

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS MOKYKLOS
BAUDŽIAMOSIOS TEISĖS IR PROCESO INSTITUTAS

GABRIELĖ PARTIKAITĖ
(BAUDŽIAMOJI TEISĖ IR KRIMINOLOGIJA)

NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ PADARYTOS NUSIKALSTAMOS VEIKOS LIETUVOJE:
KRIMINOLOGINIAI ASPEKTAI

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
Doc. Alfredas Kiškis

Vilnius, 2025

TURINYS

IVADAS	3
1. NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ PADARYTŲ NUSIKALSTAMŲ VEIKŲ TEORINIAI IR TEISINIAI ASPEKTAI.....	8
2. NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ PADARYTŲ NUSIKALSTAMŲ VEIKŲ RAIŠKA 2019-2024 M.....	16
3. NUSIKALSTAMĄ VEIKĄ PADARIUSIO NEBLAIVAUS VAIRUOTOJO CHARAKTERISTIKA.....	28
4. NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ NUSIKALSTAMUMĄ LEMIANTYS VEIKSNIAI.....	36
5. NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ DAROMŲ NUSIKALSTAMŲ VEIKŲ PREVENCIJA IR KONTROLĖ.....	41
6. EMPIRINIO TYRIMO REZULTATŲ APIBENDRINIMAS IR ANALIZĖ.....	55
6.1 Empirinio tyrimo metodika	55
6.2 Empirinio tyrimo analizė	56
IŠVADOS	69
PASIŪLYMAI	70
LITERATŪRA	71
ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS	86
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA	88
SUMMARY	90
PRIEDAI	92
PASIŽADĖJIMAS APIE ATLIKTO TYRIMO SAVARANKIŠKUMĄ	94

IVADAS

Tiriama problema. Tiriama problema galėtų būti apibrėžiama šiais klausimais: kokie yra teisiniai ir teoriniai kelių transporto priemonės vairavimo neblaiviam, kai nustatytas 1,51 ‰ ir daugiau neblaivumas, aspektai? Kokia yra neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų raiška 2019–2024 m.? Kokia yra neblaivaus kelių transporto priemonės vairuotojo, padariusio nusikalstamą veiką tiriamuoju laikotarpiu, charakteristika? Kokie veiksniai lemia neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų nusikalstamas veikas? Kaip Lietuvoje užtikrinama neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų prevencija ir kontrolė? Kokių prevencijos ir kontrolės priemonių turi būti imtasi, kad visuomenė būtų apsaugota nuo neblaivių vairuotojų Lietuvos keliuose? Ar teisinio reguliavimo, leidžiančio kelių transporto priemonių vairuotojams, vairuoti transporto priemonę, kai alkoholio koncentracija siekia 0,4 ‰, numatyta riba nėra per didelė, siekiant sumažinti neblaivių vairuotojų skaičių Lietuvos keliuose?

Baigiamojo darbo aktualumas. Neblaivūs vairuotojai kelyje kelia grėsmę turtui, sveikatai ir labiausiai saugomai vertybei – asmens gyvybei. Neapgalvotas vairuotojo veiksmas gali nulemti tiek jo paties, tiek atsitiktinai šalia atsiradusio niekuo dėto piliečio likimą. Neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų veiksmai sukelia ne tik didelę, o kartais sunkiai išstveriamą žalą, tačiau priverčia visuomenę iš anksto nerimauti dėl galimo pavojaus gatvėse. Žmonių susirūpinimą bei neabejingumą galimoms pasekmėms atskleidžia ne tik dažni skambučiai bendruoju pagalbos numeriu pranešant, kad kelyje yra matomas galimai neblaivus vairuotojas, tačiau ir tyrimų duomenys konkretizuojantys, kad nusikalstamumą ir alkoholizmą respondentai laiko kaip vienas iš svarbiausių saugumo problemų Lietuvoje.¹ Tokį visuomenės vertinimą galime pagrįsti duomenimis, atskleidžiančiais, jog alkoholis daro didžiausią įtaką eismo dalyvių elgesio formavimui, o 30 % visų eismo įvykių kyla būtent tuomet, kai kelių transporto priemonę vairuoja neblaivūs vairuotojai.²

Neblaivių vairuotojų Lietuvos keliuose temos aktualumą išryškina Beatos Kirstukaitės, Akvilės Paškauskienės, Sigito Chmieliausko, Sigito Laimo, Dianos Vasiljevaitės ir Jurgitos Stasiūnienės atliktas žuvusių autoįvykio metu Lietuvoje asmenų alkoholio kiekio kraujyje tyrimas, atliktas analizuojant 2013–2023 m. laikotarpį 136 eismo įvykio metu žuvusių asmenų pilnai atliktų teismo patologinių autopsijų duomenis. Tyrimo metu atskleista, kad nors valstybėje ir buvo

¹ Diana Janušauskienė ir kt., „Subjektyvus grėsmių suvokimas: ar Lietuvos gyventojai jaučiasi saugūs?“, *Filosofija. Sociologija* 28, Nr. 2 (2017): 103-104, <https://mokslozurnalai.lmaleidykla.lt/publ/0235-7186/2017/2/99-108.pdf>.

² Jurijus Zaranka, „Kelių transporto priemonių vairuotojų elgsenos veiksnių įtakos eismo saugai tyrimas“ (daktaro disertacija, Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2012), 15, <https://talpykla.elaba.lt/elaba-fedora/objects/elaba:1800548/datastreams/MAIN/content>.

imtasi reikšmingų pokyčių įgyvendinimo, siekiant mažinti mirtingumą kelių eismo įvykių metu, tačiau alkoholio vartojimas išliko viena pagrindinių mirtinų eismo įvykių Lietuvoje priežasčių.³

Taigi, matant, jog neblaivūs vairuotojai keliuose vis dar išlieka aktyvūs ir keliantys grėsmę, o šiai problemai suvaldyti nėra atrasta užtektinai priemonių, tyrinėti neblaivius vairuotojus Lietuvoje vis dar yra aktualu ir prasminga. Šiuo baigiamuoju darbu bus ne tik aptarti neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų teoriniai aspektai, tačiau iš esmės išanalizuoti neblaivių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų kriminologiniai aspektai, siekiant išsiaiškinti, ko iš tikrųjų reikia, kad Lietuvos keliuose sumažėtų neblaivių vairuotojų bei dėl jų kaltės žuvusių, sužalotų asmenų bei sugadinto turto.

Baigiamajame darbe tiriamos problemos ištyrimo lygis. Nors apie neblaivius vairuotojus Lietuvos keliuose kalbama ištis daug, tačiau mokslinių leidinių, kuriuose būtų analizuojama ši aktuali problema, yra labai mažai. Daugiausia dėmesio skiriama aiškinti teisinį neblaivių vairuotojų daromų nusikalstamų veikų reglamentavimą, jo spragas ir taikymo problematiką, tačiau neblaivių vairuotojų daromų nusikalstamų veikų Lietuvoje kriminologiniai aspektai nėra aprašyti ir ištyrinėti.

Neblaivių vairuotojų kelyje problemą ir būtinumą su jais kovoti aprašė Inga Daukšaitė ieškodama atsakymo į klausimą, ar reikalinga plėsti baudžiamosios atsakomybės ribas neblaiviams vairuotojams. Savo darbe autorė akcentavo Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos planus kovai su neblaiviais vairuotojais kelyje – tuo metu jų skaičių mažinti buvo siekiama taikant baudžiamąją atsakomybę, tikintis, kad teistumas bus kirtis, lemiantis teisingą vairuotojų pasirinkimą tarp alkoholio ir transporto priemonės vairo.⁴ Apie griežtas, neblaiviams vairuotojams taikomas, bausmes ir poreikį neblaiviams jauniems vairuotojams taikyti nemokamus darbus, rašė Aurelijus Gutauskas.⁵ Užsienyje neblaivių vairuotojų daromas nusikalstamas veikas tyrinėjantis kriminologas James B. Jacobs savo darbe akcentavo neblaivių vairuotojų skaičiaus kelyje išaiškinimo ir bendro tokių teisės pažeidimų masto nustatymo problemą.⁶

Audronė Astrauskienė ir Laima Bulotaitė siekdamos nustatyti Lietuvos gyventojų vairavimo apsvaigus nuo alkoholio įpročius ir sąsajas su alkoholio vartojimo ypatumais analizavo narkotikų kontrolės departamento prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. atlikto

³ Beata Kirstukaitė ir kt., „Forensic Assessment of Alcohol Intoxication in Cases of Fatal Road Traffic Accidents in Lithuania“, Vilnius University Press 31, Nr. 1, (2024): 95-102, <https://www.journals.vu.lt/AML/article/view/34477/33751>.

⁴ Inga Daukšaitė, „Kelių transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviams: ar reikalinga plėsti baudžiamosios atsakomybės ribas?“, *Teisės problemos* 86, Nr. 4 (2014): 48-56, <https://teise.org/wp-content/uploads/2023/01/Inga-14-4.pdf>.

⁵ Aurelijus Gutauskas, „Vairavimas apsvaigus: grėsmės, padariniai ir baudžiamoji atsakomybė“, iš *Teisės viršenybės link*, Bronius Sudavičius (Vilnius: Vilniaus universiteto teisės fakultetas, 2019), 101-120, https://www.tf.vu.lt/wp-content/uploads/2019/06/teises_virsenybes_link_145x205mm_INTERNETUI_geras.pdf#page=102.

⁶ James B. Jacobs, „The law and criminology of drunk driving“, *The University of Chicago press journals*, 10, (2017): 171-229, https://www.researchgate.net/publication/249188548_The_Law_and_Criminology_of_Drunk_Driving.

psichoaktyvių medžiagų vartojimo paplitimo Lietuvoje tyrimo rezultatus.⁷ Tyrimo metu gauti duomenys atskleidė neblaivių vairuotojų, kurie per paskutines 30 dienų nuo dalyvavimo apklausoje dienos yra vairavę apsvaigę nuo alkoholio, polinkį aplamai vartoti alkoholinius gėrimus. Tyrimai rodo, kad daugiau nei puse tokių respondentų alkoholinius gėrimus vartoja kasdien, beveik kasdien arba bent jau kelis kartus per savaitę.

Taigi, išanalizuotuose darbuose nėra kompleksiškai tyrinėti Lietuvoje veiksniai, lemiantys neblaivių vairuotojų padaromas nusikalstamas veikas, o neblaivių vairuotojų, padariusių nusikalstamą veiką, charakteristika ir neblaivių vairuotojų prevencija bei kontrolė tirtos fragmentiškai.

Baigiamojo darbo mokslinis naujumas. Baigiamajame darbe analizuojama naujausiu 2019 – 2024 m. laikotarpiu neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų raida Lietuvoje ir jas padariusių neblaivių vairuotojų charakteristika. Išanalizuoti neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų nusikalstamumą lemiantys veiksniai, kurie moksliniuose šaltiniuose aprašyti fragmentiškai. Greta to apžvelgiamos Lietuvoje taikomos prevencijos ir kontrolės nuo neblaivių vairuotojų keliuose priemonės bei pateikiami pasiūlymai jų tobulinimui ir papildymui.

Baigiamojo darbo reikšmė. Įvertinus tai, jog neblaivūs kelių transporto priemonių vairuotojai ir jų daromos nusikalstamos veikos Lietuvoje dar vis išlieka didele visuomenės sveikatos ir saugumo problema, su kuria dabartinės taikomos priemonės nėra pajėgios kovoti, svarbu, kad kompetentingi asmenys nenustotų ieškoti būdų, padėsiančių visuomenei tapti saugesnei. Šiame darbe analizuojami naujausi neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų kriminologiniai aspektai, išskiriant neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų duomenis, vairuotojų charakteristiką bei veiksnius, galinčius lemti jų nusikalstamumą. Akcentuojamas stipresnės prevencijos ir kontrolės užtikrinimo būtinumas, pateikiant siūlymus jų tobulinimui. Susisteminti darbo metu gauti duomenys gali būti naudingi teisėsaugos atstovams ir įstatymų leidėjams, siekiantiems šioje srityje imtis naujų priemonių ir permainų. Pateikta informacija gali padėti ne tik dar labiau įsigilinti į esamą neblaivių vairuotojų nusikalstamumo situaciją, suprasti nusikalsti linkusio asmens charakteristiką, tačiau suteikia galimybę peržvelgti jau esamas teises, prevencijos ir kontrolės priemones bei skatina imtis atitinkamų veiksmų jų tobulinimui ir keitimui.

Baigiamojo darbo originalumas. Šis darbas yra originalus tuo, kad jame nagrinėjant Lietuvos Respublikos teisės aktus, mokslinę literatūrą ir įvairius kitus šaltinius, apžvelgiama

⁷ Audronė Astrauskienė ir Laima Bulotaitė, „Lietuvos gyventojų, vairavusių apsvaigus nuo alkoholio, alkoholio vartojimo įpročiai“, iš *Visuomenės sveikata*, Remigijus Jankauskas, Vilnius: higienos institutas, 2011, 89, [https://sena.hi.lt/uploads/pdf/visuomenes%20sveikata/2011.1\(52\)/Sveik_1\(52\)_Bulotaite_M.pdf](https://sena.hi.lt/uploads/pdf/visuomenes%20sveikata/2011.1(52)/Sveik_1(52)_Bulotaite_M.pdf).

naujausia kelių transporto priemonių neblaivių vairuotojų nusikalstamumo Lietuvoje statistika, atskleidžiama neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų charakteristika bei veiksniai lemiantys jų nusikalstamumą. Baigiamajame darbe nagrinėjamas tik kelių transporto priemonių neblaivių vairuotojų nusikalstamumas. Nors temos pavadinimas yra platesnis ir apima įvairių transporto priemonių vairuotojus, siekiant išsamiai panagrinėti dažniausiai pasitaikančias neblaivių vairuotojų padarytas nusikalstamas veikas, pasirinktas siauresnis aspektas. Toks sprendimas suderintas su baigiamojo darbo vadovu. Baigiamajame darbe pristatomos šiuolaikinės technologijos bei naujovės, galinčios prisidėti prie efektyvesnės kontrolės, padėsiančios nustatyti neblaivių vairuotoją kelyje. Atliktas struktūrizuotas kokybinis interviu, apklausiant pagal Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (LR BK) 281-1 str., baustus asmenis ir ekspertus, dirbančius eismo saugumo srityje, kurie suteikė vertingų įžvalgų apie neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų nusikalstamą elgesį.

Tyrimo tikslas. Ištirti neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų Lietuvoje kriminologinius apsektus ir pateikti siūlymus jų prevencijai ir kontrolei.

Tyrimo uždaviniai.

1. Atskleisti neblaivių vairuotojų, padariusių nusikalstamą veiką, numatytą LR BK 281-1 str., 281 str. 2 d., 4 d, 6 d., teorinius ir teisinius aspektus.
2. Išanalizuoti 2019-2024 m. laikotarpiu neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų raišką Lietuvoje.
3. Atskleisti neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų, padariusių nusikalstamas veikas Lietuvoje, charakteristiką.
4. Atskleisti veiksnius, turinčius įtakos neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų nusikalstamoms veikoms.
5. Apžvelgti Lietuvoje taikomas prevencijos ir kontrolės nuo neblaivių vairuotojų kelyje priemones ir pateikti siūlymus prevencijos ir kontrolės gerinimui.
6. Atskleisti neblaivių vairuotojų, baustų pagal LR BK 281-1 str., nusikalstamumo priežastis, jų ir ekspertų, dirbančių eismo saugumo srityje, požiūrį į bausmes ir taikomas teises, prevencines ir kontrolės priemones bei siūlomus problemų sprendimo būdus.

Tyrimo metodika. Darbe naudoti šie tyrimo metodai: dokumentų sisteminė analizė, kuri buvo taikyta analizuojant Lietuvos Respublikos teisės aktus, reglamentuojančius atsakomybę už neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytas nusikalstamas veikas. Analizuojant registruoto kelių transporto priemonių neblaivių vairuotojų nusikalstamumo duomenis Lietuvoje ir užsienio šalyse naudotas statistinės analizės metodas. Gauti registruoto nusikalstamumo duomenys apibendrinti naudojant apibendrinimo metodą. Lyginant užsienio šalių ir Lietuvos

teisėsaugos institucijų patirtį kovoje su neblaiviais vairuotojais ir jų daromomis nusikalstamomis veikomis, taikomas lyginamasis metodas. Mokslinės literatūros analizės metodas buvo naudotas siekiant atskleisti neblaivių vairuotojų, padariusių nusikalstamas veikas, charakteristiką ir veiksnius, lemiančius neblaivių vairuotojų nusikalstamumą. Apklausiant ekspertus ir asmenis, baustus pagal LR BK 281-1 str., naudotas struktūrizuotas kokybinis interviu. Formuluoiant išvadas naudotas apibendrinimo metodas.

Tyrimo struktūra. Baigiamąjį darbą sudaro įvadas, šeši skyriai, išvados, pasiūlymai, anotacija ir santrauka lietuvių bei anglų kalbomis, literatūros sąrašas. Pirmajame baigiamo darbo skyriuje yra nagrinėjamas teisinis kelių transporto priemonių vairavimo esant neblaiviam reglamentavimas, teoriniai aspektai. Antrajame skyriuje pateikiama ir analizuojama neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų Lietuvoje padarytų nusikalstamų veikų raiška 2019-2024 m. Trečiajame skyriuje atskleidžiama neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų, padariusių nusikalstamą veiką, charakteristika. Ketvirtajame skyriuje yra išskiriami veiksniai, darantys įtaką neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų nusikalstamoms veikoms. Penktajame skyriuje atskleidžiamos ir analizuojamos Lietuvoje esančios neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų daromų nusikalstamų veikų prevencijos ir kontrolės priemonės. Šeštajame skyriuje pateikiama empirinio tyrimo rezultatų analizė ir apibendrinimas.

Ginamieji teiginiai.

1. Veiksminga neblaivių vairuotojų prevencija ir kontrolė reikalauja visapusiškų švietimo priemonių bei programų, kurios būtų nukreiptos ne tik į jaunimo sąmoningumo ugdymą, bet ir orientuotos į suaugusiųjų grupes, kurios statistiškai labiausiai linkusios nusikalsti.

2. Neblaivių vairuotojų elgesio pokyčiai priklauso nuo policijos pareigūnų vykdomos kelių kontrolės intensyvumo bei taikomų bausmių veiksmingumo.

1. NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ PADARYTŲ NUSIKALSTAMŲ VEIKŲ TEORINIAI IR TEISINIAI ASPEKTAI

Nuo pat mažens esame skatinami puoselėti sveiką gyvenimo būdą, atsiriboti nuo žalingų įpročių bei tokiu būdu išvengti jų daromos žalos sveikatai. Vienas ryškiausių žalingų įpročių, sukeliantis įvairią žalą, alkoholio vartojimas. Alkoholio produktu galime laikyti nedenatūruotą ir denatūruotą (įskaitant dehidratuotą) etilo alkoholį, alkoholinius gėrimus, maistinius ir nemaistinius alkoholinius tirpalus su kvapiųjų medžiagų priedais bei etilo alkoholio turinčias žaliavas.⁸ Įprastai kalbant apie alkoholį pasąmonėje iškyla visiems gerai žinomi alkoholinių gėrimų - alaus, vyno, fermentuotų, spiritinių gėrimų ar alkoholinių kokteilių vaizdiniai.⁹ Bendrai alkoholis yra slopinanti psichoaktyvioji medžiaga.¹⁰

Alkoholio vartojimas gali sukelti vėžį, širdies ir kraujagyslių ligas, įvairius imuninius sutrikimus, reprodukcinės sistemos ligas ir dar daug įvairių sutrikimų, kas iš esmės gali sąlygoti vartojančiojo asmens mirtį.¹¹ Higienos instituto duomenimis Lietuvoje 2023 m. alkoholis buvo vienintelė sąlyga 625 asmenų mirtims kilti.¹² Ne tik fizinės sveikatos problemos, įtakotos alkoholio, yra mirčių sukėlėjos. Alkoholis, veikdamas asmens emocinę sveikatą, tiesiogiai veikia mintis, vedančias prie savižudybės ir didina savižudiško elgesio riziką.¹³

Nors alkoholio sukeliamų padarinių yra labai daug, tačiau tai gąsdina tikrai ne kiekvieną Lietuvos gyventoją. Žvelgiant į Pasaulio sveikatos organizacijos paskutiniu metu pateiktus 2020 m. duomenis¹⁴ matoma, kad Lietuvos gyventojai sulaukė daugiau nei 15 m. amžiaus, pozicionavo Lietuvą į daugiausiai grynojo alkoholio pasaulyje suvartojančių šalių sąrašo aukštumas. Tuo metu vienas Lietuvos gyventojas per metus suvartojo vidutiniškai 12,1 litro grynojo alkoholio gėrimų. Nurodytais metais Lietuva iš sąrašo esančių 185 šalių buvo ketvirtoje vietoje, taip save aplenkė

⁸ „Lietuvos Respublikos alkoholio kontrolės įstatymas“, LRS, žiūrėta 2025 m. vasario 1 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.17752>.

⁹ „Isakymas „Dėl alkoholinių gėrimų klasifikavimo“, LRS, žiūrėta 2025 m. vasario 1 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.181639/asr>.

¹⁰ Narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės departamentas, „Alkoholis“, NTAKD, žiūrėta 2025 m. vasario 1 d. https://ntakd.lrv.lt/uploads/ntakd/documents/files/NTAKD%20Informacin%C4%97s%20kortel%C4%97s%20su%20logo_galutinis.pdf.

¹¹ Peter Anderson, „Alkoholio poveikis sveikatai“, *Alkoholis Europos sąjungoje. Vartojimas, žala ir politikos priemonės*, Peter Anderson, Lars Møller ir Gauden Galea, World Health Organization: 2012, 5-6. https://www.ntakk.lt/wp-content/uploads/Alcohol_in_EU_LT.pdf.

