichologija, 2013, Nr. 48, p. 20–38.
33. *Fedosiuk O.* Baudžiamoji atsakomybė kaip kraštutinė priemonė (*ultima ratio*): teorija ir realybė // Jurisprudencija, 2012, Nr. 19 (2), p. 715–738.
34. Medicinos enciklopedija, t. 1. Vilnius: Valstybinė enciklopedijų leidykla, 1991.
35. *Petraitis T.* Rizikingas vairavimas ir emocijos: teorinė apžvalga // Visuomenės saugumas ir viešoji tvarka, 2012, Nr. 8, p. 181–191.
36. *Švedas G.* Veikos kriminalizavimo kriterijai: teorija ir praktika // Teisė, 2012, Nr. 82, p. 12–25.
37. *Truncienė I.* Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas. Daktaro disertacija. Vilnius, 2005.
38. *Tumas V., Čigrin V.* Kelių eismo saugumo užtikrinimo ypatumai // Visuomenės saugumas ir viešoji tvarka, 2010, Nr. 4, p. 269–276.
39. *Urbonas D.* Policijos veiklos strategijos formavimas eismo saugumo užtikrinimo srityje: eismo dalyvių požiūris // Visuomenės saugumas ir viešoji tvarka, 2011, Nr. 5, p. 240–254.

#### IV. Teismų praktika ir ikiteisminių tyrimų medžiaga

40. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2000 m. gruodžio 6 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 40 straipsnio pripažinimo netekusiu galios ir 251 straipsnio pakeitimo įstatymo 1 ir 2 straipsnių, Lietuvos Respublikos mokesčių administravimo įstatymo 27 straipsnio 5 dalies, 50 straipsnio 3 ir 9 dalių atitikties Lietuvos Respublikos Konstitucijai“ // Valstybės žinios, 2000, Nr. 105-3318.
41. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 1997 m. lapkričio 13 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 50 straipsnio atitikimo Lietuvos Respublikos Konstitucijai“ // Valstybės žinios, 1997, Nr. 104-2644.
42. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2013 m. birželio 13 d. nutartis b. b. Nr. 2K-316/2013.
43. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2012 m. kovo 13 d. nutartis b. b. Nr. 2K-7-76/2012.
44. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2011 m. gruodžio 15 d. nutartis b. b. Nr. 2K-559/2011.
45. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2011 m. balandžio 19 d. nutartis b. b. Nr. 2K-184/2011.
46. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. gegužės 18 d. nutartis b. b. Nr. 2K-274/2010.
47. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. balandžio 27 d. nutartis b. b. Nr. 2K-263/2010.
48. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. kovo 9 d. nutartis b. b. Nr. 2K-89/2010.
49. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. sausio 12 d. nutartis b. b. Nr. 2K-73/2010.
50. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. sausio 12 d. nutartis b. b. Nr. 2K-8/2010.
51. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. gegužės 5 d. nutartis b. b. Nr. 2K-188/2009.
52. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. balandžio 7 d. nutartis b. b. Nr. 2K-141/2009.
53. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. sausio 6 d. nutartis b. b. Nr. 2K-16/2009.
54. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. lapkričio 21 d. nutartis b. b. Nr. 2K-603/2006.
55. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2006 m. spalio 10 d. nutartis b. b. Nr. 2K-594/2006.
56. Šiaulių rajono apylinkės teismo 2012 m. lapkričio 19 d. nutarimas a. b. Nr. A2.6.-1086-641/2012.
57. Ikitiesminio tyrimo, atlikto Kauno apskrities VPK Kaišiadorių rajono PK Kriminalinės policijos skyriuje, Nr. 63-1-00298-12, medžiaga.

#### V. Kiti šaltiniai

58. 2013 m. policijos įstaigų veiklos ir nusikalstamumo apžvalga [žiūrėta 2014 m. birželio 20 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.policija.lt/get.php?f.16964>>.
59. *Grubliauskaitė J.* Be pasigailėjimo: girtiems vairuotojams gresia belangė // Šiaulių naujienos, 2014, birželio 5 d. [žiūrėta 2014 m. birželio 16 d.]. Prieiga per internetą:

- <<http://www.snaujienos.lt/naujienos/miesto-gyvenimas/34415-be-pasigailjimo-girtiems-vairuotojams-gresia-belang>>.
60. *Informatikos ir ryšių departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos* skelbiami Duomenys apie nusikalstamumą Lietuvos Respublikoje (Forma\_1Ž) [žiūrėta 2014 m. liepos 3 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.ird.lt/infusions/report\\_manager/reports/html\\_file.php?metai=2013&menuo=12&ff=1Z&fnr=1&rt=1&oldYear=2013](http://www.ird.lt/infusions/report_manager/reports/html_file.php?metai=2013&menuo=12&ff=1Z&fnr=1&rt=1&oldYear=2013)>.
61. *Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Susisiekimo ministerijos*. Vėl prastėja eismo saugos rodikliai. 2014, birželio 2 d. [žiūrėta 2014 m. birželio 16 d.]. Prieiga per internetą: <[http://www.lakd.lt/lt.php/naujienos/vel\\_prasteja\\_eismo\\_saugos\\_rodikliai/18217](http://www.lakd.lt/lt.php/naujienos/vel_prasteja_eismo_saugos_rodikliai/18217)>.
62. *Lietuvos bankas*. Priežiūra → Apžvalgos ir finansiniai duomenys → Draudimo veiklos rezultatai → Mėnesio statistika [žiūrėta 2014 m. birželio 18 d.]. Prieiga per internetą: <[http://lb.lt/menesio\\_statistika](http://lb.lt/menesio_statistika)>.
63. *Lietuvos kelių policijos tarnyba*. Eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės, Lietuvoje suvestinė. 2014, liepos 9 d. [žiūrėta 2014 m. liepos 9 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.lkpt.lt/lt/statistika/2014/201406.pdf>>.
64. *Lietuvos kelių policijos tarnyba*. Statistika → Kelių eismo taisyklių pažeidimų statistika [žiūrėta 2014 m. birželio 24 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.lkpt.lt/lt/statistika/ket/>>.
65. Lietuvos policijos 2013 m. veiklos ataskaita [žiūrėta 2014 m. birželio 23 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.policija.lt/get.php?f.17030>>.
66. Lietuvos Respublikos prokuratūros veiklos 2009 metais ataskaita [žiūrėta 2014 m. liepos 10 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.prokuraturos.lt/LinkClick.aspx?fileticket=3v7d5wNko6M=&tabid=413>>.
67. *Nacionalinė teismų administracija*. Teismai → Statistika → Baudžiamųjų bylų nagrinėjimo ataskaita. Bylų procesas (I instancijos teismuose) [žiūrėta 2014 m. liepos 9 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.teismai.lt/lt/teismai/teismai-statistika/>>.
68. *Oficialiosios statistikos portalas*. Transportas ir ryšiai → Kelių transportas → Kelių eismo įvykių skaičius [žiūrėta 2014 m. liepos 6 d.]. Prieiga per internetą: <<http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=2064&status=A>>.
69. *Oficialiosios statistikos portalas*. Transportas ir ryšiai → Kelių transportas → Kelių eismo įvykiuose sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičius [žiūrėta 2014 m. liepos 6 d.]. Prieiga per internetą: <<http://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?id=2063&status=A>>.
70. Policijos departamento prie Vidaus reikalų ministerijos ataskaita apie policijos veiklą ir nusikalstamumą per 2008 m. [žiūrėta 2014 m. rugsėjo 15 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.policija.lt/get.php?f.3796>>.

*Dr. Inga DAUKŠAITĖ*  
Law Institute of Lithuania

## DRIVING A ROAD VEHICLE UNDER THE INFLUENCE OF ALCOHOL: IS IT NECESSARY TO EXPAND THE SCOPE OF CRIMINAL LIABILITY?

### *Summary*

The participation of drunk drivers in the road traffic and accidents caused by them is one of the major road traffic safety problems in Lithuania. On this account in this article for the scientific analysis the topic of necessity (meaningfulness) of criminalization of the driving a road vehicle under the influence of alcohol in Lithuania has been picked.

In the article the state of road traffic safety in Lithuania (viewed from a driving under the influence of alcohol standpoint) is analysed, legal liability that may arise for drunk driving and that is provided for in various legal acts is summarized, the possible criminalization of the driving a road vehicle under the influence of alcohol in Lithuania is considered, as well as other feasible ways of tackling the challenges of drunk driving are discussed.

The statistical data analysed in the article reveals that in the period of 2000–2013 the year 2013 in the drunk driving standpoint was the safest: the least (i. e. 279) road traffic accidents, the least (i. e. 392) injured casualties and the least (i. e. 25) road deaths caused by drivers intoxicated with alcohol. However, the participation of drunk drivers in the road traffic remains a relevant problem in the country: driving under the influence of alcohol still accounts for almost one-tenth of all road traffic accidents, almost one-tenth of all road deaths and ditto – injured casualties.

It is shown in the article that criminalization of the driving a road vehicle under the influence of alcohol may lead to a number of negative results. Therefore it is not assented to the current initiatives to criminalize in Lithuania the driving a road vehicle under the influence of alcohol. It is suggested rather to take active and complex other (not punitive) measures (especially preventive) that could be of greater use in reaching long-term positive results.