¹² Inga Masiulaitytė-Šukevič, „Alkoholio vartojimas ir padariniai 2023“, LRV, žiūrėta 2025 m. vasario 1 d. https://vda.lrv.lt/media/viesa/saugykla/2024/5/Yb_FqVQnyE.pdf.

¹³ Danutė Gailienė ir kt., „Savižudiškumo tendencijos ir sociokultūriniai suicidinės rizikos veiksniai Lietuvoje: rekomendacijos nacionalinę ir regioninę savižudybių prevenciją kuriančioms institucijoms“, *Rekomendacijos nacionalinę ir regioninę savižudybių prevenciją kuriančioms institucijoms*, (2022): 21, https://www.fsf.vu.lt/dokumentai/katedros/klinijkines-ir-organizacines/Suicidologijos_tyrim%C5%B3_grup%C4%97/Savizudiskumo_tendencijos_2022.pdf.

¹⁴ World Health organization, „Alcohol consumption“, WHO, žiūrėta 2025 m. vasario 1 d., <https://data.who.int/indicators/i/EF38E6A/EE6F72A?m49=440>.

leidus tik trijų šalių gyventojams: Latvijos, Gruzijos ir Rumunijos, kai pastarosios vyresni nei 15 m. amžiaus Rumunijos gyventojai per metus suvartojo vidutiniškai po 16,8 litro grynojo alkoholio gėrimų. Tiesa, tai ne aukščiausia pagal alkoholio suvartojimą Lietuvai tekusi vieta - 2013 m. ir 2014 m. ji buvo trečioje, o 2012 m. antroje vietoje. Oficialios statistikos portalo (OSP) Lietuvoje duomenimis¹⁵ 2022 m. matomas akivaizdus alkoholio vartojimo pamažėjimas, kuris tęsiasi ir 2023 m., kai tuo metu vienam 15 m. sulaukusiam ir vyresniam Lietuvos gyventojui atiteko 11,2 litrų grynojo alkoholio. Narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės departamento 2021 m. vykdytos gyventojų apklausos rezultatai¹⁶ atskleidžia, jog nepaisant to, kad alkoholio vartojimas Lietuvoje yra didelė problema, dauguma Lietuvos gyventojų alkoholio vartojimą vertina neigiamai. Didžiausią neigiamai alkoholio vartojimą vertinančių asmenų dalį sudarė jauniausi apklausos dalyviai, priklausantys 15-24 m. amžiaus grupei.

Didelis alkoholio poreikis nėra suderinamas su valstybės taikomomis kontrolės priemonėmis, taigi tokiu būdu atsiranda terpė šešėlinei ekonomikai augti.¹⁷ Poveikis ekonomikai atsiranda ir dėl alkoholio sukeltų padarinių šalinimo bei situacijos gerinimo: sveikatos priežiūros išlaidų - alkoholizmo gydymo, įvairių alkoholio sukeltų ligų gydymo; teisėsaugos kaštų – nelaimių keliuose, įvairių nusikaltimų. Alkoholis dažnu atveju yra alkoholi vartojančių asmenų darbo netekimo bei ilgalaikės bedarbystės priežastimi, kas taip pat tiesiogiai įtakoja darbo našumą ir valstybės ekonomiką. Kovai su alkoholiu pasitelkiamos įvairios, iš valstybės biudžeto finansuojamos, priemonės, sudarančios galimybę teigiamiems rezultatams atsirasti tiek pačioje ekonomikoje, tiek ir pačiame socialiniame visuomenės gyvenime. Tai leidžia teigti, jog alkoholio padarinius junta ne tik jį vartojantys. Tačiau rinkoje teisėtai atsiradęs alkoholis generuoja ir reikšmingas pajamas valstybei. 2024 m. iš etilo alkoholio ir alkoholinių gėrimų taikomų akcizų Lietuvoje gauta 438 205 tūkst. EUR pajamų.¹⁸ Pati alkoholio pramonė plačiai apima daugelį gamybos, paslaugų teikimo, prekybos sektorių, taip sukurdamą daugybę darbo vietų bei prisidedama prie darbo rinkos gerinimo. Tad, nors alkoholis sukelia įvairių neigiamų padarinių tiek vartojantiems, tiek ekonomikai, galime įžvelgti ir alkoholio pramonei nešamą naudą. Tai leidžia manyti, jog alkoholio pašalinimas iš rinkos mažai tikėtinas. Didelę alkoholio paklausą

¹⁵ Valstybės duomenų agentūra, „Alkoholio ir tabako vartojimas ir padariniai 2023 m.“, OSP, žiūrėta 2025 m. vasario 1 d., <https://osp.stat.gov.lt/informaciniai-pranesimai?articleId=12189758>.

¹⁶ Narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės departamentas, „Tyrimas atskleidė, kad dauguma lietuvių alkoholio vartojimą vertina neigiamai“, NTAKD, žiūrėta 2025 m. vasario 1 d., <https://ntakd.lrv.lt/uploads/ntakd/documents/files/alkoholio%20vartojimas%20gps%20PS%20pataisytas%2002-24.pdf>.

¹⁷ Vytautas Žukauskas, *Lietuvos šešėlinė ekonomika*, 2016, <https://www.llri.lt/wp-content/uploads/2016/12/LSE-2015-versija-internetui.pdf>.

¹⁸ „Akcizų deklaracijų duomenys ir gautos pajamos 2024“, VMI, žiūrėta 2025 m. vasario 2 d., https://www.vmi.lt/evmi/documents/20142/621668/Akcizu_duomenys_2024_1-11_men.pdf/a520e58c-819d-1589-7ef2-27ecf2235633?t=1735800527834.

patvirtina 2019 m. 4923 Lietuvos gyventojų apklausos metu gauti duomenys¹⁹, nurodantys, kad visiškai alkoholio nevartoja 9,9 proc. apklaustųjų. Didžiausią atsakiusiųjų dalį sudarė respondentai, nurodę, kad alkoholį vartoja rečiau nei kartą per mėnesį (27,2 %,) ir kartą per mėnesį (15,4 %). Tai rodo, kad didžioji apklaustųjų dalis alkoholiu nepiktnaudžiauja. Kartais alkoholio vartojimas yra laikomas susiformavusios etiketo ar kultūros dalimi: įvairios šventės, susitikimai ar kitos pramogos, kurių metu vartojamas alkoholis pagerina nuotaiką, padeda lengviau pritapti prie kompanijos, slopina neigiamus jausmus, nerimą ir baimę.²⁰ Taigi, galima teigti, jog alkoholis iš esmės turi dvi puses – viena jų sąlyginai teigiama, kita neigiama. Turint omenyje, kad apie visišką alkoholio pašalinimą iš rinkos aktyviai kalbančių nėra, išlieka labai svarbu orientuoti visuomenę į sąmoningumą ir gebėjimą išlaikyti balansą tarp dvejų alkoholio pusių.

Sąmoningumas svarbus ne vien dėl to, kad už save atsakingas suaugęs asmuo savo pasirinkimu vartoti alkoholį leidžia jam daryti žalą jo sveikatai, tačiau ir dėl to, kad nuo tokio pasirinkimo bei nuo jo sąmoningumo, kaip elgtis pavartojus, neretai priklauso ir kitų, pašalinių, atsitiktinai gatvėje sutiktų asmenų turtas, sveikata, o kartais net gyvybė. Kalbant apie neblaivius vairuotojus Lietuvos keliuose pateikti statistiniai duomenys apie alkoholio vartojimą yra labai svarbūs, kadangi alkoholis – viena iš pagrindinių nelaimingų atsitikimų keliuose priežasčių.²¹ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme apibrėžta viena pagrindinių visiems eismo dalyviams taikomų pareigų, įpareigojančių juos laikytis visų būtinų atsargumo priemonių ir nekelti pavojaus kitiems eismo dalyviams, kitiems asmenims ar jų turtui bei aplinkai.²² Vairuojant neblaiviam išpildyti šiuos nurodymus tampa beveik neįmanoma. Ne vien dėl to, kad vairuojant tokioje būsenoje yra pažeidžiama kita, įstatyme įtvirtinta vairuotojų pareiga, draudžianti vairuoti transporto priemonę esant neblaiviam²³, kas iš esmės jau signalizuoja apie tam tikrus pažeidimus ir kylantį pavojų, tačiau ir dėl to, kad apsvaigimas gali turėti neigiamos įtakos vairuotojo atsargumui. Vien žodžio „atsargumas“ reikšmė akcentuoja gebėjimą išvengti pavojų, o atsargus yra tas, kuris geba ne tik pasisaugoti, bet ir numatyti galimas grėsmes.²⁴ Alkoholis lemia budrumo, apdairumo ir dėmesingumo savybių praradimą. Taip pat atpalaiduoja, slopina asmens nervų sistemą²⁵, tuo pačiu veikia jo psichomotoriką bei daro įtaką gebėjimui tinkamai ir greitai

¹⁹ „Lietuvos gyventojų sveikata (2020 m. leidimas)“, OSP, žiūrėta 2025 m. vasario 2 d., <https://osp.stat.gov.lt/lietuvos-gyventoju-sveikata-2020/alkoholio-vartojimas>.

²⁰ Vilius Televičius, „Socialinė pagalba nuo alkoholio priklausomiems asmenims“, iš *Teorija ir praktika: studentiškos įžvalgos*, (Kolpingo kolegija, 2022): 80, https://www.kolpingokolegija.lt/wp-content/uploads/2023/01/LEIDINYS_2022-11-17.pdf#page=77.

²¹ Narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės departamentas, „Vairavimas ir alkoholis“, NTAKD, žiūrėta 2025 m. vasario 2 d., <https://ntakd.lrv.lt/uploads/ntakd/documents/files/VAIRAVIMAS%20IR%20ALKOHOLIS.pdf>.

²² „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas“, LRS, žiūrėta 2025 m. vasario 3 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111999/asr>.

²³ *Ibid.*

²⁴ J.Kruopas ir kt., Lietuvos TSR Mokslų akademijos Lietuvių kalbos ir literatūros institutas, *Lietuvių kalbos žodynas*, (Vilnius: minties leidykla, 1968), 421.

²⁵ Guoda Nugaraitė, „Vienišumo, gerovės ir depresiško reikšmė aiškinant 50 metų ir vyresnių suaugusiųjų

reaguoti į išskylančias skirtingas situacijas.²⁶ Alkoholis išskirtinai įtakos turi asmens gebėjimui sekti, bakstelti ir išlaikyti pusiausvyrą.²⁷ Tai leidžia suprasti, dėl ko neblaiviams vairuotojams policijos pareigūnai privalo atlikti neblaivumo nustatymo testą, kurio metu vairuotojas užsimerkęs turi bakstelti pirštu į nosies galiuką bei išbandyti savo pusiausvyrą einant žingsniu „koja už kojos“. Alkoholis taip pat veikia ir asmens pažinimo procesus – bendrą asmens suvokimą ir gebėjimą priimti tinkamus sprendimus. Jis tampa labiau pasitikintis savimi, savo jėgomis bei tuo pačiu leidžia blėsti gebėjimui tinkamai įvertinti tiek teigiamas, tiek neigiamas rizikas²⁸, o jų, esant kelyje neblaiviam vairuotojui, atsiranda labai daug. Taigi, alkoholis paveikia asmens kūną, emocijas ir elgesį, darydamas tiesioginį poveikį gebėjimui atlikti įprastas kasdienes funkcijas.

Nors piliečių sąmoningumas yra vienas svarbiausių aspektų, galinčių lemti mažesnę neblaivių vairuotojų nusikalstamumą, jo formavimas yra didelis iššūkis valstybei. Žmonių individualūs skirtumai, požiūris, informacijos, situacijų ir galimos grėsmės vertinimas, atsižvelgiant į kiekvieno asmens gyvenimišką patirtį, vertybes, žinias ir įsitikinimus, lemia skirtingą požiūrį į visuomenei skleidžiamą žinią. Vieni gali sureaguoti labai jautriai, tuo pačiu įsipareigodami pakeisti savo kasdieninius įpročius, o kitiems pateikta informacija gali sukelti atmetimo reakciją ar net pyktį. Tai rodo, jog reikia nuoseklaus ir ilgalaikio darbo, teigiamiems rezultatams pasiekti. Iš pateiktų statistinių duomenų matomas gerėjimas tam tikrose su alkoholiu susijusiose srityse yra ženklas, kad einama gera linkme, tačiau kiti statistiniai duomenys patvirtina problemos realumą, mastą bei Lietuvos piliečių sąmoningumo lygį. Higienos instituto pateikti duomenys rodo, kad 2023 m. dažniausiai Lietuvoje buvo registruojama alkoholinė priklausomybė, kai 100 tūkst. gyventojų buvo registruotas 688,1 priklausomybės atvejis.²⁹ Nesaikingo ir nesąmoningo alkoholio vartojimo problema itin glaudžiai susijusi su neblaivių vairuotojų pasirodymu keliuose. Šios problemos dydį apibrėžia 2023 m. Lietuvos transporto saugos administracijos užsakymu vykdyto „Spinter tyrimo“ duomenys, nurodantys, kad kas trečias Lietuvos gyventojas vairuoja transporto priemonę būdamas neblaivus.³⁰ Taigi, neblaivūs vairuotojai keliuose yra dažnas reiškinys, o visuomenės sąmoningumo ugdymas, kaip vienas iš

alkoholio vartojimo ypatumus“ (mokslo tiriamasis darbas, Vilniaus universitetas, 2024), 12, <https://epublications.vu.lt/object/elaba:210542500/>.

²⁶ Ty Brumback, Dingcai Cao ir Andrea King, „Effects of Alcohol on Psychomotor Performance and Perceived Impairment in Heavy Binge Social Drinkers“, *Drug Alcohol Depend* 91(1), (2007): 10-17, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC2764986/pdf/nihms-31699.pdf>.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Valstybės duomenų agentūra, „Pristatyta 2023 m. alkoholio ir tabako vartojimo ir padarinių statistika“, VDA.LRV, žiūrėta 2025 m. vasario 4 d., <https://vda.lrv.lt/lt/naujienos/pristatyta-2023-m-alkoholio-ir-tabako-vartojimo-ir-jo-padariniu-statistika/>.

³⁰ Lietuvos transporto saugos administracija, „Apklausa: kas trečias vairuotojas sėda prie vairo išgėręs, patys vairuotojai – už griežtesnės baudas ir net kalėjimą“, LTSA.LRV, žiūrėta 2025 m. vasario 4 d., <https://ltsa.lrv.lt/lt/naujienos/apklausa-kas-trecias-vairuotojas-seda-prie-vairo-isgeres-patys-vairuotojai-uz-grieztesnes-baudas-ir-net-kalejima/>.

veiksmingiausių būdų neblaivių vairuotojų daromų nusikalstamų veikų problemai Lietuvoje išspręsti, reikalauja platesnio šios temos aptarimo.

Kelių transporto priemonės vairuotojo neblaivumą tikrina valstybės sienos apsaugos tarnybos pareigūnai ar policijos pareigūnai, naudodamiesi metrologiškai patikrintomis specialiosiomis techninėmis priemonėmis, bendrai vadinamomis alkoholio matuokliu – alkotesteriu.³¹ Neblaiviu vairuotojas laikomas tuomet, kai aukščiau išvardyto alkoholio koncentracija biologinėse organizmo terpėse (iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kituose organizmo skysčiuose) viršija įstatymų nustatytą leidžiamą normą – būtent 0,4 ‰. Išimties taikomos pradedantiesiems, lengvųjų automobilių, kuriais vežami keleiviai už atlygį pagal užsakymą, taksi automobilių, mopėdų, motociklų, triračių, lengvųjų keturračių, keturračių, galingųjų keturračių, transporto priemonių, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 t arba kurios turi daugiau kaip 9 sėdimąsias vietas arba kuriomis vežami pavojingieji kroviniai, vairuotojams nustatant 0 ‰ ribą.³²

Įstatymų leidėjas nuolatos aktyviai vertinantis Lietuvos politinį, teisinį ir socialinį visuomenės gyvenimą, privalo atsižvelgti į kiekvienoje srityje esančius pokyčius, aktualijas bei pagal tai kurti naujus ar koreguoti jau esančius įstatymus ir jų sudedamąsias dalis, siekiant kuo saugesnės kasdienybės Lietuvos gyventojams. LR BK 4 str.³³ įtvirtinta, kad už šiame kodekse numatytas nusikalstamas veikas atsako kiekvienas Lietuvos valstybės teritorijoje esantis asmuo. Net jei jis apie tokį įstatymą ar jame esančias normas nebūtų žinojęs, tai jo atsakomybės nepašalintų. Šioje vietoje, priešingai, nei kalbant apie visuomenės sąmoningumą, interpretacijoms vietos nebelieka.

Peržvelgus 1961 m. įsigaliojusį Lietuvos Tarybų socialistinės Respublikos baudžiamąjį kodeksą³⁴, jame nerasta konkretaus į neblaivius vairuotojus ir jų daromas nusikalstamas veikas orientuoto straipsnio. Atsakomybės dėl vairavimo būnant neblaiviam užuomazgos matomos šio kodekso 248 str., atsiskleidžiančiame ne vairuotojo, o asmens, leidusio akivaizdžiai neblaiviam vairuotojui vairuoti, kaltę. Šio kodekso 246 ir 249 str. numatytos sankcijos už transporto priemonėms galiojusių eismo taisyklių pažeidimus, kai jie sukėlė grėsmę nelaimingiems atsitikimams žmonėms, avarijoms ar kitoms sunkioms pasekmėms kilti, ar kai tai dėl tokių pažeidimų žuvo žmonės, ar kilo kitos sunkios pasekmės, tačiau nėra atskleista, ar tokie pažeidimai

³¹ „Nutarimas „Dėl transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo ar apsvaigimo nustatymo taisyklių patvirtinimo ir leidžiamos etilo alkoholio koncentracijos darbo metu ar savarankiškos veiklos vykdymo metu nustatymo““, LRS, žiūrėta 2025 m. vasario 5 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.275868/asr>.

³² *Supra note*, 22: 2 str. 43 p.

³³ „Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas“ Suvestinė (2025-02-01 iki 2025-12-31), LRS, žiūrėta 2025 m. vasario 5 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111555/asr>.

³⁴ „Dėl Lietuvos tarybų socialistinės Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo“, LRS, žiūrėta 2025 m. vasario 6 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.20465>.

apėmė ir neblaivaus vairuotojo kelyje veiksmus ir ar neblaivumo laipsnis turėjo įtakos baudžiamajai atsakomybei kilti. Tai yra svarbu dėl to, jog bendrai atsakomybė dėl vairavimo neblaiviam, neakcentuojant sukeltų padarinių, tuo metu buvo numatyta Lietuvos Tarybų socialistinės Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 126 str.³⁵ Tai iš esmės verčia galvoti, kad atsakomybė už vairavimą neblaiviam buvo švelnesnė atitinkamai dėl to, kad tokių veikų buvo reta ir su tuo kovoti griežtinant sankcijas nereikėjo. Visgi, vertinant įvairiuose šaltiniuose pateiktą informaciją apie iniciatyvas kovai su alkoholiu, galime suprasti, kad piktnaudžiavimas spiritiniais gėrimais tais laikais buvo net didesnė problema visuomenėje nei dabar. Nors prieš įsigaliojant naujam LR BK, patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatyme buvo atliekami įvairūs pakeitimai, bandant kriminalizuoti transporto priemonių vairavimą esant neblaivam, kai tokia nusikalstama veika nebuvo padaryta realių žalingų padarinių³⁶, 2003 m. įsigaliojęs LR BK buvo be šios normos.³⁷ Naujojo LR BK 281 str. atsakomybė neblaiviam vairuotojui buvo numatyta tais atvejais, jei vairuodamas neblaivus jis sukėlė žalingus padarinius: dėl kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimo buvo sutrikdyta kito asmens sveikata, padaryta didelė turtinė žala arba žuvo žmogus. Svarbūs pokyčiai LR BK ir aplamai visoje Lietuvos teisinėje sistemoje įvyko 2017 m., kuomet 281 str. buvo papildytas 7 d., įtvirtinusia atsakomybę vairuotojui, kuris vairavo kelių transporto priemonę arba mokė praktinio vairavimo būdamas apsvaigęs, kai jo kraulyje buvo daugiau nei 1,5 ‰ alkoholio.³⁸ 2019 m. ši norma perkelta į naujai sukurta atskirą 281-1 str. numatant atsakomybę ir tiems, kurie vengė neblaivumo patikrinimo, kai jam buvo nustatyti neblaivumo požymiai arba vartojo alkoholį po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo.³⁹

LR BK 281-1 str. numatyta veika yra nesunkus nusikaltimas, už kurio padarymą gali būti skiriama bauda, areštas arba laisvės atėmimas iki vienerių metų.⁴⁰ Bauda teismo sprendimu gali būti paskirta nuo 50 iki 2000 MGL dydžio.⁴¹ Pagal šiuo metu nustatytą bazinis bausmių ir nuobaudų dydis, kuris yra 50 EUR⁴², bauda svyruotų nuo 2500 EUR iki 100 000 EUR, o teismo

³⁵ „Lietuvos TSR administracinių teisės pažeidimų kodeksas“, LRS, žiūrėta 2025 m. vasario 6 d., <https://e-seimas.lrs.lt/rs/legalact/TAD/TAIS.20463/>.

³⁶ „Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas“, LRS, žiūrėta 2025 m. vasario 6 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111555>.

³⁷ „Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas“, Suvestinė (2003-05-01 - 2003-07-03), LRS, žiūrėta 2025 m. vasario 6 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111555/kDdENGoCmD>.

³⁸ „Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas“, Suvestinė (2017-01-01 - 2017-05-11), LRS, žiūrėta 2025 m. vasario 6 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111555/ftPPGhVZYg>.

³⁹ „Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 68, 281 straipsnių pakeitimo ir kodekso papildymo 281-1 straipsniu įstatymas, LRS, žiūrėta 2025 m. vasario 6 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/c5e8f4a3199911e9bd28d9a28a9e9ad9>.

⁴⁰ *Supra note*, 33: 281-1 str.

⁴¹ *Supra note*, 33: 47 str.

⁴² „Bazinis bausmių ir nuobaudų dydis“, tagidas, žiūrėta 2025 m. vasario 6 d., <https://www.tagidas.lt/savadai/9033/>.

sprendimu skiriamas areštas galėtų trukti nuo 15 iki 90 parų.⁴³ Fiziniam asmeniui prie bausmės teismo sprendimu gali būti priskirta viena ar net kelios baudžiamojo poveikio priemonės.⁴⁴ Įprastai už tokį nusikaltimą teismo sprendimu yra skiriamas draudimas nuo 1 iki 5 m. naudotis specialia teise – teise vairuoti transporto priemonę⁴⁵, dalyvavimas alkoholizmo ir narkomanijos prevencijos, ankstyvosios intervencijos, resocializacijos ar kitose programose⁴⁶ bei visais atvejais privalomai skiriamas turto konfiskavimas.⁴⁷ Šiuo atveju transporto priemonė, kuria važiavo neblaivus vairuotojas, yra laikoma nusikaltimo padarymo priemonė, kurios vertė gali siekti kelis ar net keliasdešimt tūkstančių eurų. Galimo įstatymų pergudravimų šioje vietoje išvengta – teisinis reguliavimas nesudaro prielaidų kaltininkams sąmoningai imti kitiems asmenims priklausančią transporto priemonę ir tokiu būdu būti tikram, kad ji nebus konfiskuota bei neatneš piniginio nuostolio. Tokiu atveju iš tiesų transporto priemonė nėra konfiskuojama, tačiau jo vertę atitinkančią pinigų sumą teismas išieško iš kaltininko.⁴⁸ Tai finansiniai sunkumai, tačiau matoma, kiek taikomos baudžiamojo poveikio priemonės gali sukelti papildomo vargo ir problemų šiuolaikiniame visur skubančiame pasaulyje gyvenančiam asmeniui. Transporto priemonės praradimas, draudimas naudotis specialiąja teise vairuoti kelių transporto priemonę tam tikrais atvejais gali sąlygoti ir vieninteliu išgyvenimo šaltiniu tapusio darbo netekimą. Tokios pasekmės pagal šiuo metu galiojančius įstatymus laukia neblaivaus vairuotojo, kuris realios žalos niekam nepadarė. Neblaivaus vairuotojo sukelti padariniai sudaro dar didesnius nemalonumus. LR BK 281 str. 2 d. numatyta nusikalstama veika taip pat yra nesunkus nusikaltimas⁴⁹, besiskiriantis galimu taikyti maksimaliu laisvės atėmimo terminu, kuris šiuo atveju gali būti paskiriamas iki 3 metų.⁵⁰ Kadangi veika padaroma žalos turtui ar asmens sveikatai, tokiu atveju gali prisidėti papildoma baudžiamojo poveikio priemonė - turtinės ir (ar) neturtinės žalos atlyginimas ar pašalinimas.⁵¹ LR BK 281 str. 4 dalyje numatyta nusikalstama veika yra apysunkis nusikaltimas, o 6 dalyje apibrėžta nusikalstama veika yra sunkus nusikaltimas⁵², kurių sankcijose numatytos alternatyvios galimos bausmės susiaurėja paliekant tik realų laisvės atėmimą. Teismo diskrecija spręsti, ar numatyto LR BK straipsnio sankcijoje nustatyta bausmė reikš tinkamą asmens nubaudimą, leidžia šiuo atveju tikėtis ir švelnesnės bausmės. Praktikoje teismai atvejais, kai asmuo pirmą kartą padaro nesunkų ar sunkų nusikaltimą, skiria su laisvės atėmimu nesusijusią bausmę

⁴³ *Supra note*, 33:49 str.

⁴⁴ *Supra note*, 33:67 str.

⁴⁵ *Supra note*, 33:68 str.

⁴⁶ *Supra note*, 43.

⁴⁷ *Supra note*, 33:72 str.

⁴⁸ „Teismų praktikos taikant turto konfiskavimą (BK 72 straipsnis) apžvalga“, LAT, žiūrėta 2025 m. vasario 6 d., <https://www.lat.lt/data/public/uploads/2018/06/ab-32-1.doc>.

⁴⁹ *Supra note*, 33:11 str.

⁵⁰ *Supra note*, 33:281 str.

⁵¹ *Supra note*, 33:69 str.

⁵² *Supra note*, 33:11 str.

arba paskiria laisvės atėmimą jį atidedant⁵³, o bylą išnagrinėjus procesine forma, numatyta LR BK 64-1 str., nuteistajam bausmę sumažina vienu trečdaliu.⁵⁴ Taigi, kiekvienas atvejis yra labai individualus ir skirtingas, tačiau šių straipsnių apžvalga leidžia suprasti, kad už numatytų nusikalstamų veikų padarymą gali grėsti itin griežtos teisinės pasekmės.

Apibendrinant galima teigti, kad Lietuvoje esantis aukštas alkoholio vartojimo, alkoholizmo lygis suponuoja prevencijos ir kontrolės priemonių bei didesnio visuomenės sąmoningumo poreikį, kadangi alkoholio prieinamumas neišvengiamai išlieka, o jo vartojimas tiesiogiai siejamas su neblaivių vairuotojų vykdomomis nusikalstamomis veikomis. Vairuotojai, paveikti alkoholio poveikio, lengviau praranda gebėjimą tinkamai valdyti transporto priemonę, taip ne tik keldami pavojų savo, pašalinių asmenų turtui, sveikatai ar gyvybei, bet ir didindami tikimybę sukelti kelių eismo įvykį. Teisinio reguliavimo pokyčiai, griežtėjančios bausmės atspindi sisteminių požiūrį į neblaivių vairuotojų keliamą grėsmę bei patvirtina, kad problema yra identifikuota.

⁵³ Vytautas Piesliakas, „Bausmės individualizavimas ir teisingumo principo įgyvendinimas skiriant bausmes“, *Mokslo darbai*, 11, 113 (2008): 7–15, <https://ojs.mruni.eu/ojs/jurisprudence/article/view/1738/1627>.

⁵⁴ *Supra note*, 33:64-1 str.

2. NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ PADARYTŲ NUSIKALSTAMŲ VEIKŲ RAIŠKA 2019-2024 M

Labai svarbu tyrinėti realųjį neblaivių vairuotojų nusikalstamumą Lietuvos keliuose. Tam pritartų ir A. Kiškis, be kita ko pabrėždamas, jog konkrečiai problemai spręsti tinkamos priemonės ir metodai bus parinkti tik tada, kai bus žinomas vyraujančios problemos mastas.⁵⁵ Visgi, latentinio nusikalstamumo atvejai trukdo įgyvendinti tokius ketinimus. Latentiniai nusikaltimai yra didelė problema ne tik Lietuvoje, tačiau ir pačioje kriminologijoje.⁵⁶ Nusikalstama veika - transporto priemonės vairavimas, kai tai daro neblaivus asmuo, išsiskiria itin aukštu latentiskumu. Šios nusikalstamos veikos esmė slypi pačio kaltininko elgesyje, tad vienintelis būdas, kaip vairuotojas gali išvengti baudžiamosios atsakomybės, yra šių veiksmų slėpimas. Už šios nusikalstamos veikos vykdymo atskleidimą dažnu atveju lieka atsakingi su kaltininku nieko bendro neturintys, atsitiktinai gatvėje prasilenkę kiti eismo dalyviai arba policijos pareigūnai. Kelyje nepastebėtų ar pastebėtų, tačiau dėl tam tikrų aplinkybių policijos pareigūnams neperduotų, neblaivių vairuotojų tikslesnį skaičių galime sužinoti tik iš vykdomų viktimologinių ar savianalizės tyrimų. Lietuvos transporto saugos administracijos užsakymu 2023 m. buvo atliktas „Spinter“ tyrimas⁵⁷, kuriuo buvo siekiama išsiaiškinti neblaivių asmenų vairavimo priežastis, dažnumą bei nustatyti visuomenės požiūrį į tokius vairuotojus. Dalis tyrimo metu gautų duomenų buvo aptarti pirmame skyriuje. Ne veltui tiek žiniasklaidoje, tiek policijos bendruomenės valdomuose tinklapiuose skelbiant žinią apie vykusius reidus ar įvykusius eismo įvykius, kuriuose dalyvavo neblaivūs vairuotojai, visuomenė yra raginama būti pilietiškais ir pranešti apie įtariamą ar žinomai vykdomą tokio pobūdžio nusikalstamą veiką. Tokie atvejai padeda ne tik sumažinti latentiskumą, bet ir išvengti neblaivių vairuotojų sukeltų padarinių, tokių kaip didelė turtinė žala, sutrikdyta vairuojančio asmens ar kito eismo dalyvio sveikata ar atimta jų gyvybė. Būtent šie faktoriai lemia dažnesnį nusikalstamų veikų registravimą.

Šiame skyriuje pateikiama Lietuvoje 2019-2024 m. laikotarpiu registruotų neblaivių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų analizė. Analizės būdu siekiama atskleisti neblaivių vairuotojų daromų nusikalstamų veikų tendencijas bei pokyčius.

Prieš analizuojant registruotų neblaivių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų Lietuvoje statistiką, svarbu atskleisti demografinius Lietuvoje gyvenančių asmenų duomenis ir aptarti

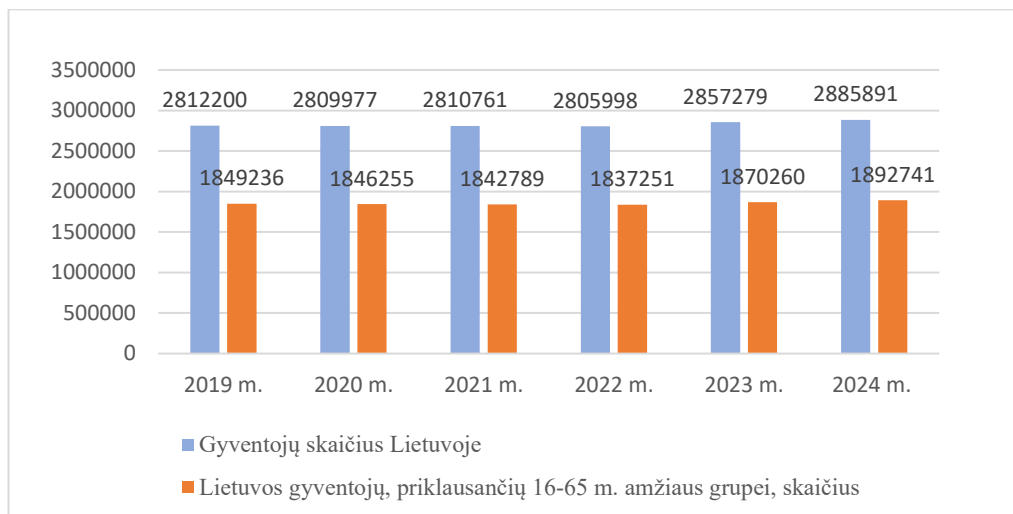
⁵⁵ Alfredas Kiškis, „Nusikalstamumas Lietuvoje: ko neparodo oficialioji statistika?“, *Mokslo darbai*, 11, 113 (2008): 114–123, https://www.researchgate.net/publication/289525848_Nusikalstamumas_Lietuvoje_ko_neparodo_oficialioji_statistika.

⁵⁶ Kuklianskis, S. ir Kukliasky, F., „Nusikaltimų latentiskumas: prigimtis, rūšys, prevencijos matmenys.“, *Teisės problemos*, 2,48, (2005): 61-78.

⁵⁷ Lietuvos transporto saugos administracija, *supra note*, 30.

sovietmečiu vyravusią neblaivių vairuotojų vykdytų analogiškų nusikalstamų veikų tendenciją.

1 diagrama. Gyventojų skaičius Lietuvoje 2019-2024 m.



Remiantis OSP Lietuvoje pateiktais duomenimis⁵⁸ matome, kad laikotarpiu nuo 2019 m. iki 2024 m. bendras Lietuvos gyventojų skaičius padidėjo 73 tūkst. 2022 m. Lietuvoje gyventojų skaičius buvo mažiausias, tačiau nuo šių metų iki 2023 m. gyventojų skaičiaus pokytis buvo labiausiai pastebimas - Lietuvoje gyventojų padaugėjo 51 tūkst. Pasak Kęstučio Masiulio tokį gyventojų skaičiaus padidėjimą lėmė atvykėliai iš Ukrainos.⁵⁹ 2024 m. Lietuvoje fiksuotas didžiausias gyventojų skaičius. Bendrai per tiriamąjį laikotarpį jis išaugo 2,62 % Tiriamuoju laikotarpiu moterų skaičius, tenkantis 1 tūkst. vyrų, svyravo nuo 1113 iki 1171.⁶⁰ Tokie duomenys rodo, kad moterų Lietuvoje yra daugiau nei vyrų. Šiame skyriuje siekiant atskleisti kuo realesnį neblaivių vairuotojų nusikalstamumo paplitimą neblaivių vairuotojų nusikalstamumo lygio skaičiavimai atlikti parenkant Lietuvos Respublikos gyventojų, priklausančių 16-65 m. amžiui, skaičių. Minimalus amžius parinktas atsižvelgiant į tai, jog pagal informatikos ryšių departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (IRD prie LR VRM) pateiktus duomenis⁶¹ analizuojamas nusikalstamas veikas tiriamuoju laikotarpiu vykdė sulaukę 16 metų ir vyresni asmenys. Kadangi neturima duomenų apie tikslų vyriausio, nusikalstamą veiką padariusio, neblaivaus vairuotojo amžių, maksimalus amžius pasirinktas – 65 m. Tai Lietuvoje 2026 m. būsimas pensinis amžius⁶², kuris iš esmės gali būti siejamas su vis retesniu transporto priemonės

⁵⁸ Valstybės duomenų agentūra, „Nuolatinių gyventojų skaičius metų pradžioje“, OSP, žiūrėta 2025 m. vasario 13 d., <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S3R166#/>.

⁵⁹ Kęstutis Masiulis, „Kęstutis Masiulis. Lietuvos gyventojų skaičius auga“, *delfi*, 2023 m. sausio 4 d., <https://www.delfi.lt/news/ringas/politics/kestutis-masiulis-lietuvos-gyventoju-skaicius-auga-92193071>.

⁶⁰ Valstybės duomenų agentūra, „Moterų skaičius, tenkantis 1 tūkst. vyrų, metų pradžioje“, OSP, žiūrėta 2025 m. vasario 13 d., <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S3R166#/>.

⁶¹ Pagal užsakymą paruošti duomenys iš IRD prie LR VRM.

⁶² „Senatvės pensijos amžiaus lentelė“, *sodra*, žiūrėta 2025 m. balandžio 16 d., <https://www.sodra.lt/lt/senatves->

vairavimu. Atsižvelgiant į tai, 1 diagramoje pateikiamas ir 16-65 m. Lietuvos gyventojų skaičius. Bendrai per nurodytą laikotarpį jų skaičius padidėjo 43 tūkst. Visu tiriamuoju laikotarpiu šios amžiaus grupės asmenys sudarė 65 % viso Lietuvos gyventojų skaičiaus.

Neblaivių asmenų nusikalstamumas 1982 m. sudarė 44,2 % visų ištirtų nusikalstamų veikų, o tai bendrai beveik pusė visų, tuo metu įvykdytų, nusikaltimų veikų Lietuvoje.⁶³ Per nurodytus metus neblaivūs vairuotojai padarė 848 eismo įvykius, kurių metu žuvo 156, o dar 645 asmenys buvo sužeisti. 1984 m. nustatyta, kad 24 900 vairuotojų transporto priemonę vairavo neblaivūs.⁶⁴ Pateiktus duomenis lyginant su 2023 m. duomenimis Lietuvoje pastebimas situacijos gerėjimas. Neblaivūs asmenys nusikalstamų veikų padaro mažiau. 2023 m. neblaivūs asmenys įtariamai padarė 29,4 % visų ištirtų nusikalstamų veikų.⁶⁵ Nors nuo 2018 m. iki 2023 m. neblaivių asmenų padarytų ištirtų nusikalstamų veikų skaičius kiekvienais metais kito, vidutiniškai visu laikotarpiu jos sudarė apie trečdalį visų ištirtų nusikalstamų veikų.

Prieš analizuojant išskirtinai neblaivių vairuotojų daromų nusikalstamų veikų paplitimą Lietuvos keliuose, svarbu aptarti bendrą kelių eismo saugumo situaciją Europos Sąjungoje. Žvelgiant į Europos Sąjungos ir Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybių 2023 m. kelių eismo įvykių metu žuvusių asmenų skaičių⁶⁶, matyti, kad žūčių daugiausia fiksuota: Bulgarijoje – 82, Rumunijoje – 81 ir Latvijoje – 75 žuvusieji tenkantys 1 mln. gyventojų. Lietuva šiame sąraše pagal didžiausią žūčių keliuose skaičių yra 7 vietoje iš 36 galimų. 2023 m. 1 mln. Lietuvos gyventojų teko 56 žūtys, tai sudaro 160 kelių eismo įvykių metu žuvusių asmenų per metus. Padažnėjusios žūtys keliuose sujaukė nuo 2019 m. vis gerėjančią Lietuvos statistiką. 2022 m. tokių žūčių, nuo 2019 m. buvusių 186, sumažėjo iki 120. Tai atitiktų 43 žuvusiuosius tenkančius 1 mln. Lietuvos gyventojų. Toks žuvusiųjų skaičius leido Lietuvai pirmą kartą šalies istorijoje pasiekti Europos Sąjungos numatytą vidurkį, kuris tuo metu buvo 46 žuvusieji 1 mln. gyventojų. Pateikti duomenys leidžia suprasti, kad Lietuvai šioje srityje pavyksta pasiekti reikšmingus rezultatus, tačiau gerėjantys rezultatai nėra tendencija. Kiekvienais metais situacija kinta, tai į geresnę, tai į blogesnę pusę. Atsižvelgiant į tai, kad Europos Sąjungoje per 2022 m. keliuose žuvo 20 640

[pensijos-amziaus-lentele?lang=lt.](#)

⁶³ Lina Šilgalytė, „Kova su girtavimu Lietuvoje XX a. 9-ame dešimtmetyje“ (magistro baigiamasis darbas, Vytauto Didžiojo universitetas, 2014), 41, <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/887049b6-b0bb-4f20-9cdf-618851ee1b7c/content>.

⁶⁴ Pažyma apie kovos su girtavimu ir alkoholizmu būklę bei rezultatus Respublikoje 1982 metais – LCVA, f. R-754, a. 4, b. 11476, l. 12, cituota iš Lina Šilgalytė, „Kova su girtavimu Lietuvoje XX a. 9-ame dešimtmetyje“ (magistro baigiamasis darbas, Vytauto Didžiojo universitetas, 2014), 48, <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/887049b6-b0bb-4f20-9cdf-618851ee1b7c/content>.

⁶⁵ Eglė Vileikienė ir Miglė Gelžytė, „2005-2023 m. statistinių duomenų apie neblaivių asmenų padaromas nusikalstamas veikas ir jų sukeltus kelių eismo įvykius analizė“, VRM, žiūrėta 2025 m. vasario 13 d., <https://vrm.lrv.lt/media/viesa/saugykla/2024/4/heA2iLn1a9Y.pdf>.

⁶⁶ „Data table – number of road deaths and rate for per milion population, EU and EFTA countries 2010-2021 (update april 2023), Europa, žiūrėta 2025 m. vasario 15 d., https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis_en?wt-search=yes.

žmonių, buvo iškelti planai iki 2030 m. perpus sumažinti eismo įvykių metu patirtų rimtų sužalojimų bei žūčių skaičių, o iki 2050 m. pasiekti tokį lygį, jog keliuose nežūtų nei vienas eismo dalyvis.⁶⁷ Šioje vietoje Lietuvai norint turėti svarų indėlį, prisidedant prie saugių Europos Sąjungos kelių, reikėtų imtis priemonių kovai su neblaiviais vairuotojais. Būtent neblaivūs eismo dalyviai 2019-2021 m. duomenimis buvo vienas iš veiksnių, turinčių didžiausią įtaką Lietuvos eismo saugumui ir žūčių keliuose skaičiui.⁶⁸ Nurodytu laikotarpiu iš 21 priežasčių grupės, galinčios lemti žūtį kelyje, neblaivūs eismo dalyviai sudarė trečią pagal dažnumą žūčių keliuose priežastį ir lėmė 14,9 % visų mirtinų eismo įvykių. Nors iš pateiktų duomenų nėra aišku, kokią neblaivių eismo dalyvių dalį sudaro neblaivūs vairuotojai, laikoma, kad jų yra didžioji dalis. Vairuotojų įtaka eismo saugumui yra didžiausia iš visų eismo dalyvių - dėl jų kaltės įvyksta vidutiniškai 65–68% eismo įvykių.⁶⁹

Neblaivių vairuotojų nusikalstamumo paplitimas Lietuvoje atskleistas apskaičiavus nusikalstamumo būklę ir lygį.

Tikrąją nusikalstamumo būklę lemia užregistruotų ir latentinių nusikalstamų veikų suma. Latentinių nusikalstamų veikų skaičius gali būti 4-5 ar daugiau kartų didesnis už registruotą nusikalstamumą⁷⁰, 1 lentelėje pateikiamas tik užregistruotų, analizuojamų LR BK straipsnių, nusikalstamų veikų skaičius tiriamuoju laikotarpiu.⁷¹ IRD prie LR VRM pateikti duomenys, apie užregistruotas nusikalstamas veikas, numatytas LR BK 281 str. 2 d., 4 d., 6 d., kurias padarė neblaivūs vairuotojai, pateikiami bendroje sumoje su veikomis, padarytomis vairuotojų, apsvaigusiu nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Atsižvelgiant į tai, realūs duomenys nuo lentelėje pateiktų gali nežymiai skirtis. Neblaivių vairuotojų užregistruotų nusikalstamų veikų skaičius sudaro didžiąją dalį – vien pagal LR BK 281-1 str. kiekvienais metais registruotų neblaivių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų skaičius sudarė 97-98 % bendro užregistruotų nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281-1 str., 281 str. 2 d., 281 str. 4 d. ir 281 str. 6 d., skaičiaus.

⁶⁷ „Specialioji ataskaita 04/2024: ES kelių eismo saugumo tikslų siekimas – Laikas perjungti aukštesnę pavarą“, Eca.Europa, žiūrėta 2025 m. vasario 15 d., <https://www.eca.europa.eu/lt/publications/sr-2024-04>.

⁶⁸ Edgaras Naidič ir Justas Bražiūnas, „Žūčių Lietuvos keliuose dinamika ir priežastys“, *Mokslas – Lietuvos ateitis*, 15 (2023): 1–10, <https://journals.vilniustech.lt/index.php/MLA/article/download/19201/11785>.

⁶⁹ Valentinas Tumas ir Viačeslav Čigrin, „Kelių eismo saugumas: aktualijos ir problemos“, *Mokslinės konferencijos pranešimų rinkinys, Visuomenės saugumas globalizacijos kontekste* 2 (2010): 2, <https://cris.mruni.eu/server/api/core/bitstreams/05acbcf1-d278-43c4-9324-99e3566435e7/content>.

⁷⁰ Genovaitė Babacginaitė ir kt., *Kriminologija*, (Vilnius, 2010), 128, <https://cris.mruni.eu/server/api/core/bitstreams/cd0ceacb-9f55-4bb9-b3a8-60d77e3b228a/content>.

⁷¹ Lentelė sudaryta baigiamojo darbo autoriaus, naudojant pagal užsakymą paruoštus duomenis iš IRD prie LR VRM.

1 lentelė. Bendras užregistruotų nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281-1 str., 281 str. 2 d., 281 str. 4 d. ir 281 str. 6 d. skaičius tiriamuoju laikotarpiu.

Metai	Užregistruotų nusikalstamų veikų skaičius
2019 m.	3659
2020 m.	4628
2021 m.	4383
2022 m.	4193
2023 m.	3885
2024 m.	3748

2019 m. pasižymi mažiausiu, o 2020 m. didžiausiu registruotų nusikalstamų veikų skaičiumi. Nuo 2019 m. iki 2020 m. registruotų nusikalstamų veikų skaičius padidėjo 26 proc. Išaugęs užregistruotų nusikalstamų veikų skaičius, remiantis buvusio Lietuvos policijos generalinio komisaro Renato Poželos mintimis⁷², iš dalies gali būti siejamas su padidėjusiu visuomenės pilietiškumu dažniau pranešant apie galimai vykdomą nusikalstamą veiką. Manoma, kad dėl pandemijos atsiradusios naujos policijos funkcijos, susijusios su sustiprintu viešosios tvarkos užtikrinimu, vykdoma judėjimo ribojimų kontrole, galėjo turėti įtakos Lietuvos gyventojų pasitikėjimui ir norui bendradarbiauti, taip prisidedant prie latentinių nusikalstamų veikų mažėjimo. Kvinslande, Australijoje atlikto tyrimo metu, siekiant nustatyti vairuotojų požiūrį į pandemijos metu esančią alkoholio vartojimo situaciją, vyraujančią vairuotojų, įskaitant ir neblaivių, vairavimo elgesį, apklausus 798 vairuotojus stebimos panašios įžvalgos.⁷³ Nurodyta, kad vyraujanti įtempta situacija pasaulyje ir matomas neatsakingas kitų vairuotojų elgesys kai kuriuos respondentus vertė kelyje būti atsakingesniais, atsargesniais. Tikėtina, kad didesnis registruotų neblaivių vairuotojų nusikalstamų veikų skaičius galėjo būti tiesiogiai susijęs ir su kita pandemijos puse ir jos poveikiu žmonių elgesiui. Teigiama, kad nepaisant pandemijos ir padidėjusios rizikos sunkiai susirgti, dalis žmonių nekeitė savo įpročių ir toliau vartojo alkoholinius gėrimus bei nevertindami keliamų draudimų nevengė tokios būsenos vairuoti transporto priemonę.⁷⁴ Sumažėjęs transporto priemonių srautas keliuose, patiriamas stresas tam tikriems vairuotojams lėmė rizikingesnę, mažiau atsakingą elgesį kelyje, manant, kad pasaulyje

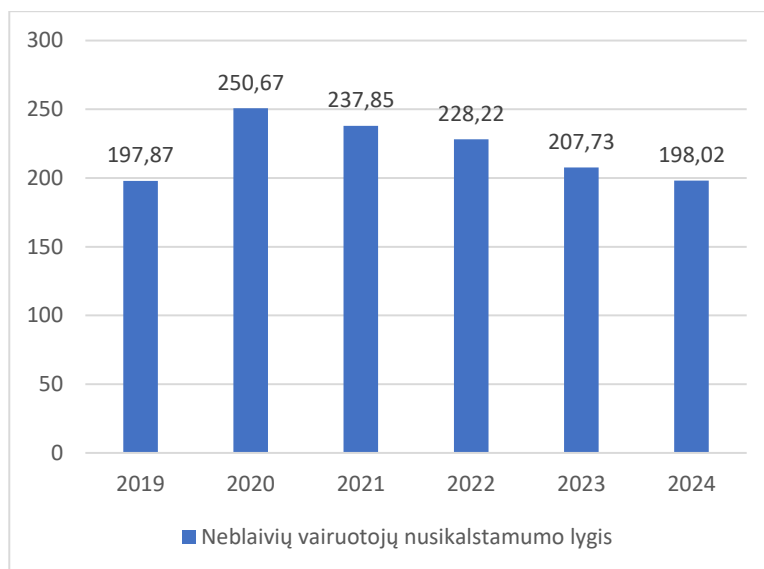
⁷² „Pirmąjį 2022-ųjų ketvirtį nusikalstamumas šalyje išaugo penktadaliu, nukencia ir ukrainiečiai“, *LRT*, 2022 m. gegužės 12 d., <https://www.lrt.lt/naujienos/lietuvoje/2/1693375/pirmaji-2022-uju-ketvirti-nusikalstamumas-salyje-isaugo-penktadaliu-nukencia-ir-ukrainieciai>.

⁷³ Natalie Watson-Brown ir kt., „A qualitative study of the first COVID-19 pandemic lockdown: The impact on alcohol consumption and driving behaviours“, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 104 (2024): 449-460, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847824001499>.

⁷⁴ *Ibid.*

tuo metu buvo didesnių problemų, nei jų daromi pažeidimai. Padidėjęs neblaivių vairuotojų nusikalstamumas, kaip prasidėjusios pandemijos padarinys, gali būti siejamas ir su nuo 2020 m. vis mažėjančiu užregistruotų čia nagrinėjamų nusikalstamų veikų skaičiumi. Toks mažėjimas, šio darbo autoriaus nuomone, gali būti interpretuojamas kaip žmonių prisitaikymo prie situacijos ir pokyčių procesas, kurio metu stabilizavosi kasdienio gyvenimo ir elgesio modeliai. Nepaisant vis mažėjančio registruoto nusikalstamumo, 2024 m. registruotas neblaivių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų skaičius 89 veikomis, kas sudarytų 2,4 %, vis dar buvo didesnis nei 2019 m.

2 diagrama. Neblaivių vairuotojų nusikalstamumo lygis (100 tūkst. gyventojų) 2019-2024 m.



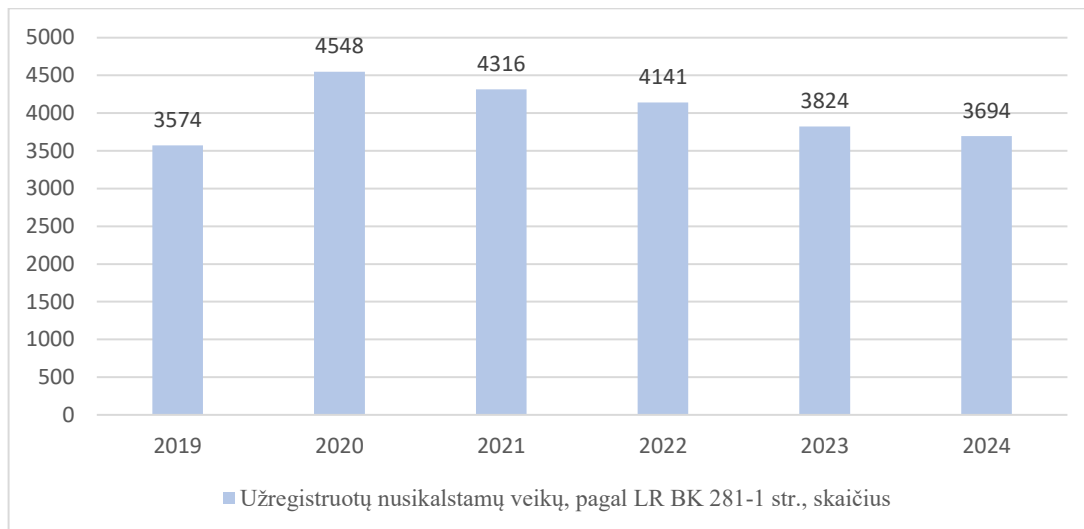
Neblaivių vairuotojų nusikalstamumo lygio 100 tūkst. gyventojų didėjimas ir mažėjimas tiriamuoju laikotarpiu panašus nusikalstamumo būklės pokyčiui. 2019 m., pasižymėjo žemiausiu neblaivių vairuotojų nusikalstamumo lygiu, nepaisant to, kad tuo metu buvo daugiausia Lietuvos Respublikoje gyvenančių kriminogeniškai aktyviausių gyventojų o 2020 m. priešingai – mažesnis kriminogeniškai aktyviausių Lietuvos gyventojų skaičius nebuvo veiksnys, nulėmęs mažėjančią nusikalstamumo lygį. Tarp 2019 m. ir 2020 m. metų stebimas 52,80 nusikalstamų veikų 100 tūkst. gyventojų skirtumas, lėmęs nusikalstamų veikų padaugėjimą 26 proc. Nuo 2020 m. nusikalstamų veikų skaičius, tenkantis 100 tūkst. gyventojų, kasmet nuosekliai mažėjo.

Nors nusikalstamumo būklė ir lygis parodo bendrą neblaivių vairuotojų nusikalstamumo paplitimą, tačiau jų vykdomos pavienės nusikalstamos veikos pasižymi skirtingais padariniais. Atsižvelgiant į tai, toliau analizuojami pagal LR BK 281-1 str., 281 str. 2 d., 4., 6 d. registruotų nusikalstamų veikų duomenys ir atskleidžiamas nusikalstamų veikų metu sukeltų padarinių mastas.

Kaip jau buvo minėta, vien registruotas nusikalstamumas realios padėties neatskleidžia,

tačiau IRD prie LR VRM portale pateiktas kiekvienais metais užregistruotų nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281-1 str., skaičius parodo, kad neblaivūs vairuotojai aktyviai dalyvauja eisme ir jų aktyvumas per 2019-2024 m. padidėjo (žr. 3 diagramą).⁷⁵

3 diagrama. Užregistruotų nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281-1 str., skaičius.



Per 6 metų laikotarpį, lyginant 2019 m. ir 2024 m., užregistruotų nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281-1 str., skaičius išaugo per 3,3 proc. 2019 m. pasireiškė mažiausiu registruotų nusikalstamų veikų skaičiumi. Nuo šių metų iki 2020 m. matomas didžiausias neblaivių vairuotojų kelyje pokytis, pasireiškiantis padidėjusiu sustabdytų neblaivių vairuotojų skaičiumi. Pastaraisiais metais Lietuvos keliuose buvo užregistruota beveik 1 tūkst. daugiau nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281-1 str., nei 2019 m. 2024 m. sustabdytų neblaivių vairuotojų skaičius dar vis buvo didesnis nei fiksuotas 2019 m. Kiekvienais metais daugiau nei 13 proc. šios nusikalstamos veikos atvejų padaroma pakartotinai.⁷⁶ Daugiausiai šio nusikaltimo pakartotinumą atvejų fiksuota 2019 m. – 856; mažiausiai 2023 m. – 525 atvejai. Ypatingą dėmesį reiktų atkreipti į tai, kad neblaivūs transporto priemonės vairuoja ir nepilnamečiai asmenys – tiek merginos, tiek vaikinai.⁷⁷ Tokie duomenys atskleidžia ne tik nepilnamečių polinkį vartoti alkoholinius gėrimus, tačiau ir polinkį nesilaikyti kelių eismo taisyklių.

Daugiausia, apie 51 proc., baudžiamųjų bylų pagal LR BK 281-1 str., LR BPK 418 str. numatyta tvarka užbaigiamos teismo baudžiamuoju įsakymu. Apie 21 proc. jų LR BPK 220 str.

⁷⁵ Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, „Nusikalstamumo duomenų rinkiniai“, IRD, žiūrėta 2025 m. vasario 20 d., <https://www.ird.lt/lt/tvarkomu-valdomu-registru-ir-informaciniu-sistemu-paslaugos/nusikalstamu-veiku-zinybinio-registro-nvzr-atviri-duomenys-paslaugos/nusikalstamumo-duomenu-rinkiniai/dimension.BK?BK%5B%5D=BK281-1Z&DT%5B%5D=2025-04&DT%5B%5D=2024-04&cols=DT>.

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ *Ibid.*

nustatyta tvarka perduodamos teismui, apie 13 proc. pagal LR BPK 426 str. užbaigiamos pagreitinta tvarka. Apie 15 proc. jų nutraukiama pagal LR BPK 212 str. ir LR BPK 3 str.⁷⁸ Tai rodo, kad didžiajai daliai kaltinamųjų buvo taikomos dvi proceso supaprastinimo priemonės, lemiančios švelnesnę atsakomybę.⁷⁹

Nors pateikti duomenys dalinai atskleidžia neblaivių vairuotojų daromų nusikalstamų veikų problemos mastą, Lietuvos oficialios statistikos portale pateikta statistika⁸⁰ rodo, jog jie vis rečiau tampa eismo įvykių, kurių metu nukentčia asmenys, sukėlėjais. Tuo tarpu, nors blaivių asmenų sukeltų kelių eismo įvykių su nukentėjusiais skaičius, nuo 2019 m. iki 2024 m., ženkliai nekito, beveik su kiekvienais metais jų kildavo vis daugiau - 2019 m. sukelti 2441 eismo įvykiai, o 2024 m. jų padaugėjo iki 2709. Kalbant apie visus, neblaivių vairuotojų sukeltus eismo įvykius, kurių metu nukentėjo asmenys, kai tokia statistika apima tiek registruotus duomenis pagal administracinę, tiek baudžiamąją teisę, tik 2020 m. ir 2024 m. pasižymėjo dažnesniu tokių eismo įvykių kilimu. 2019 m. neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių su nukentėjusiais buvo 190, o 2020 m. skaičius išaugo iki 239. Nepaisant tokio šuolio nuo pastarųjų metų neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių, kurių metu nukentėjo kiti žmonės, skaičius kiekvienais metais mažėjo: 2021 m. jų buvo 183, 2022 m. 177, 2023 m. 157, o 2024 m. vienu įvykiu daugiau – 158.

2 lentelė. Užregistruotų nusikalstamų veikų skaičius.

	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
LR BK 281 str. 2d.	62	56	49	35	47	45
LR BK 281 str. 4 d.	8	11	7	6	9	4
LR BK 281 str. 6 d.	15	13	11	11	5	5

Pagal aptartą bendrą neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių skaičių ir pagal 2 lentelėje pateiktus registruotų nusikalstamų veikų duomenis⁸¹ matome, kad eismo įvykių, kai nežymiai sutrikdoma kito asmens sveikata ir dėl to kyla administracinė atsakomybė⁸², kyla dažniau nei neblaivių vairuotojų sukelti eismo įvykiai, užtraukiantys baudžiamąją atsakomybę. Tiriamuoju laikotarpiu mažiausiai eismo įvykių registruota pagal LR BK 281 str. 4 d, daugiausiai pagal LR BK 281 str. 2 d. Eismo įvykių skaičiaus pokytis labai nestabilus, tačiau lyginant 2019 m. ir 2024

⁷⁸ *Supra note*, 75.

⁷⁹ Rima Ažubalytė ir kt., „Baudžiamojo proceso esamo reglamentavimo analizė ir vertinimas. Tyrimo ataskaita.“, prokuratūros, žiūrėta 2025 m. balandžio 8 d., https://www.prokuraturos.lt/data/public/uploads/2023/02/galutine_ataskaita_0608.pdf.

⁸⁰ „Kelių eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo žmonės“, OSP, žiūrėta 2025 m. vasario 17 d., https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=52b746af-9995-4168-8d27-1865a4ba4076#.

⁸¹ Lentelė sudaryta baigiamojo darbo autoriaus, naudojant pagal užsakymą paruoštus duomenis iš IRD prie LR VRM.

⁸² Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksas“, infolex, žiūrėta 2025 m. balandžio 9 d., <https://www.infolex.lt/ta/336765:str423>.

m. eismo įvykių, pagal LR BK 281 str. 2 d., sumažėjo 27 proc., o pagal LR BK 281 str. 4 d. 50 proc. Eismo įvykių, kurių metu dėl neblaivaus vairuotojo kaltės žuvo žmogus, kilo daugiau nei kiek mažesnius padarinius sukeliančių eismo įvykių. Visgi, tokių eismo įvykių mažėja tendencingai – visu tiriamuoju laikotarpiu jų sumažėjo 3 kartais. Tiriamuoju laikotarpiu vidutiniškai kas 21 neblaivaus vairuotojo sukeltas kelių eismo įvykis buvo mirtinas, kas 25 sukėlė kitiems žmonėms sunkius sužalojimus, o 27 % eismo įvykių, už kuriuos buvo atsakingi neblaivūs vairuotojai, sukėlė kitiems žmonėms nesunkius sužalojimus arba padarė didelės turtinės žalos.

Analizuojant detalesnius duomenis apie eismo įvykių metu nukentėjusius asmenis, paaiškėjo, kad kartu su mažėjančiu neblaivių vairuotojų sukeltų įskaitinių eismo įvykių skaičiumi, mažėja ir tokių eismo įvykių metu sužalotų asmenų skaičius (žr. 3 lentelė).⁸³ Nors situacija gerėja, eismo įvykių padariniai išlieka labai rimti ir itin skaudūs.

3 lentelė. Užregistruota nukentėjusių asmenų.

	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
LR BK 281 str. 2 d.	81	79	67	57	54	59
LR BK 281 str. 4 d.	14	21	13	9	10	2
LR BK 281 str. 6 d.	56	41	31	44	21	18

Kaip ir pagal 2 lentelėje pateiktus duomenis, nukentėjusių asmenų pagal LR BK 281 str. 4 d. yra registruota mažiausiai lyginant su kitomis analizuojamo straipsnio dalimis. Lyginant 2019 m. ir 2024 m. jų sumažėjo 85 % 2020 m. buvo vieninteliai metai, kuriais nukentėjusių skaičius padidėjo. Daugiausia nukentėjusiųjų, kuriems sunkiai sutrikdyta sveikata, pagal lytį yra vyrai, pagal amžių, priklausantys 40-59 m. amžiaus grupei, pagal išsilavinimą – turintys vidurinį išsilavinimą.⁸⁴ Daugiausia nukentėjusiųjų registruota pagal LR BK 281 str. 2 d. Pagal šią dalį tiriamuoju laikotarpiu nukentėjusiųjų skaičius nuosekliai mažėjo, kol 2024 m. jų skaičius išaugo. Nukentėjusieji pagal charakteristiką atitinka LR BK 281 str. 4 d. minėtas kategorijas. Tačiau tarp nukentėjusiųjų didesnė mažamečių ir nepilnamečių dalis – jie sudaro 14 % visų sužeistųjų.⁸⁵ 31 % visų, tiriamuoju laikotarpiu registruotų nukentėjusiųjų, dėl neblaivaus vairuotojo sukulto kelių eismo įvykio, žuvo. 2 ir 3 lentelėse pateikti 2022 m. ir 2023 m. duomenys rodo, kad vidutiniškai vienas mirtinas eismo įvykis sukeldavo apie 4 žmonių žūtis. Bendrai tiriamuoju laikotarpiu, lyginant 2019 m. ir 2024 m., žuvusių asmenų skaičius sumažėjo 3 kartais. Daugiausia eismo įvykio metu žuvusių pagal lytį – moterys, pagal išsilavinimą – vidurinį turintys, pagal amžių –

⁸³ Lentelė sudaryta baigiamojo darbo autoriaus, naudojant pagal užsakymą paruoštus duomenis iš IRD prie LR VRM.

⁸⁴ *Supra note*, 61.

⁸⁵ *Ibid.*

priklausantys 40-59 m. amžiaus grupei. Bendrai per tiriamąjį laikotarpį dėl neblaivaus vairuotojo sukulto kelių eismo įvykio žuvo 25 nepilnamečiai asmenys, tarp kurių ir mažamečiai.⁸⁶ Laikotarpiu nuo 2019 m. iki 2023 m. vidutiniškai 25 % visų keliuose žuvusių asmenų žuvo dėl neblaivaus vairuotojo sukulto kelių eismo įvykio.

Nors neblaivių vairuotojų sukeltų įskaitinių eismo įvykių, sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičius mažėja, tačiau šių duomenų pokytis nėra proporcingas vienas kitam. Kalbant apie LR BK 281 str. 2 d. 2 ir 3 lentelėse pateiktus 2023 m. duomenis matoma, kad sukeltų įskaitinių eismo įvykių skaičius padidėjo, o sužeistų asmenų skaičius priešingai – sumažėjo; pagal LR BK 281 str. 6 d. 2022 m. duomenis – nors užregistruotų nusikalstamų veikų skaičius išliko toks pats, kaip 2021 m., tačiau nukentėjusių asmenų padaugėjo. Tai stebima ir kitose skiltyse. Tai rodo, kad tam tikrais atvejais žūsta arba būna sužalota daugiau žmonių nepaisant mažiau neblaivių vairuotojų sukeltamų kelių eismo įvykių ir atvirkščiai. Vertinant atskirus nukentėjusiųjų rodiklius galima pastebėti teigiamų pokyčių, tačiau bendra situacijos dinamika išlieka prieštaringa. Taigi, negalime teigti, kad situacija iš esmės gerėja. Mažėjantis žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičius gali būti tiesiog atsitiktinis veiksnys arba priklausyti nuo kitų faktorių, kaip pavyzdžiui, eismo sąlygų, avarių pobūdžio.

Neblaivių vairuotojų, sukėlusių eismo įvykį, pasiskirstymas Lietuvoje nėra tolygus. Vadovaujantis statistiniais duomenimis⁸⁷, apimančiais tiek blaivių vairuotojų padarytus eismo įvykius, tiek neblaivių vairuotojų padarytus kelių eismo įvykius su nukentėjusiais pagal Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksą ir pagal LR BK matoma, kad Vilniaus apskrityje neblaivių asmenų sukeltų eismo įvykių su nukentėjusiais beveik visą tiriamąjį laikotarpį buvo daugiausia (žr. 4 lentelė). Vertinant Vilniaus apskrityje gyvenančių gyventojų skaičių, toks rezultatas logiškas. Visgi teigti, kad Vilniaus apskritis neblaivių vairuotojų atžvilgiu Lietuvoje pavojingiausia, nereikėtų. Nors tokių eismo įvykių kitose apskrityse mažiau, jų, santykyje su visais kitais įskaitiniais eismo įvykiais, kildavo dažniau. 4 lentelėje pateikiami penkių, pagal gyventojų skaičių didžiausių, Lietuvos apskričių duomenys.

⁸⁶ *Supra note*, 61.

⁸⁷ *Supra note*, 80.

4 lentelė. Visų įskaitinių eismo įvykių ir dėl neblaivių vairuotojų kaltės kilusių eismo įvykių su nukentėjusiais, santykis.

Visi įskaitiniai eismo įvykiai/ dėl neblaivių vairuotojų kaltės kilę kelių eismo įvykiai su nukentėjusiais	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Vilniaus apskritis	894/51	755/50	767/49	746/45	821/44	827/41
Kauno apskritis	702/38	581/58	636/50	671/39	648/36	589/35
Klaipėdos apskritis	382/18	378/20	359/14	383/14	323/8	351/17
Panevėžio apskritis	301/33	301/33	239/22	302/24	305/21	304/18
Šiaulių apskritis	252/18	252/18	241/14	255/12	248/12	259/13

2024 m. Panevėžyje ir Kaune beveik kas septynioliktas eismo įvykis su nukentėjusiais kilo dėl neblaivaus vairuotojo kaltės. Vilniuje, Šiauliuose ir Klaipėdoje kas dvidešimtas toks kelių eismo įvykis kilo dėl neblaivaus vairuotojo kaltės. Laikotarpiu nuo 2019 m. iki 2024 m. Panevėžio apskrityje tikimybė, kad eismo įvykį su nukentėjusiais sukels neblaivus vairuotojas, buvo kone didžiausia. Klaipėdoje ir Šiauliuose stebima mažiausia tokių eismo įvykių tikimybė. Taigi, galima teigti, kad didesnė žmonių populiacija nėra tiesioginis veiksnys, lemiantis neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių su nukentėjusiais dažnumą.

Neblaivių vairuotojų sukelti eismo įvykiai dažniausiai kildavo vasaros laikotarpiu, o rečiausiai žiemos laikotarpiu.⁸⁸ Tokį pasiskirstymą gali lemti žmonių polinkis vasaromis važiuoti atostogauti, vykti prie ežerų ar kitaip pramogauti. Duomenys apie neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių vietas, eismo įvykių pasiskirstymą pagal savaitės dienas pateikiama bendrai visiems eismo įvykiams. Atskirai šių duomenų dalis, priklausanti eismo įvykiams, kilusiems dėl neblaivaus vairuotojo kaltės, OSP ir IRD prie LR VRM domenų bazėse nėra išskirta. Taip pat nėra išskiriama transporto priemonės, kurią valdė neblaivus vairuotojas, rūšis, informacija apie tai, kiek turtinės žalos nusikalstamos veikos, numatytos LR BK 281 str. 2 d., atveju patyrė nukentėję asmenys. Atsižvelgiant į tai, šie duomenys analizuoti nebuvo.

Europos Sąjungos iniciatyva iškelti bendri eismo saugumo tikslai skatina apžvelgti kitose Europos Sąjungos šalyse esančią padėtį bei palyginti ją su Lietuvos. Rumunija – valstybė, kurioje suvartojama daugiausiai alkoholio bei kuri pasižymi didžiausiu eismo įvykių metu žuvusiųjų asmenų skaičiumi. Nors šioje srityje situacija gerėja ne itin greitai, ją kiek paspartina neblaivių

⁸⁸ *Supra note*, 80.

vairuotojų keliuose sukeltų žūčių skaičiaus mažėjimas. 2019 m. Rumunijoje dėl neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių žuvusių buvo 114, 2020 m. – 66, o 2021 m. – 47 asmenys.⁸⁹ Bendrai per šį laikotarpį dėl neblaivių vairuotojų kaltės eismo įvykiuose žuvusių žmonių sumažėjo beveik 2,5 karto. Tuo tarpu visų kitų eismo įvykių metu žuvusiųjų skaičius mažėjo ne taip sparčiai. 2021 m. neblaivių vairuotojų sukeltos žūtys keliuose sudarė 2,6 % visų kelių eismo įvykių metu kilusių žūčių.⁹⁰ Įvertinus tai, kad Pasaulio banko duomenimis 2021 m. Rumunijoje gyveno 19 mln.⁹¹ žmonių galima daryti išvadą, jog dėl neblaivių vairuotojų kaltės kelių eismo įvykių metu žuvusiųjų asmenų skaičius 100 tūkst. gyventojų yra 4,4 karto mažesnis nei Lietuvoje. Tad nors Rumunija turi beveik 7 kartus daugiau gyventojų nei Lietuva, o šios šalies gyventojų alkoholio vartojimo lygis yra aukščiausias pasaulyje, gauti duomenys rodo, jog tokį rezultatą gali sąlygoti tinkamos Rumunijos valdžios taikomos priemonės kovai su neblaiviais vairuotojais.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, galima teigti, jog Sovietų Sąjungoje neblaivių vairuotojų nusikalstamumas buvo dažnesnis nei tiriamuoju laikotarpiu. Visgi, žvelgiant į bendrą Europos Sąjungos ir Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybių kelių eismo įvykių statistiką, Lietuva vis dar išlieka tarp pirmaujančių šalių pagal žuvusiųjų keliuose skaičių, o reikšminga dalis šių eismo įvykių įvyksta dėl neblaivių vairuotojų kaltės. 2020 m. fiksuotas dažnesnis neblaivių vairuotojų nusikalstamumas kuriam tiesioginės įtakos, tikėtina, galėjo turėti tuo metu buvusi pandemijos pradžia. Neblaivių keliuose sustabdytų vairuotojų skaičiuos, kuris lyginant 2019 m. ir 2024 m. padidėjo, atskleidžia, kad esamos prevencijos ir kontrolės priemonės, siekiant sumažinti neblaivių vairuotojų keliuose skaičių, nėra pakankamai veiksmingos. Nors pagal LR BK 281 str. 2 d., 4 d., 6 d., nusikalstamų veikų per 2019-2024 m. laikotarpį sumažėjo, neblaivių vairuotojų sukelti eismo įvykiai vis dar sukelia kitiems žmonėms, įskaitant nepilnamečius bei mažamečius asmenis, sveikatos sutrikdymus ar jų žūtį. Rumunijos pavyzdys ir Europos Sąjungos iškelti tiksliai rodo, jog norint sumažinti žuvusiųjų bei sužeistų asmenų keliuose skaičių, turi būti imtasi tinkamų priemonių kovai su neblaiviais vairuotojais.

⁸⁹ „Drink-driving fact file – Romania“, ETSC, žiūrėta 2025 m. vasario 21 d., https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_ROMANIA_02.pdf.

⁹⁰ *Supra note*, 66.

⁹¹ World bank group, „Romania“, worldbank, žiūrėta 2025 m. vasario 21 d., <https://data.worldbank.org/country/romania?view=chart>.

3. NUSIKALSTAMĄ VEIKĄ PADARIUSIO NEBLAIVAUS VAIRUOTOJO CHARAKTERISTIKA

Teismas vykdydamas teisingumą turi tinkamai individualizuoti baudžiamąją atsakomybę, kuri, be visų kitų LR BK 54 str. numatytų nuostatų, turi atitikti ir kaltininko asmenybę. Teisingai paskirta bausmė leidžia ne tik įgyvendinti jos paskirtį, tačiau tuo pačiu gali padėti užkirsti kelią tolimesniam nusikaltimų darymui. Kuriant veiksmingą sistemą, padedančią siekti ilgalaikės sėkmės kovoje su nusikalstamumu ir didinančią visuomenės saugumą, taip pat svarbu susitelkti į nusikalstamą veiką padariusių kaltinamųjų asmenybes. Duomenys apie nusikalstamos veikos padarymo priežastis ir sąlygas, apimančias ir nusikaltėlio asmenybę, yra svarbiausi aspektai, siekiant kurti tinkamą prevenciją kovai su konkrečia nusikalstama veika.⁹²

Šiame skyriuje bus atskleista 2019-2024 m. laikotarpiu nusikalstamą veiką, numatytą LR BK 281-1 str., 281 str. 2 d., 4 d., 6 d., padariusių įtariamųjų (kaltinamųjų) charakteristika. Pateikiamas nusikalstamą veiką padariusių asmenų pasiskirstymas pagal lytį, amžių, išsilavinimą, užimtumą.

Moterys ir vyrai skirtingi ne tik fiziologiškai, tačiau ilgą laiką moterų nusikalstamumas, kaip atskira sritis, nebuvo analizuojamas, manant, kad nusikalstamumo priežastys yra bendros tiek vyrų, tiek moterų vykdomoms nusikalstamoms veikoms.⁹³ Tačiau vyrų ir moterų nusikalstamumas pasižymi skirtingomis nusikalstamos veikos padarymo aplinkybėmis, mastu, dinamika ir struktūra.⁹⁴ Taigi, analizuojant nusikalstamumą, svarbu kalbėti tiek apie moteris, tiek apie vyrus, kaip atskirus nusikaltimo subjektus. Tikėtina, kad vyrų nusikalstamumas sulaukė daugiau dėmesio ne vien dėl to, kad teorinė kriminologija buvo sukurta vyrų ir vyrai buvo pagrindinis nagrinėjimo objektas⁹⁵, tačiau ir dėl to, kad vyrai, pasak daugelio kriminologijos tyrimų, padaro daugiau nusikaltimų nei moterys.⁹⁶ Tokį teiginį gali patvirtinti IRD prie LR VRM pateikti duomenys⁹⁷ apie

⁹² Serhii Tomyr ir Oleksandr Lyshak, „Criminalistic characteristics of the offender and its importance in solving the problems of criminalistic prevention“, *Criminalistics and Forensics*, 2020, https://www.researchgate.net/publication/342418667_CRIMINALISTIC_CHARACTERISTICS_OF_THE_OFFENDER_AND_ITS_IMPORTANCE_IN_SOLVING_THE_PROBLEMS_OF_CRIMINALISTIC_PREVENTION.

⁹³ Sandra Idkinaitė, „Moterų nusikaltimų socialiniai veiksniai“ (magistrinis darbas, Vilniaus universitetas, 2011), <https://epublications.vu.lt/object/elaba:6078709/6078709.pdf>.

⁹⁴ Ilona Michailovič, „Moterų nusikalstamo elgesio problematika“, *Teisė* 93 (2015): 93, https://www.researchgate.net/publication/330724630_MOTERU_NUSIKALSTAMO_ELGESIO_PROBLEMATIKA.

⁹⁵ Piers Beirne ir James W. Messerschmidt *Criminology*. Harcourt Brace Jovanovich College Publisher, 1991, p. 510 cituota iš Ilona Michailovič, „Moterų nusikalstamo elgesio problematika“, *Teisė* 93 (2015), https://www.researchgate.net/publication/330724630_MOTERU_NUSIKALSTAMO_ELGESIO_PROBLEMATIKA.

⁹⁶ Karen Heimer, „Changes in the Gender Gap in Crime and Women's Economic Marginalization“, iš *The Nature of Crime: Continuity and Change*, Gary LaFree ir kt. (The National Institute of Justice, 2000), 427, <https://tile.loc.gov/storage-services/master/gdc/gdcebookspub/20/23/69/20/02/v1/2023692002v1/2023692002v1.pdf>.

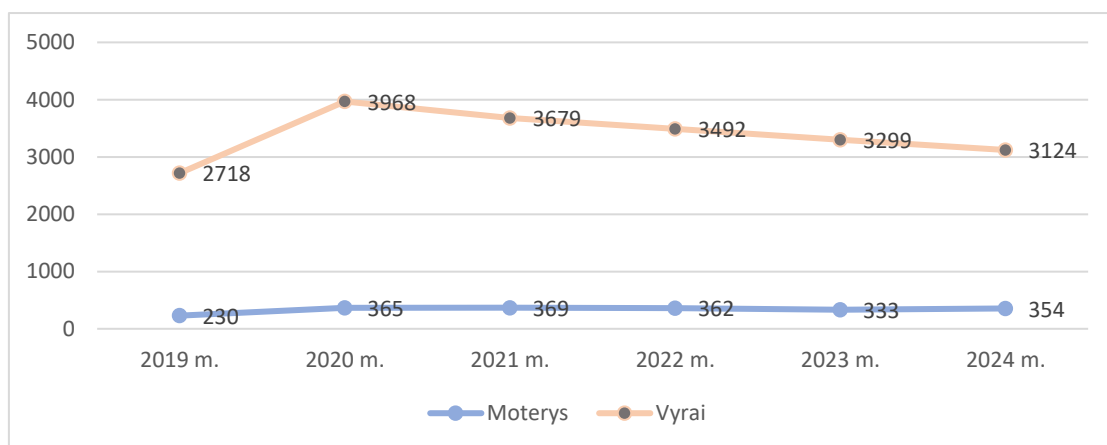
⁹⁷ Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, „Duomenys, apie

2024 m. Lietuvos Respublikoje įvykdytas nusikalstamas veikas. Vyrai nusikalstamų veikų padarė 19084, o moterys 2632 - vyrų padarytų nusikalstamų veikų skaičius buvo 7 kartus didesnis už moterų. Neblaivūs asmenys 2024 m. padarė 6556 nusikalstamas veikas, iš kurių 5872 padarė vyrai, o 684 moterys.⁹⁸ Nepriklausomai nuo asmens blaivumo būklės vyrai padaro daugiau nusikalstamų veikų nei moterys.

Kalbant apie neblaivumą, kaip esminę sąlygą atsakomybei, pagal LR BK 281-1 str., 281 str. 2 d., 4 d., ir 6 d., kilti, alkoholio vartojimo įpročių statistika taip pat svarbi. 2019 m. Lietuvoje atlikto tyrimo duomenys⁹⁹ atskleidė, jog moterys rečiau nei vyrai vartoja alkoholinis gėrimus. Alkoholio nevartojančių moterų yra 1,5 karto daugiau nei vyrų.

Gilinantį į įtariamųjų (kaltinamųjų) moterų ir vyrų pasiskirstymą nusikalstamos veikos, numatytos LR BK 281-1 str., atžvilgiu, registruoto nusikalstamumo duomenys rodo, kad vyrai šią nusikalstamą veiką padaro apie 10 kartų dažniau nei moterys (žr. 5 diagramą).¹⁰⁰

5 diagrama. Įtariamųjų (kaltinamųjų), padariusių užregistruotą nusikalstamą veiką pagal LR BK 281-1 str., pasiskirstymas pagal lytį.



Iš pateiktos diagramos matome, kad tiek vyrų, tiek moterų nusikalstamumo pokytis lyginant 2019 m. ir 2024 m., rodo nusikalstamų veikų didėjimą. 2024 m. neblaivių moterų, kurios vairavo ar mokė praktinio vairavimo, būdamos neblaivios, kai buvo nustatytas 1,51 ‰ ir daugiau neblaivumas ar kai jos nesutiko patikrinti savo neblaivumo arba vartojo alkoholį po eismo įvykio iki aplinkybių nustatymo, sustabdyta 1,5 karto daugiau nei buvo 2019 m. Nors vyrų

nusikalstamas veikas, padarytas Lietuvos Respublikoje“, IRD, žiūrėta 2025 m. vasario 24 d., <https://www.ird.lt/lt/tvarkomu-valdomu-registru-ir-informaciniu-sistemu-paslaugos-3/nusikalstamu-veiku-zinybinio-registro-nvzr-atviri-duomenys-paslaugos-2/ataskaitos-3/nusikalstamumo-ir-ikiteisiniu-tyrimu-statistika-2?year=2025&period=1-4&group=163>.

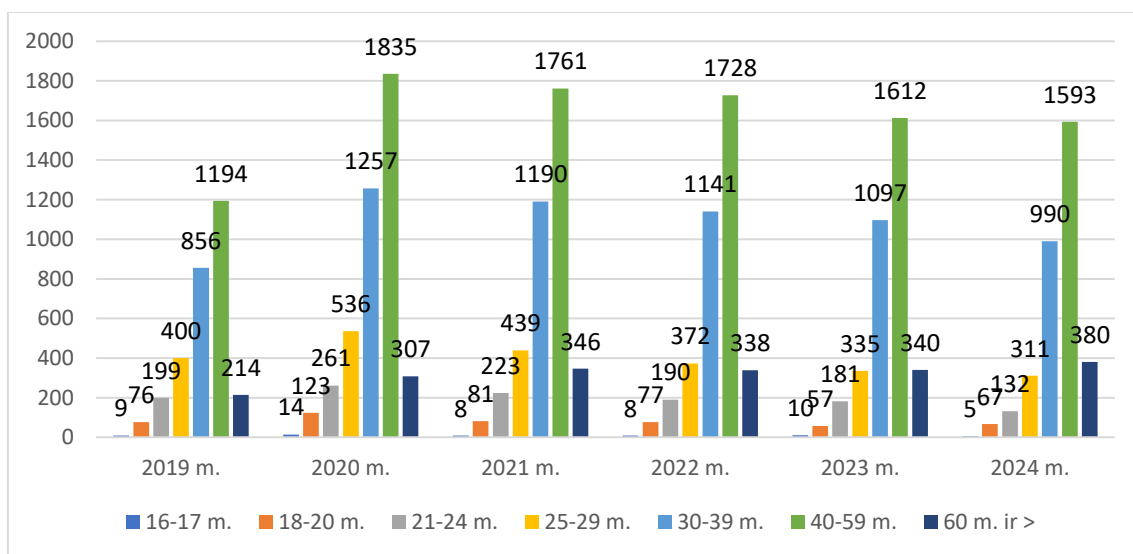
⁹⁸ Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, „Duomenys apie nusikalstamas veikas, kurių padarymu įtariamai (kaltinami) neblaivūs asmenys“, IRD, žiūrėta 2025 m. vasario 24 d., https://www.ird.lt/lt/reports/view_item_datasource?id=11615&datasource=107244.

⁹⁹ *Supra note*, 19.

¹⁰⁰ Diagrama sudaryta baigiamojo darbo autoriaus, naudojant iš IRD prie LR VRM gautus duomenis.

nusikalstamumas pagal šį straipsnį akivaizdžiai išaugo tik laikotarpiu nuo 2019 m. iki 2020 m., tačiau iki 2024 m. įvykdytų nusikalstamų veikų skaičius vis dar buvo apie 15 % didesnis nei 2019 m. Neblaivių vairuotojų skaičiaus padidėjimą nuo 2019 m. iki 2020 m., tiek moterų, tiek vyrų tarpe, tikėtina lėmė jau apkalbėta Lietuvoje įvesta pandemija. Kaip jau buvo minėta, ši nusikalstama veika vykdoma ir nepilnamečių asmenų tarpe. Pasiskirstymas lyčių atžvilgiu tiriamuoju laikotarpiu nekinta – nepilnamečiai vaikinai beveik 13 kartų dažniau nei merginos yra įtariamami ar kaltinami nusikalstamos veikos, numatytos LR BK 281-1 str., padarymu.¹⁰¹

6 diagrama. Įtariamųjų (kaltinamųjų), padariusių užregistruotą nusikalstamą veiką pagal LR BK 281-1 str., pasiskirstymas pagal amžių.



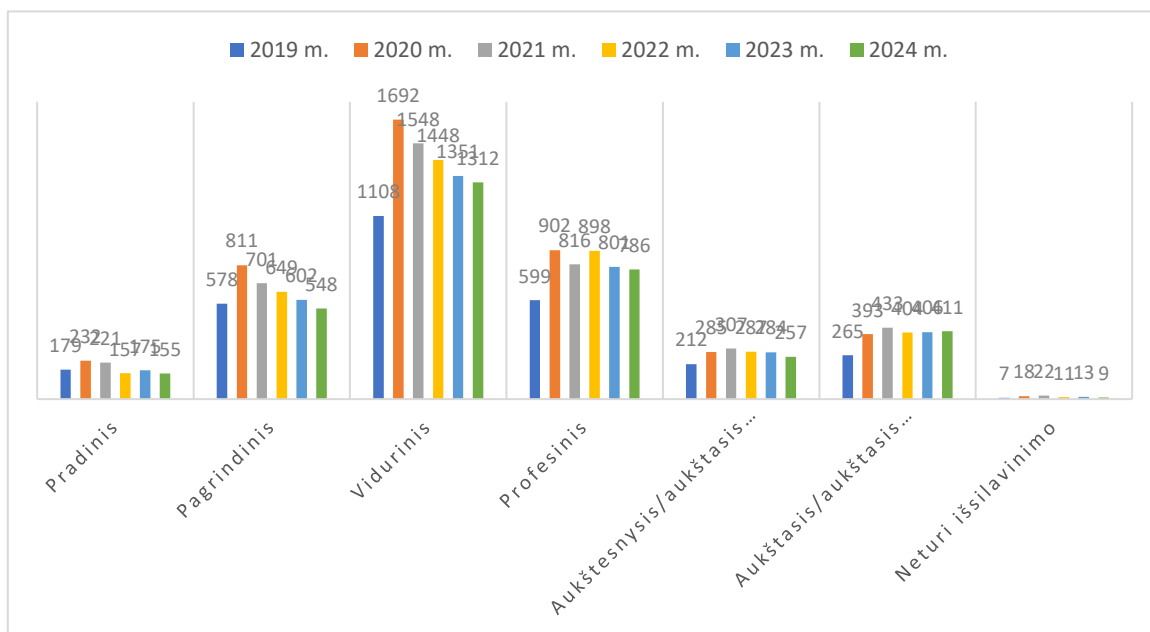
Apžvelgus neblaivių vairuotojų, padariusių LR BK 281-1 str., numatytą nusikalstamą veiką, amžiaus grupes, pastebėta, kad daugiausia įtariamųjų (kaltinamųjų) yra asmenys nuo 30 m. iki 59 m. amžiaus. Apie asmenų, priklausančių 14-15 m. amžiaus grupei, padarytas nusikalstamas veikas duomenų nėra, tad jų dalis diagramoje nėra išskirta. 40-59 m. amžiaus grupės neblaivūs vairuotojai kiekvienais metais padarydavo 40-45 % visų registruotų LR BK 281-1 str. numatytų veikų. 30-39 m. vairuotojai padarytų nusikalstamų veikų skaičiumi taip pat akivaizdžiai išsiskiria nuo likusių amžiaus grupių. Svarbu tai, kad aptariamoms amžiaus grupėms priklausantys asmenys 2019 m. buvo išskiriami, kaip aktyviausi alkoholio vartotojai.¹⁰² Tai autoriaus nuomone, susiję su tuo, jog didelė dalis asmenų, priklausančių šioms amžiaus grupėms, gimė ir augo Sovietų Sąjungoje, kurioje valdžia medicinos, visuomenės sveikatos, švietimo, teisines ir socialines organizacijas ne itin aktyviai įtraukdavo į alkoholio prevenciją, asmenų konsultavimą ir reabilitaciją. Dėl šio požiūrio alkoholio vartojimas buvo ne tik paplitęs, bet ir socialiai priimtinas

¹⁰¹ *Supra note*, 97.

¹⁰² *Supra note*, 19.

reiškinys. Įpročiai, nesusiformavęs atsakingas požiūris į alkoholio vartojimą bei vairavimą neblaiviam gali būti vienas iš aspektų, išskiriančių šias amžiaus grupes nuo kitų. Pastebima tendencija, jog kiekvienais metais su kiekviena didėjančio amžiaus grupe atitinkamai didėja ir padaromų nusikalstamų veikų skaičius. Augimą sustabdo 60 m. ir daugiau sulaukusių asmenų padarytų nusikalstamų veikų skaičius. Mažesnis šios amžiaus grupės asmenų nusikalstamumas gali būti susijęs su vis retėjančiu transporto priemonės vairavimu. Nors Lietuvoje maksimali amžiaus riba, iki kurios dar vis leidžiama vairuoti, nėra nustatyta, prastėjanti sveikata bei su amžiumi taikomi griežtesni sveikatos patikros reikalavimai, skirti vairuotojo pažymėjimo naujinimui, gali turėti įtakos retesniai šios amžiaus grupės vairuotojų pasirodymui keliuose. Šio amžiaus asmenys taip pat išsiskiria retesniu alkoholio vartojimu.¹⁰³ Nors jauni vairuotojai pasižymi atsakomybės stoka¹⁰⁴, išsiskiria didesniu polinkiu rizikuoti kelyje, tačiau jie, lyginant su vyresnio amžiaus vairuotojais, turi didesnę vairavimo neblaiviam rizikos suvokimo lygį.¹⁰⁵ Tai patvirtina ir pateikti duomenys – asmenys priklausantys 16-17 m., 18-20 m. ir 21-24 m. amžiaus grupėms, yra rečiausiai sustabdomi vairuodami transporto priemonę neblaivūs.

7 diagrama. Įtariamųjų (kaltinamųjų), padariusių nusikalstamą veiką pagal LR BK 281-1 str., pasiskirstymas pagal išsilavinimą



¹⁰³ *Supra note*, 19.

¹⁰⁴ „Iš pradžių stebisi, vėliau piktnaudžiauja: kodėl jauni vairuotojai taip greitai tampa pažeidėjais?“, LRT, 2018 m. sausio 7 d., <https://www.lrt.lt/mediateka/irasas/2000064749/is-pradziu-stebisi-veliau-piktnaudziauja-kodel-jauni-vairuotojai-taip-greitai-tampa-pazeidejais>.

¹⁰⁵ Rebecca Ivers, „Novice Drivers’ Risky Driving Behavior, Risk Perception, and Crash Risk: Findings From the DRIVE Study“, *American Journal of Public Health* 99, 9 (2009):1638-1643, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC2724457/pdf/1638.pdf>.

Didžiausias nusikalstamumas pagal LR BK 281-1 str. stebimas vidurinę išsilavinimą turinčių vairuotojų. Kiek retesnis turinčių profesinį ir pagrindinį išsilavinimą. Daugelyje šaltinių, analizuojančių nusikalstamumo ir išsilavinimo santykį, pabrėžiama, jog didesnis išsilavinimo lygis turi tiesioginį santykį su mažėjančiu nusikalstamumu.¹⁰⁶ Tai stebima ir 7 diagramoje - asmenys, turinys aukštąjį išsilavinimą, nusikalsdavo daugiau tik už tuos, kurie išvis neturi išsilavinimo arba yra baigę 4 klases. Retesnis aukštąjį išsilavinimą turinčių asmenų nusikalstamumas gali būti siejamas ir su tuo, jog 2021 m. duomenimis¹⁰⁷ tokį išsilavinimą turinčių asmenų dalis Lietuvoje yra mažesnė nei turinčių vidurinę išsilavinimą. Duomenys taip pat atskleidžia didesnę moterų nei vyrų polinkį įgyti aukštąjį išsilavinimą, kai tai gali turėti įtakos retesniai moterų nusikalstamumui pagal analizuojamus straipsnius. Retesnis mažesnę išsilavinimą turinčių žmonių nusikalstamumas gali būti paaiškinamas tuo, jog Lietuvoje mokslas yra privalomas, tad neturinčių išsilavinimo arba įgijusių tik pradinį, yra labai maža dalis.

IRD prie LR VRM duomenys¹⁰⁸ atskleidžia, jog Lietuvoje neblaivių vairuotojų, padariusių nusikalstamą veiką, užimtumas labai įvairus. Dažniausiu nusikalstamumu pasižymi asmenų, kurie dirba nevalstybinėje įstaigoje ar įmonėje, grupė, kiek retesniu nedirbančiųjų arba bedarbių, grupės, neįgalūs ir pensininkai. Tarp šių nusikalstamą veiką padariusių asmenų yra ir pareigūnų.

Asmenį įtariamąjį (kaltinamąjį) nusikalstamos veikos, numatytos LR BK 281 str. 2 d., 4 d., ir 6 d., padarymu, kai neblaiviam sukeltant kelių eismo įvykį kitiems žmonėms buvo padaryta didelė turtinė žala, nesunkiai ar sunkiai sutrikdyta sveikata ar sukurta žūtis, charakterizuojantys duomenys į IRD prie LR VRM registro duomenų bazę įrašomi tik tada, kai prokuroras ar ikiteisminio tyrimo teisėjas LR BPK numatytais pagrindais ir sąlygomis atlieka veiksmus, siekiant nutraukti ikiteisminį tyrimą ar baudžiamąjį procesą, perduoti bylą į teismą ar atnaujinti ikiteisminį tyrimą dėl įtariamojo, kurio atžvilgiu pradėtas ikiteisminis tyrimas buvo nutrauktas. Per vienerius metus neatlikus šių veiksmų duomenys apie įtariamąjį (kaltinamąjį) į duomenų bazę neįvedami, o vėliau atlikus šiuos veiksmus, duomenys nekoreguojami. Registruotų nusikalstamų veikų skaičius į IRD prie LR VRM sistemą įtraukiamas vos pradedamas ikiteisminis tyrimas, tad atitinkamai dėl to nusikalstamą veiką padariusių asmenų skaičius yra mažesnis ir nesutampa su užregistruotų veikų skaičiumi. Nors pateikti duomenys neatskleis visų, 2019-2024 m. nusikalstamą veiką

¹⁰⁶ Raimond R Swisher ir Christopher R Denison, „Educational Pathways and Change in Crime Between Adolescence and Early Adulthood“, *J Res Crime Delinq* 53 6 (2017): 840–871 cituota iš Allison Payne ir Kelly Welch, „Restorative Justice in Schools: The Influence of Race on Restorative Discipline“, *Youth and Society* 47 (2013), <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC5365088/>.

¹⁰⁷ „Lietuvos Respublikos 2021 m. gyventojų ir būstų surašymo rezultatai/išsilavinimas“, OSP, žiūrėta 2025 m. balandžio 6 d., <https://osp.stat.gov.lt/2021-gyventoju-ir-bustu-surasymo-rezultatai/issilavinimas>.

¹⁰⁸ Pagal užsakymą paruošti duomenys iš IRD prie LR VRM.

padariusių asmenų, charakteristikos, jie išlieka svarbūs ir būtini apžvelgti. Toliau analizuojami įtariamųjų (kaltinamųjų) asmenų, įtrauktų į IRD prie LR VRM registro duomenų bazę, duomenys.

5 lentelė. Įtariamųjų (kaltinamųjų) padariusių nusikalstamą veiką, numatytą LR BK 281 str. 2 d., 4 d., 6 d., pasiskirstymas pagal lytį.

Vyrai/moterys	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
281 str. 2 d.	31/3	18/1	18/2	13/3	2 /0	9/2
281 str. 4 d.	6/0	5/0	2/0	3/0	1/0	-
281 str. 6 d.	8/0	2/0	3/0	4/1	2/0	-

5 lentelėje¹⁰⁹ pateikti duomenys atskleidžia, kad įtariamųjų (kaltinamųjų) vyrų, įtrauktų į IRD prie LR VRM registro duomenų bazę už eismo įvykio esant neblaiviam sukėlimą, kai įvykio metu buvo padaryta kitam žmogui didelė turtinė žala, nesunkus ar sunkus sveikatos sutrikdymas arba sukelta žūtis, skaičius visu tiriamuoju laikotarpiu buvo didesnis nei moterų. 2019 m. užregistruotų nusikalstamų veikų ir įtariamų (kaltinamų) asmenų santykis pagal LR BK 281 str. 4 d. ir 281 str. 6 d. atskleidžia dažnesnį realų vyrų nusikalstamumą. Dažnesnį vyrų nusikalstamumą patvirtina transporto kompetencijų agentūros pateikta informacija, atskleidžianti, jog 2023 m. 57 proc. neblaivių vairuotojų, sukėlusių kelių eismo įvykius, yra vyrai.¹¹⁰ Jei toks lyčių pasiskirstymas pagal galutinius duomenis tiriamuoju laikotarpiu išliktų tarp daugumos ar net visų nusikalstamų veikų, tai būtų galima sieti su tuo, jog vyrai, manoma, yra pavojingesni vairuotojai už moteris. Lyčių skirtumai turi įtakos sunkių kelių eismo įvykių kilimui.¹¹¹ Vyrai kelyje yra linkę elgtis rizikingiau¹¹², tyčia pažeisti kelių eismo taisykles, jų sąmoningumo įtaka retesniems tyčiniams pažeidimams, tvarkos ir taisyklių laikymusi yra silpnesnė nei moterims.¹¹³ Tačiau kaip matoma, šias nusikalstamas veikas įvykdo ir moterys. Nepaisant asmeninių savybių, galinčių tiesiogiai įtakoti nusikalstamumą, moterys dažniau nei vyrai daro vairavimo klaidas.¹¹⁴

¹⁰⁹ Lentelė sudaryta baigiamojo darbo autoriaus, naudojant pagal užsakymą paruoštus duomenis iš IRD prie LR VRM.

¹¹⁰ Evaldas Morkūnas ir kt., „Eismo įvykių statistika Lietuvoje 2020–2023 m.“, TKA, žiūrėta 2025 m. kovo 13 d., https://tka.lt/wp-content/uploads/2023/03/Eismo-ivykiu-statistika-Lietuvoje-2020-2023_compressed2.pdf.

¹¹¹ Mikhail Belov ir Anton Kazun, „Beware of His Car: Why Are Men More Dangerous than Women Behind the Wheel?“, *Sociology of power* 36, 2 (2024): 143, https://www.researchgate.net/publication/383012845_Beware_of_His_Car_Why_Are_Men_More_Dangerous_than_Women_Behind_the_Wheel.

¹¹² Nancy Rhodes ir Kelly Pivik, „Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception“, *Accident Analysis & Prevention* 43, 3 (2011), <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457510003593>.

¹¹³ Aukšė Endriulaitienė ir kt., „Skirtingų grupių vairuotojų savižina vertinamo rizikingo vairavimo ir asmenybės bruožų sąsajos“, *Psichologija*, 48: (2013): 23, https://www.researchgate.net/publication/292021430_Skirtingu_grupu_vairuotoju_savizina_vertinamo_rizikingo_vairavimo_ir_asmenybes_bruozu_sasajos.

¹¹⁴ *Ibid.*

Nors įprastai 18-25 m. vairuotojai kelių eismo įvykių sukelia 1,5 karto dažniau nei bet kurios kitos amžiaus grupės vairuotojai¹¹⁵, neblaivių įtariamų (kaltinamų) pagal LR BK 281 str. 2 d., 4 d. vairuotojų, priklausančių 40-59 m. amžiaus grupei, visu tiriamuoju laikotarpiu daugiausia.¹¹⁶ Tai paaiškinama tuo, jog jaunų vairuotojų sukelti eismo įvykiai dažniausiai būna susiję su maža žala.¹¹⁷ Autoriaus nuomone, rečiau registruojami jaunų neblaivių vairuotojų sukelti eismo įvykiai gali būti siejami su retesniu jų dalyvavimu eisme esant neblaiviems (žr. 6 diagramą). Alkoholis vyresniems asmenims, kurių fiziologiniai gebėjimai silpnėja, atsiranda įvairios ligos, vartojami vaistai, gali dar labiau prislopinti gebėjimą tinkamai atlikti veiksmus, orientuotis, taip lemiant didesnę eismo įvykio tikimybę.¹¹⁸ Daugiausia per visą tiriamąjį laikotarpį neblaivių vairuotojų, sukėlusių eismo įvykį, kurio metu žuvo asmuo, priklauso 30-39 m. amžiaus grupei. Mažiausiu įtariamųjų (kaltinamųjų) skaičiumi visu tiriamuoju laikotarpiu pasižymi eismo įvykį sukėlę neblaivūs 16-17 m. bei 60 m. ir daugiau sulaukę vairuotojai.¹¹⁹

Vidurinį išsilavinimą turinčių neblaivių vairuotojų, sukėlusių kelių eismo įvykį, dalis didžiausia visu tiriamuoju laikotarpiu.¹²⁰ Kiek mažesnė dalis neblaivių vairuotojų, turinčių pagrindinį ir profesinį išsilavinimą. Aukštąjį išsilavinimą turinčių asmenų dalis išsidėstė panašiai su pradinį išsilavinimą turinčiais – jų mažiausiai. Pagal LR BK 281 str. 4 d. duomenys apie neblaivaus vairuotojo pradinį, profesinį ar aukštąjį/aukštąjį universitetinį išsilavinimą pateikti po 1 kartą ir tik 2019 m., turinčių aukštesnįjį/aukštąjį neuniversitetinį išsilavinimą neregistruota. Žemesnis išsilavinimas, ypač jauniems vairuotojams, yra tiesiogiai susijęs su dažnesniais mirtiniais eismo įvykiais.¹²¹ Autoriaus nuomone, žemesnį išsilavinimą turintys asmenys gali turėti silpnesnį gebėjimą analizuoti situacijas, numatyti galimas pasekmes, dėl to gali priimti impulsyvų ar mažiau apgalvotą sprendimą kelyje. Prastesnėmis ekonominėmis sąlygomis gyvenančiam vairuotojui kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimo priežastimi gali būti pigesnės, mažiau saugios transporto priemonės.

¹¹⁵ „2017-aisiais Vilnius išliko avaringiausiu miestu, staigmeną pateikė senjorai“, *LRT*, 2018 m. sausio 9 d., <https://www.lrt.lt/naujienos/lietuvoje/2/199288/2017-aisiais-vilnius-isliko-avaringiausiu-miestu-staigmena-pateike-senjorai>.

¹¹⁶ Pagal užsakymą paruošti duomenys iš IRD prie LR VRM.

¹¹⁷ „Jaunieji vairuotojai avarijų sukelia dukart daugiau, bet jų žalos mažesnės“, *BTA*, 2022 m. liepos 1 d., <https://www.bta.lt/naujienos/jaunieji-vairuotojai-avariju-sukelia-dukart-daugiau-bet-ju-zalos-mazesnes>.

¹¹⁸ Maija B Sanna ir kt., „Characteristics of older at-risk drinkers who drive after drinking and those who do not drive after drinking“, *Traffic Injury Prevention*, 16, 2 (2015): 2, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4206588/pdf/nihms-617319.pdf>.

¹¹⁹ Pagal užsakymą paruošti duomenys iš IRD prie LR VRM.

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ Ashkan Sami ir kt., „Educational level and age as contributing factors to road traffic accidents“, *Chinese Journal of Traumatology*, 16, 5 (2013): 285, https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1008127515301966?ref=cra_js_challenge&fr=RR-1.

Neblaivių vairuotojų, sukėlusių eismo įvykį, pasiskirstymas pagal užimtumą tarp analizuojamų LR BK straipsnių visu laikotarpiu išlieka toks pats – didžiausias skaičius fiksuotas asmenų, kurie dirba nevalstybinėje įstaigoje, įmonėje, yra bedarbiai arba nedirbantys.¹²²

Atskleidžiant ir analizuojant neblaivių vairuotojų charakteristiką, svarbūs išlieka ne tik vairuotojo lytis, amžius, išsilavinimas ir užimtumas. Svarbu nepamiršti, kad šių nusikaltimų įvykdymui tiesioginės reikšmės turi vairuotojo santykis su alkoholiu – kuo dažniau asmuo yra linkęs vartoti priklausomybę sukeliančias medžiagas, tarp jų ir alkoholį, tuo rizikingesnis jo vairavimas.¹²³

Apibendrinant galima teigti, kad vertinant neblaivių vairuotojų, padariusių nusikalstamą veiką, charakteristiką, išryškėja demografinės ir socialinės tendencijos, susijusios su galimu dažnesniu šios nusikalstamos veikos įvykdymu. Vairuotojai vyrai, vairuotojai, priklausantys 40-59 metų amžiaus grupei, neturintys aukštojo išsilavinimo, dažniausiai turintys vidurinę ir tie, kurie dirba nevalstybinėje įstaigoje ar įmonėje, bedarbiai ar nedirbantys pasižymėjo dažnesniu transporto priemonės vairavimu esant neblaiviam. Kalbant apie neblaivius vairuotojus, sukėlusius eismo įvykį, kurio metu kitam asmeniui padaryta didelė turtinė žala, nesunkiai arba sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata ar atimta gyvybė, charakteristika pasiskirstė identiškai, išskyrus vairuotojų, sukėlusių mirtiną eismo įvykį, amžių. Daugiausia jų sukėlė vairuotojai, priklausantys 30-39 m. amžiaus grupei. Visgi, įvertinus tai, jog neblaivių vairuotojų nusikalstamumas yra ypatingai latentinis, o darbe analizuojama IRD prie LR VRM registro duomenų bazėje pateikta maža dalis neblaivių vairuotojų, padariusių nusikalstamą veiką, duomenų, išvados gali būti netikslios ir neatskleidžiančios visos realios neblaivių vairuotojų, padariusių nusikalstamą veiką Lietuvoje, charakteristikos.

¹²² Pagal užsakymą paruošti duomenys iš IRD prie LR VRM.

¹²³ Diana Pakarskienė, „Vairuotojų emocijų valdymo sunkumų ir priklausomybę sukeliančių medžiagų vartojimo reikšmė rizikingam vairavimui“ (Magistro baigiamasis darbas, Vytauto Didžiojo universitetas, 2015), 54, <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/84b526b2-0423-47bf-ad90-4327bba1dbd0/content>.

4. NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ NUSIKALSTAMUMĄ LEMIANTYS VEIKSNIAI

Biosocialinės kriminologijos pradininkų teigimu visi žmonės biologiškai yra linkę nusikalsti.¹²⁴ Tokį faktą patvirtina teiginys, nurodantis, jog virš 90 % žmonių yra padarę nusikalstamą veiką. Visgi, apie asmens, kaip nusikaltėlio, asmenybę galime kalbėti tik tuo atveju, kai jo veiksmus lėmė tam tikroje situacijoje socialiai reikšmingos neigiamos asmenybės savybės.¹²⁵ Kriminologiniu požiūriu nusikaltėlio asmenybė yra susiformavusi dėl nepalankių socialinių sąlygų, o nusikalstama veika padaroma dėl nusikaltėlio asmenybei būdingų neigiamų psichologinių, socialinių, dorovinių ir teisinių nuostatų.¹²⁶ Taigi, kalbant apie neblaivių vairuotojų nusikalstamumą lemiančius veiksnius, būtina atsižvelgti tiek į išorinius veiksnius, tiek į asmens psichologines savybes. Šiame skyriuje atskleisti, autoriaus nuomone, didžiausią įtaką neblaivių vairuotojų nusikalstamumui turinys veiksniai.

Socialiniai veiksniai - šeimos nariai, jų požiūris, auklėjimas ir perduodamos vertybės, aplinka, kurioje asmuo praleidžia daugiausiai laiko ir draugai sąmoningai arba nesąmoningai formuoja žmogaus asmenybę.¹²⁷ Lietuvoje 2019 m. atlikto tyrimo metu¹²⁸ paaiškėjo, kad tėvų elgsena turi tiesioginės įtakos formuojant vaikų polinkį vartoti alkoholį. Girtaujantys ir reguliariai alkoholį vartojantys respondentai nurodė, kad jų tėvai ar vienas iš jų taip pat turėjo alkoholio vartojimo įpročius, tuo tarpu nevartojantys ar retkarčiais vartojantys asmenys dažniausiai augo šeimoje, kurioje tėvai alkoholio nevartojo. Alkoholis dažnai tampa tėvų nusikalstamo elgesio, kurį augantis vaikas neretai mato ir laiko pavyzdiniu, priežastimi. Vaikai, kurių tėvai linkę nusikalsti, turi 2,4 kartus didesnę tikimybę nusikalsti ateityje, nei vaikai, kurie augo ne nusikalstamoje aplinkoje.¹²⁹ Tėvų elgesio įtaka vaiko elgesio formavimui¹³⁰ sudaro prielaidas manyti, kad nusikalstamos veikos formos taip pat gali būti kartojamos. Jei vienas iš tėvų būdamas neblaivus vairuodavo transporto priemonę, toks elgesys ateityje tikėtinas ir iš vaiko. Būvimas apsvaigusiam

¹²⁴ Evelyn Svingen, „Majority Report: we will all commit crimes under the right circumstances“, *Birmingham*, 2023 m. rugsėjo 4 d., <https://www.birmingham.ac.uk/news/2023/majority-report-we-will-all-commit-crimes-under-the-right-circumstances>.

¹²⁵ Ramutė Šulčienė, „Nusikaltimų anatomiją tiria kriminologai“, *mano darbas*, žiūrėta 2018 m. spalio 25 d. <https://www3.mruni.eu/~akiskis/Pranesimai-konferencijose/20181025-Nusikaltim%C5%B3%20anatomij%C4%85%20tiria%20kriminologai.pdf>.

¹²⁶ Babacginaitė ir kt., *supra note*, 70:246.

¹²⁷ Eglė Butkutė, „Deviantinio elgesio išmokimo ir išvengimo priežastys ir ypatumai“ (magistro baigiamasis darbas, Vilniaus universitetas, 2022), 20, <https://epublications.vu.lt/object/elaba:192964483/192964483.pdf>.

¹²⁸ Vita Karpuškienė, Aušrytė Rastenienė ir Arvydas Liepuonius, „Alkoholio vartojimo įpročiai, aplinka ir pasekmės Lietuvoje“, *Socialinė teorija, empirija, politika ir praktika*: 18 (2019): 59–73, <https://etalpykla.lituanistika.lt/fedora/objects/LT-LDB-0001:J.04~2019~1569508003887/datastreams/DS.002.0.01.ARTIC/content>.

¹²⁹ Netherlands Organisation for Scientific Research, „Researchers study intergenerational transmission of criminal behavior, *phys*, 2017 m. lapkričio 9 d., <https://phys.org/news/2017-11-children-criminal-parents-greater-chance.html>.

¹³⁰ Asta Kazlauskaitė, „Tėvystės įgūdžių mokymo poreikis tėvams, auginantiems jaunesnio mokyklinio amžiaus vaikus“ (magistro baigiamasis darbas, Vilniaus universitetas, 2011), 9, <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/2663edd7-d271-4be7-b0d9-cff4adbf78fd/content>.

nuo alkoholio ne tik būtina sąlyga atsakomybei pagal analizuojamus LR BK str. kilti, tačiau ir sąlyga galinti lemti prastesnę vaikų priežiūrą, jų ugdymą, švietimą, kai tai dažnu atveju sąlygoja vaikų asocialų, agresyvių ir kriminalinių elgesį.¹³¹ Tokia vaikystės patirtis leidžia prognozuoti bedarbystę ir perduotą polinkį nusikalsti suaugus.¹³² Suomijoje 2011 m. atlikto tyrimo metu¹³³, analizuojant 14 metų laikotarpyje sustabdytų 81 125 neblaivių vairuotojų policijoje sistemintus duomenis, nustatyta, kad prasta socialinė padėtis buvo susijusi su didesne vairavimo neblaiviam tikimybe. Darbingo amžiaus vyrų ir moterų mažos pajamos buvo tiesiogiai susijusios su didesne vairavimo neblaiviam rizika. Visa tai turi tiesioginės įtakos ir jų palikuonių elgesiui - žemas ar vidutinis tėvų išsilavinimas, mažos gaunamos pajamos sąlygoja didesnę tikimybę, jog jie vairuos neblaivūs. Kalbant apie nepilnamečius, šios nusikalstamos veikos įtariamuosius (kaltinamuosius), jų nusikalstamos veikos padarymui įtakos gali turėti netinkamai pasirinkti draugai. Lietuvoje 2009 m. tyrimo¹³⁴ metu apklausti laisvės atėmimo bausmę atliekantys nepilnamečiai asmenys nurodė, kad kaip ir netinkamas tėvų elgesys vaikų atžvilgiu, prastos gyvenimo ir materialinės sąlygos, taip ir netinkamai pasirinkti draugai, kurie skatino ar net vertė elgtis pažeidžiant įstatymus, buvo pagrindinės priežastys, lėmusios jų nusikalstamumą. Dažnesnis asmens laiko praleidimas su asmenimis, kurie linkę nusikalsti, didina tikimybę jo nusikalstamumui.¹³⁵ Dėl galimos draugų įtakos anksti pradėtas vartoti alkoholis tiesiogiai siejamas su dažnesniu ir gausesniu jo vartojimu ateityje bei dažniau daromais kelių eismo taisyklių pažeidimais.¹³⁶ Nustatyta, kad tokie asmenys linkę rizikingu vairavimu sudaryti pavojingas situacijas tiek sau, tiek kitiems. Autoriaus nuomone, nusikalstamo elgesio modelis, alkoholio vartojimas, polinkis vairuoti neblaiviam iš supančios aplinkos gali būti perimtas dėl tokių faktorių, kaip noro pritapti, prisitaikyti prie kompanijos, šiam elgesiui ilgainiui tapus įprastu ir priimtiniu, dėl tinkamo nenusikalstamo elgesio pavyzdžių trūkumo.

¹³¹ Gabija Gaidamavičiūtė, „Priklausomybę nuo alkoholio turintys tėvai ir jų vaikų sveikata“, (2022):18, <https://medicssciences.com/wp-content/uploads/2025/01/Priklausomybe-nuo-alkoholio-turintys-tevai-ir-ju-vaiku-sveikata.docx>.

¹³² Rita Žukauskienė ir Alfredas Laurinavičius, „Nusikalstamo elgesio psichologiniai veiksniai ir jų vaidmuo užtikrinant saugumą nuo nusikaltimų“, (monografija, Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras, 2010), 3-4, <http://rzukausk.home.mruni.eu/wp-content/uploads/NUSIKALSTAMO-ELGESIO-PSICHOLOGINIAI-VEIKSNAI.pdf>.

¹³³ Antti Inpinen ir kt., „The Association between Social Determinants and Drunken Driving: A 15-Year Register-based Study of 81,125 Suspects“, *Alcohol and Alcoholism* 46, 6 (2011): 727, https://www.researchgate.net/publication/51453992_The_Association_between_Social_Determinants_and_Drunken_Driving_A_15-Year_Register-based_Study_of_81125_Suspects.

¹³⁴ Greta Zubrutė, „Nusikaltusių nepilnamečių, atliekančių laisvės atėmimo bausmę Kauno nepilnamečių tardymo izoliatoriuje – pataisos namuose, socialinė dezadaptacija ir resocializacija“ (Magistro baigiamasis darbas, Mykolo Romerio universitetas, 2009), 50, <https://cris.mruni.eu/cris/bitstreams/693ef99a-799f-45da-9ee3-94e935d7ab7d/download>.

¹³⁵ Peter Raynor ir kt., „Risk and Need Assessment in Probation Services: An Evaluation: Interim report to the Home Office“ (University of Wales, Swansea & Probation Studies Unit, Oxford, 1999), cituota iš Žukauskienė ir Laurinavičius, *op cit*, 5.

¹³⁶ *Supra note*, 123.

Šio darbo trečiame skyriuje pateikti duomenys atskleidžia, kad aukštą išsilavinimą turintys asmenys, nors ir rečiau, tačiau taip pat vairuoja transporto priemonės neblaivūs. Tai leidžia manyti, jog ne vien išsilavinimas turi įtakos neblaivių vairuotojų nusikalstamumui. Kaip mažesnės pajamos, nedarbas gali sąlygoti prastesnėmis sąlygomis gyvenančių asmenų nusikalstamumą, taip darbo praradimas ir dėl to atsiradusios psichologinės problemos, gali lemti visų, įskaitant ir geresnėmis sąlygomis gyvenančių ar turinčių aukštą išsilavinimą, asmenų nusikalstamumą.¹³⁷ Psichologines problemas turintys asmenys du kartus dažniau nei tie, kurie tokių problemų neturi, kreipiasi į specialistus dėl alkoholio vartojimo sutrikimų.¹³⁸ Alkoholio vartojimas ar piktnaudžiavimas juo yra tiesiogiai susijęs su kriminaline veikla.¹³⁹ Jau minėto, 2011 m. Suomijoje atlikto tyrimo duomenimis¹⁴⁰ asmenys, išsiskyrę ir gyvenantys vieni, yra dažniau linkę vairuoti neblaivūs, lyginant su tais, kurie gyvena su šeima ar turi antrą pusę. Šis elgesys gali būti susijęs su psichologiniais sunkumais, nes skyrybos dažnai laikomos viena didžiausių gyvenimo traumų.¹⁴¹ Toks įvykis gali turėti didelę įtaką asmens elgesiui ir polinkiui vartoti alkoholį. Kita vertus, skyrybos ir gyvenimas vienam gali būti suvokiami ir kaip tam tikra asmeninė laisvė, leidžianti žmogui jaustis nepriklausomu ir atsakingu tik už save, kas sudaro prielaidą elgtis lengvabūdiškai bei būti mažiau atsakingu už savo veiksmus. Stabilūs ir artimi santykiai su partneriu, šeima, jos išlaikymas, ypač vyrams, yra svarbus veiksnys, skatinantis nenusikalsti ir išlaikyti tinkamą arba keisti netinkamą gyvenimo būdą. Vedybinis statusas, šeima ir artimi, palaikantys santykiai turi tiesioginę įtaką mažesnei pakartotinio nusikalstamumo rizikai.¹⁴² Neteigiama, kad visi asmenys turintys psichologinių problemų, sergantys depresija ar tiesiog patiriantys nerimą, neblaivūs sėda prie transporto priemonės vairo, tačiau tokios problemos konkreitiems asmenims gali tapti nusikalstamo elgesio priežastimi.¹⁴³

Šiuolaikinėje visuomenėje socialinė medija yra galingas įrankis formuojant nuomonę ir elgesį. Ypač tai aktualu jaunų asmenų, kurie įvairiuose socialiniuose tinklapiuose seka žinomus asmenis ir neretai juos laiko kaip autoritetus, tarpe. Žiniasklaidoje būna pranešimų, informuojančių, jog Lietuvoje gerai žinomi asmenys taip pat nevengia vairuoti transporto priemonę būdami neblaivūs. Kaip pavyzdžius verta išskirti gerai žinomą aktorį, humoristą, socialinių medijų kūrėją Mantą Stonkų, Lietuvos žurnalistę Editą Mildažytę, Lietuvos teatro ir

¹³⁷ Žukauskienė ir Laurinavičius, *supra note*, 123:4.

¹³⁸ Jo-Anne Puddephatt ir kt., „Associations of common mental disorder with alcohol use in the adult general population: a systematic review and meta-analysis“, *Society for the study of Addiction* 117, 6 (2021): 1543–1572, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9300028/>.

¹³⁹ Žukauskienė ir Laurinavičius, *op cit*, 123:15.

¹⁴⁰ Inpinen, *supra note*, 133:724.

¹⁴¹ Vismantas Žuklevičius, „Psichologė išgyvenantiesiems skyrybas: pasekmės gali pasirodyti ir po poros metų“, *LRT*, žiūrėta 2024 m. birželio 29 d., <https://www.lrt.lt/naujienos/gyvenimas/13/2306927/psichologe-isgyvenantiesiems-skyrybas-pasekmes-gali-pasirodyti-ir-po-poros-metu>.

¹⁴² Žukauskienė ir Laurinavičius, *op cit*, 123.

¹⁴³ *Ibid*, 5.

kino aktorių Ramūną Cicėną. Kalbant apie galimą jų žodžių ir elgesio įtaką stebintiesiems, verta paminėti, kad vien Mantą Stonkų socialinėje platformoje „Instagram“ seka 343 tūkst. žmonių, tarp kurių didelė dalis jaunimo. Internetinėje erdvėje besireiškiančius žinomus asmenis apibūdinančio žodžio „Influenceris“ reikšmė nėra atsitiktinė, jis reiškia nuomonės formuotoją, darantį įtaką, poveikį.¹⁴⁴ Kinijoje 2023 m. atlikto tyrimo metu¹⁴⁵, siekiant nustatyti, kokią įtaką vidurinėje mokykloje besimokantiems moksleiviams daro „influenceriai“, nustatyta, kad jie turi įtakos paauglių vertybių formavimuisi. Jaunuolių suvokimas apie tai, kas yra gera, o kas yra bloga yra pačiame vystymosi įkarštyje, tad bet koks įtakingo asmens netinkamas pavyzdys, poveikis iš išorės gali išdaryti jų moralines nuostatas ir diegiamo socialaus elgesio modelius. Žinomo asmens vairavimas neblaiviam gali sudaryti klaidingą įspūdį, kad toks elgesys yra sektinas ir toleruojamas. Suaugusiųjų, mažiau besinaudojančių socialiniais tinklais, požiūriui į įstatymus ir draudimus vairuoti neblaiviam, gali turėti įtakos žiniasklaidoje paskelbti atvejai, kai neblaivūs už vairo sustabdomi teisėsaugos institucijų atstovai. Šie asmenys visuomenėje yra laikomi teisingo, atsakingo, pavyzdingo elgesio skatintojais, tad jų vairavimas neblaiviam gali pakeisti visuomenės požiūrį į visą teisėsaugos sistemą taip pat sudarant klaidingą suvokimą, jog įstatymai nėra svarbūs net tiems, kurie turėtų būti jų laikymosi pavyzdžiu.

Nelegali prekyba alkoholiu, kaip viena didžiausių šešėlinės ekonomikos problemų Lietuvoje¹⁴⁶, turi įtakos neblaivių vairuotojų nusikalstamumui. Alkoholio kontrolės įstatyme įtvirtintais draudimais parduoti alkoholinius gėrimus jaunesniam nei 20 m. asmeniui, neblaiviam ar norinčiam įsigyti alkoholinius gėrimus draudžiamomis valandomis, taip pat alkoholio pašalinimas iš degalinių siekiama pavėlinti jaunų žmonių alkoholio vartojimo pradžią ir bendrą alkoholio vartojimo mastą, tokiu būdu teigiamai veikti Lietuvos kriminogeninę situaciją, kadangi alkoholio ribojimai netiesiogiai mažina neblaivių asmenų įvykdytų nusikalstamų veikų skaičių.¹⁴⁷ Taikomos priemonės, ribojančios alkoholio prieinamumą, tampa lengvai apeinamos, išvengiant jų sukeltamų nepatogumų. 2019 m. duomenimis kas penktas Lietuvos gyventojas buvo pirkęs arba vartojęs nelegaliai nupirktą alkoholinį gėrimą. 15-16 m. paaugliai taip pat atskleidė nepakankamai įgyvendinamą alkoholio kontrolės politiką, nurodydami, jog 61 % jų būtų labai lengva įsigyti alkoholinių gėrimų neturint tinkamo amžiaus.¹⁴⁸ Tokiu atveju alkoholis tampa pasiekiamas vos

¹⁴⁴ „Influenceris,-ė“, ekalba, žiūrėta 2025 m. kovo 24 d., <https://ekalba.lt/naujazodziai/influenceris,%20-%C4%97?i=edb53939-6a1a-4599-aff2-a52c8c3a2d1e>.

¹⁴⁵ Siyi Lu, „The effect of influencers on high school students“, *Psychology and Public Media* 29, 1 (2023): 42-47, https://www.researchgate.net/publication/376307271_The_Effect_of_Influencers_on_High_School_Students.

¹⁴⁶ „Piliečiai aktyviai žymi nelegalios prekybos taškus“, beseselio, žiūrėta 2025 m. kovo 24 d., <https://www.beseselio.lt/naujienos/bendros/pilieciai-aktyviai-zymi-nelegalios-prekybos-taskus-22>.

¹⁴⁷ „LR alkoholio kontrolės įstatymo 29 str. pakeitimo įstatymo projekto aiškinamasis raštas“, LRS, žiūrėta 2025 m. kovo 24 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalActPrint/lt?ifwid=-yfuz080lp&documentId=8d5c3b61ed5211e3abf5c17841df37a3&category=TAK>.

¹⁴⁸ „Nutarimas „Dėl Nacionalinės darbotvarkės narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės, vartojimo prevencijos ir žalos mažinimo klausimais iki 2035 metų patvirtinimo“, LRS, žiūrėta 2025 m. kovo 12 d., <https://e->

panorėjus – daugiausiai nelegaliai alkoholinių gėrimų Lietuvos gyventojai įsigyja per draugus, pažįstamus, kiti žino, kur yra nelegalus alkoholio prekybos „taškas“.¹⁴⁹ Toks alkoholio prieinamumas gali paskatinti asmenis elgtis spontaniškai. Švenčių, išgertuvių metu pritrūkus alkoholinių gėrimų ir siekiant toliau tęsti pramogą, atsiranda tikimybė, jog papildomo alkoholio transporto priemone vyks paimti neblaivus asmuo. 2025 m. atliktas tyrimas¹⁵⁰, atskleidžiantis veiksnius, lemiančius pakartotiną neblaivių vairuotojų nusikalstamumą, leido suprasti, kad neblaiviams asmenims, norintiems vairuoti transporto priemonę, šeimos, draugų ar kitų artimų asmenų nuomonė apie netinkamą elgesį, raginimai nevairuoti jo ketinimams neturi reikšmingos įtakos. Asmeniniai neatidėliotini poreikiai ir skubos jausmas neblaiviam asmeniui yra svarbesni nei socialinės aplinkos lūkesčiai ir galimos pasekmės.

Neblaivių vairuotojų nusikalstamumui įtakos taip pat gali turėti teisiniai veiksniai ar kontrolės priemonių trūkumas. Apie tai plačiau aptarta šio baigiamojo darbo penktame skyriuje.

Apibendrinant galima teigti, kad neblaivaus vairuotojo nusikalstamumo priežastimi gali tapti socialiniai, psichologiniai, ekonominiai ir teisiniai veiksniai. Didelės įtakos neblaivių vairuotojų nusikalstamumui turi vaikystės patirtis, asmenį supanti aplinka ir socialinė medija. Tėvų polinkis vartoti alkoholį, žemas išsilavinimo lygis, nedarbas tiesiogiai susijęs su suaugusio vaiko socialine padėtimi ir didesne vairavimo neblaiviam tikimybe. Slegiančios psichologinės problemos, kurios neretai kyla dėl prastos socialinės padėties, skyrybų ar kitų priežasčių, taip pat gali sąlygoti didesnę vairavimo neblaiviam riziką. Nekontroliuojama alkoholio prekyba sudaro sąlygas alkoholį įsigyti tiek jaunesniems nei 20 metų asmenims, tiek tiems, kurie alkoholio transporto priemone atvyksta pasiimti jau būdami neblaivūs.

seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/1bc8cc00faf111edbc0bd16e3a4d3b97?jfwid=-117zma86m.

¹⁴⁹ Rinkos ir visuomenės nuomonės tyrimų kompanija, „Lietuvoje – du kartus dažniau užsisakoma nelegalaus alkoholio telefonu“, spinter, žiūrėta 2025 m. kovo 24 d., <https://spinter.lt/lietuvoje-du-kartus-dazniau-uzsisakoma-nelegalaus-alkoholio-telefonu/>.

¹⁵⁰ Rong-Chang Jou ir Han-Wen Hsu, „Determinants for Drunk Driving Recidivism—An Application of the Integrated Prototype Willingness Model“, *Behavioral Sciences*, 15(1), 48 (2025):15, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC11762259/pdf/behavsci-15-00048.pdf>.

5. NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ DAROMŲ NUSIKALSTAMŲ VEIKŲ PREVENCIJA IR KONTROLĖ

Nusikaltimų prevencija yra viena svarbiausių kriminologinių tyrimų sričių, kuria siekiama nustatyti efektyviausias priemones visuomenės saugumui užtikrinti.¹⁵¹ Prevencija apima ne tik nusikalstamumo priežasčių, sąlygų nustatymą bei pašalinimą, tačiau orientuoja turimas priemones į asmenis, kurie yra labiau už kitus linkę daryti nusikalstamas veikas ar kitus teisės pažeidimus arba nuo jų nukentėti. Nusikalstamų veikų prevencija ir kontrolė Lietuvoje yra laikoma kompleksine esmine valstybės politikos ir visuomenės gerovės užtikrinimo sritimi. Siekiant kuo efektyvesnių pokių svarbu, kad į prevencijos ir kontrolės sritį įsitrauktų kuo daugiau skirtingų institucijų.¹⁵²

Šiame skyriuje bus pateikiamos ir analizuojamos, autoriaus nuomone, svarbiausią įtaką neblaivių vairuotojų nusikalstamumo mažinimui turinčios prevencinės ir kontrolės priemonės.

Lietuvos Respublikos švietimo įstatymo preambulėje nurodoma, jog švietimas atsakingas už vertybių perdavimą žmogui, visuomenei ir pačiai valstybei. Šios vertybės padeda kurti prasmingą žmogaus, darnų ir solidų visuomenės bei pažangų ir saugų valstybės gyvenimą. Pats švietimas yra prioritetinga ir viena iš svarbiausių visuomenės raidos sritis.¹⁵³ Bendrai tariant švietimas yra procesas, kurio metu žmogus yra ugdomas, įgyja priemones, žinias ir įgūdžius, prisidedančius ne tik prie asmeninio tobulėjimo, tačiau ir prie asmens vertybių formavimo ir socialinio vystymosi. Lietuvos Respublikos konstitucijos 41 str. įtvirtinta norma¹⁵⁴, numato, kad mokslas yra privalomas iki 16 metų amžiaus bei sudaro kiekvienam Lietuvos piliečiui tinkamas sąlygas įgyti pagrindinį išsilavinimą ir leidžiant ugdyti savo psichologinę, socialinę raidą bei pilietinį sąmoningumą. Šias svarbias pamokas ir vertybes įgavę piliečiai kuria savo valstybę.

Socializacija, tai procesas, kurio metu individas įsisavina visuomenės normas, vertybes, socialinius vaidmenis, perima socialinę patirtį ir visą tai atkuria veiklos ir bendravimo metu. Socializacija turi tris lygmenis: ankstyvoji asmens socializacija, prasidėjusi nuo pat asmens gimimo, vidurinioji, prasitęsianti mokymosi įstaigose, ir paskutinioji - esant suaugus.¹⁵⁵

¹⁵¹ Gintautas Sakalauskas, „Nusikaltimų prevencijos programų Lietuvoje nuostatos: tarp absurdo ir kokybės“, *kriminologijos studijos* 4, 4 (2017) :72. https://www.researchgate.net/publication/317960284_Nusikaltimu_prevencijos_programu_Lietuvoje_nuostatos_tarp_absurdo_ir_kokybes.

¹⁵² Nusikalstamumo prevencijos Lietuvoje centras, „Nusikaltimų prevencijos ir kontrolės sistemos modelio Lietuvoje koncepcija“, LRV, žiūrėta 2025 m. kovo 14 d., https://vrm.lrv.lt/uploads/vrm/documents/files/LT_versija/Viesasis_saugumas/Koncepcijos/Koncepcija%2020201219_galut.pdf.

¹⁵³ „Lietuvos Respublikos švietimo įstatymas“, LRS, žiūrėta 2025 m. kovo 14 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.1480/asr>.

¹⁵⁴ „Lietuvos Respublikos Konstitucija“, LRS, žiūrėta 2025 m. kovo 14 d., <https://www.lrs.lt/home/Konstitucija/Konstitucija20220522.htm>.

¹⁵⁵ Edinyang S.D, Ele B.G ir Odey J.D, „A Comprehensive Analysis of Socialisation in the Knowledge Society“,

Socializacijos svarbi visais gyvenimo tarpsniais, tačiau nuo pat gimimo iki asmeniui tampant pilnamečiu, ji reikšmingiausia. Taip yra dėl to, jog nuo pat pirmų gimimo dienų pradeda formuotis pagrindiniai vaiko elgesio bruožai, charakteris bei asmenybė.¹⁵⁶ Vaiko artimiausieji, kurių rate jis auga, yra atsakingi už vaiko ugdymą, švietimą ir pirminę vaiko socializaciją.¹⁵⁷ Tiek formalusis, tiek neformalusis tikslingas ugdymas mokymosi ar kitoje įstaigoje tęsia tėvų atliekamą darbą, stiprinant įvairius socializacijos procesus ir mažinant asmenybės formavimui svarbią neigiamos socialinės aplinkos įtaką.¹⁵⁸ Mokymosi įstaigose vedamų pamokų, papildomų mokymų, pranešimų, praktinių užsiėmimų, nusikalstamų veikų tema, metu ugdomas jaunų žmonių sąmoningumas, materialinės bei dvasinės vertybės, siekiama, kad jie suvoktų socialinius tikslus, sąžiningumo ir socialinio teisingumo poreikį.¹⁵⁹ Teigiama, kad neformalus ugdymas taip pat yra svarbi nepilnamečių nusikalstamumo prevencijos priemonė.¹⁶⁰ Taigi, švietimas ir ugdymas yra svarbus nusikalstamumo prevencijos veiksnys. Manoma, kad kuo ankstesniame amžiuje nepilnamečiui bus užkirstas kelias padaryti pirmąją nusikalstamą veiką, tuo mažesnė tikimybė, kad jis nusikals ir tolimesnėje ateityje.¹⁶¹ Tačiau ir suaugusiųjų, kurių asmenybė jau yra susiformavusi, būdą, charakterį, elgesį bei vertybes galima įtakoti bei keisti. Literatūroje aprašomi įvairūs būdai žmonių ugdymui bei sąmoningumo didinimui, tačiau daugeliu atvejų pakeisti įpročius gali būti labai sunku.¹⁶²

Atskleidus švietimo, kaip nusikalstamumo prevencijos priemonės, svarbą, būtina apžvelgti kokios švietimo priemonės, mažinančios neblaivių vairuotojų pasirodymą keliuose, yra taikomos Lietuvoje. Mokyklos ir kitos švietimo įstaigos į savo švietėjišką veiklą yra įtraukusios kiekvieno mokinio amžiaus tarpsniui pritaikytą alkoholio, tabako ir kitų psichiką veikiančių medžiagų vartojimo prevencijos programą.¹⁶³ Programos tikslas ugdyti tokį asmenį, kuris būtų motyvuotas sveikai gyventi, nevartoti alkoholio, tabako ir kitų psichiką veikiančių medžiagų.

British Journal of Education Learning and Development Psychology 7(2) (2024):57-74, https://www.researchgate.net/publication/380479475_A_Comprehensive_Analysis_of_Socialisation_in_the_Knowledge_Society.

¹⁵⁶ Svetlana Ramoškiene, „Vaiko raida“, *Vaikui*, žiūrėta 2025 m. kovo 14 d., <https://www.vaikui.lt/vaikas/vaiko-raida/vaiko-raida/>.

¹⁵⁷ Vaidutė Strazdienė, „Ankstyvoji vaikų ir paauglių nusikalstamumo prevencija; Vilniaus miesto „ryto“ vidurinės mokyklos mokinių požiūris“ (magistro darbas, Vilniaus pedagoginis universitetas, 2005), 28, <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/4e3d2e12-b305-47f1-b03a-babce3c5209d/content>.

¹⁵⁸ Irena Žemaitytė, „Jaunimo nusikalstamumo prevencija: neformaliojo ugdymo aspektas“, *Socialinis darbas* 5 (2) (2006):81, <https://ojs.mruni.eu/ojs/social-inquiry-into-well-being/article/view/2091/3795>.

¹⁵⁹ Andreea Nicoleta, „Crime prevention through education“, *Law, Society and Organisations* 3, 5 (2018): 78, https://seaopenresearch.eu/Journals/articles/LSO_5_2.pdf.

¹⁶⁰ Žemaitytė, *op cit*, 164.

¹⁶¹ *Ibid*.

¹⁶² Sveikatos mokymo ir ligų prevencijos centras, *Visuomenės sveikatos stiprinimo vadovas savivaldybėms* (Vilnius, 2014), 78, https://www.hi.lt/uploads/Sveikatos%20stiprinimo%20centras/Programos%20ir%20projektai/2014-09-7_Visuomenes_sveikatos_stiprinimo_vadovas_savivaldybems_2014_galutinis.pdf.

¹⁶³ „Įsakymas, „Dėl Alkoholio, tabako ir kitų psichiką veikiančių medžiagų vartojimo prevencijos programos patvirtinimo“, LRS, žiūrėta 2025 m. kovo 12 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.272725>.

Programa orientuota į vis didesnę nepilnamečių savarankiškumą ir atsakomybę už save bei kitus puoselėjimą. Tai labai reikšminga tema apie neblaivius vairuotojus, kadangi nuo atsakomybės už savo veiksmus kelyje priklauso ne tik vairuotojo, bet ir pašalinių asmenų saugumas. Prevencinė programa siekiama, kad mokyklą baigęs asmuo būtų įgijęs žinių bei įgavęs įgūdžių, padedančių suprasti, jog alkoholio vartojimas gali sukelti pavojų ir neigiamą poveikį sveikatai. Programos padeda suprasti, kad draudžiama vairuoti transporto priemonę esant neblaiviam ir suteikia žinių, kokių pavojų toks neatsakingas elgesys gali sukelti. Nepilnamečiai mokomi pasirinkti laisvalaikio praleidimo būdus be svaigalų ir nebijoti kreiptis pagalbos, jei kyla problemų dėl alkoholio vartojimo. Svarbu ir tai, kad prevencinės programos metu nepilnamečiai aktyviai analizuoja alkoholio kontrolės įstatymo nuostatas, reglamentuojančias alkoholio pardavimą ir vartojimą bei yra supažindinami su teisine atsakomybe už nusikalstamas veikas, kurias padaro neblaivūs asmenys, įskaitant ir neblaivius vairuotojus.

Švietimo nebegalime suvokti tik kaip formaliojo, neformaliojo ugdymo. Jo reikšmė apima daug platesnį valstybės gyvenimo spektrą – žinių ir inovacijų kūrimą, kultūros ir tradicijų puoselėjimą, visavertės asmenybės formavimą bei skatinimą tobulėti ir mokytis visą gyvenimą.¹⁶⁴ Taigi, švietimas tai nėra tik tai, kas sukasi mokymosi įstaigose. Švietimas, siekiantis sumažinti neblaivių vairuotojų nusikalstamumą, yra sudėtingas reiškinys dėl to, kad vienu metu apima dvi tarpusavyje susijusias, tačiau skirtingas sritis – pirmiausia, švietimas, kuris skatina nevartoti alkoholio, ir, antra, švietimas, kuris atskleidžia eismo saugumo svarbą. Abi šios sritys prisideda prie vairuotojų sąmoningumo didinimo, siekiant išvengti tragiškų eismo įvykių keliuose.

Socialinę reklamą taip pat galime išskirti kaip vieną iš švietimo formų, orientuotą į socialinius pokyčius visuomenėje.¹⁶⁵ Ji skatina priimti teigiamus gyvenimo ir elgesio pavyzdžius, ragina atlikti naudingus darbus visuomenei, motyvuoja vengti žalingų veiksmų bei įpročių, formuoja teigiamą visuomenės elgseną ir didina visuomenės gerovę. Socialinių reklamų tikslas susikoncentruoti į individą ir paveikti jį teigiamai, todėl tokios reklamos kūrimo metu yra pasitelkiamos specifinės priemonės, kurios padeda paveikti išskirtinai atrinktąjį adresatą, o ne visą masę žmonių.¹⁶⁶ Parinktos specifinės priemonės, tokios kaip spalvos, retoriniai klausimai, šriftas, tam tikri akcentiniai žodžiai ir jų pateikimas, ironijos naudojimas, įvairūs vaizdiniai bendrai yra tai, kas skirtingai paveikia adresatą. Socialinės reklamos yra išskirtinės, nes jose norima perteikti mintis dažniausiai pasižymi žiaurumu, neigiamų pasekmių rodymu, paliečiant jautriausias vietas.

¹⁶⁴ Nacionalinė švietimo agentūra, *Lietuva. Švietimas šalyje ir regionuose* (Vilnius, 2024), 3, https://smsm.lrv.lt/public/canonical/1724750670/5886/Svietimas_Lietuvoje_2024_web.pdf.

¹⁶⁵ Silvija Šoliūnė, „Socialinė reklama – įrankis atsakingo vartojimo skatinimui“, *Lietuvos aukštųjų mokyklų vadybos ir ekonomikos jaunųjų mokslininkų Konferencijų darbai* 24 (2021): 315, <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/de95ff5c-2b2e-43fb-b602-27a10468e2b8/content>.

¹⁶⁶ Rūta Angelė Vilkelytė, „Alkoholio prevencijai skirtų socialinių reklamų vaizdatekstis. Įtikinimo būdai“, *Taikomoji kalbotyra* 8 (2016), <https://www.journals.vu.lt/taikomojikalbotyra/article/download/17507/16676/29329>.

Visgi, pasak Mykolo Simo Poškaus, nors reklamos, sukeliančios stiprias emocijas, pasireiškiančias pykčiu, liūdesiu, pasipiktinimu, stebėtojai atrodo veiksmingos, būtent dėl stipraus poveikio adresatas gali imti vengti šios reklamos ir joje įvardijamos nemalonios temos. Tokiu būdu socialinė reklama praranda savo efektyvumą. Ji verčia adresatą suprasti, kad nepageidaujamas elgesys visuomenėje yra dažnas ir kova su juo gali pareikalauti daug sunkumų. Būtent tai gali atstumti pilietį nuo minties imtis pokyčių.¹⁶⁷ Pabrėžiama, kad reklamos metu turi būti vaizduojamas siektinas elgesys, o reklama turi būti tokioje vietoje, kurioje siekiamas elgesys yra pageidaujamas.¹⁶⁸ Vienas iš galimų socialinės reklamos adresatų – vairuotojas, kuris vairavo neblaivus arba kuris yra potencialus šios nusikalstamos veikos vykdytojas. D.Šakinytė ir R. Markšaitytė, mano, kad socialinės reklamos, skirtos vairavimo neblaiviam prevencijai, turi perteikti neigiamą emociją ir sukurti baimės jausmą.¹⁶⁹ Tokių emocijų nebuvimas, pasak jų, yra vienas iš veiksmų lemiančių mažesnę reklamos efektyvumą. Jų nuomonei pritarė ir tyrime¹⁷⁰ dalyvaujantys 19-25 m. amžiaus jaunuoliai, teigdami, jog nei viena jiems rodyta socialinė reklama, orientuota į vairavimo neblaiviam prevenciją, nesukėlė baimės jausmo. Pasak jų, norint, kad socialinė reklama sukeltų stipresnes emocijas, baimės jausmą ir tokiu būdu skatintų nevairuoti esant neblaiviams, reikia pateikti tokį reklamos turinį, iš kurio būtų galima suprasti aiškias vaizduojamo elgesio priežastis ir sunkias pasekmes. Šeimos vaizdavimas ir mirties akcentavimas, nevengiant ir vaikų mirties, socialinėse reklamose, skatinančiose nevairuoti neblaiviams, išskiriamos, kaip turinčios stipresnę emocinę poveikį. Taigi tyrimo rezultatai rodo, kad socialinės reklamos metu perteikiama neigiama emocija ir baimė, yra veiksnys, skatinantis vairuotojus nevairuoti transporto priemonės esant neblaiviam. Kad reklama būtų tikrai efektyvi, jos turinyje turi būti aiškiai atvaizduojamas neblaivus vairuotojas arba jo konkretus elgesys, kuris būtų suprantamas kiekvienam adresatui.¹⁷¹ Žinant, kad aptariamose socialinės problemos yra susijusios su įvairioms amžiaus grupėms, socialiniams sluoksniams priklausančiais asmenimis, moterimis ir vyrais, svarbu, kad socialinė reklama būtų veiksminga visiems vienodai. Tyrimo metu¹⁷² tam tikrų

¹⁶⁷ Žmogaus ir visuomenės studijų fakultetas, „Dr. Mykolas Simas Poškus: socialinė reklama labai skiriasi nuo komercinės“, MRU, žiūrėta 2025 m. kovo 12 d., <https://www.mruni.eu/news/dr-mykolas-simas-poskus-socialine-reklama-labai-skiriasi-nuo-komercines/>.

¹⁶⁸ Laura Adomavičienė, „Socialinė reklama apie tėvų ežere skandinavus vaikus: šokiruoja, bet ekspertas mato 3 aspektus, kodėl ji gali būti neefektyvi“, LRT, 2021 m. rugpjūčio 24 d., https://www.lrt.lt/naujienos/lietuvoje/2/1473944/socialine-reklama-apie-tevu-ezere-skandinavus-vaikus-sokiruoja-bet-ekspertas-mato-3-aspektus-kodel-ji-gali-buti-neefektyvi?srsltid=AfmBOor8f4uq3hCu-DLiuGfGDy4wwb0qMLiCiDgRZxZQKl_43H86e6MF.

¹⁶⁹ Dainora Šakinytė ir Rasa Markšaitytė, „Socialinių reklamų, skirtų vairavimo išgėrus prevencijai, efektyvumo rodikliai“, *Studentų moksliniai tyrimai 2019/2020*, Lietuvos mokslo taryba (Vilnius, 2020), 313-314, <https://lmt.lrv.lt/media/viesa/saugykla/2024/2/-gWZC6K2j8.pdf>.

¹⁷⁰ Vilkelytė, *supra note*, 166,

¹⁷¹ Šakinytė ir Markšaitytė, *op cit*, 169.

¹⁷² Dainora Šakinytė ir kt., „The effectiveness of social ads targeting drunk driving“, *Psychological Applications and Trends*, (2021), https://www.researchgate.net/publication/351555782_THE_EFFECTIVENESS_OF_SOCIAL_ADS_TARGETING_DRUNK_DRIVING.

pateiktų socialinių reklamų, skirtų neblaivių vairuotojų prevencijai, turinio, asmenys, neturintys aukštojo išsilavinimo, nesuprato. Socialinės reklamos suprantamumas aukštojo išsilavinimo neturintiems suaugusiems asmenis yra ypatingai reikšmingas, kadangi vadovaujantis šio darbo trečiame skyriuje gautomis išvadomis, būtent jie, dažniau nei aukštąjį išsilavinimą turinys vairuotojai, vairuoja transporto priemonę būdami neblaivūs bei sukelia įskaitinius eismo įvykius. Be bendrų socialinių reklamų, skirtų neblaivių vairuotojų prevencijai, šia tema yra rengiamos išskirtinai jaunimui pritaikytos reklamos, skatinančios juos atsakingai priimti gyvenimiškus sprendimus ir susikurti šviesią ateitį. Pastebima, kad priešingai nei suaugusiems, jaunimui skirtos socialinės reklamos, labiau orientuotos į alkoholio vartojimo prevenciją, neakcentuojant vairavimo neblaiviam fakto.¹⁷³ Autoriaus nuomone taip yra dėl to, kad jaunimas visų pirma susiduria su alkoholiu, kaip vienu pirmųjų galimų žalingų įpročių, o vairavimas svarbiu pasidaro kiek vėliau, kai yra sulaukiamas tinkamas amžius vairuotojo pažymėjimui. Dėl šios priežasties socialinės reklamos visu pirma svarbu orientuoti į tai, kas jaunimo tarpe yra aktualu, tokiu būdu ugdamas jaunų žmonių savimone ir užkertant kelią galimoms problemoms dar prieš pasiekiant rimtesnes pasekmes. Nors Lietuvoje yra atliekami tyrimai, siekiant įvertinti socialinių reklamų, skirtų neblaivių vairuotojų prevencijai, efektyvumą, šiuo metu tokio pobūdžio socialinės reklamos nėra vykdomos. Didesnis dėmesys skiriamas saugos diržų naudojimo ir leistino greičio viršijimo prevencijai. Kalbant apie reklamas svarbu paminėti alkoholio reklamų draudimą, kaip vieną veiksmingiausių ir efektyviausių prevencinių priemonių, mažinančių alkoholio vartojimo žalą.¹⁷⁴ Alkoholinių gėrimų reklamos tiesiogiai veikia jaunimą, skatindamos juos pradėti vartoti alkoholinius gėrimus, asmenims, jau jį vartojantiems, skatina dar dažnesnį vartojimą¹⁷⁵ tokiu būdu didinant alkoholio keliamų problemų tikimybę. Šalyse, kuriose alkoholio reklamos yra uždraustos arba griežtai ribojamos, alkoholio suvartojimo lygis yra mažesnis nei šalyse, kuriose alkoholio reklamos yra leidžiamos.¹⁷⁶ Tai tiesiogiai įtakoja ir neblaivių vairuotojų nusikalstamumą - šalyse, kuriose pilnai uždraustos visų rūšių alkoholio reklamos, neblaivaus vairuotojo sukeltuose eismo įvykiuose žuvusiųjų asmenų skaičius 23 % mažesnis. Kalbant apie pavyzdžiu kelių eismo saugumo srityje tapusią Norvegiją, joje 15-16 metų amžiaus paauglių alkoholio vartojimas yra vienas mažiausių visoje Europoje, o reklamų draudimas įsigaliojo jau 1975 m.¹⁷⁷ Tai rodo, kad seniai įtvirtinti draudimai turėjo laiko įgyvendinti pokyčius ir pasiekti visuomenei naudingus

¹⁷³ Vilkelytė, *supra note*, 166.

¹⁷⁴ „Nutarimas „Dėl Nacionalinės darbotvarkės narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės, vartojimo prevencijos ir žalos mažinimo klausimais iki 2035 metų patvirtinimo““, *supra note*, 148.

¹⁷⁵ Raimonda Janonienė ir kt., „Alkoholio reklamos įtaka alkoholio vartojimui“ (Kaunas, 2016), 5, https://e-seimas.lrs.lt/rs/legalact/TAK/79a6ae808bbf11e6a0f68fd135e6f40c/format/ISO_PDF/.

¹⁷⁶ „Aiškinamasis raštas „Dėl alkoholio kontrolės įstatymo Nr. I-857 29 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto, TAR, žiūrėta 2025 m. kovo 13 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/ebbf71002c0911e8a1edec7ada37067a?jfwid=3d5v1xywa>.

¹⁷⁷ *Ibid.*

rezultatus. Lietuvos Respublikoje 2018 m. įsigalioję Lietuvos Respublikos alkoholio kontrolės įstatymo pakeitimai, draudžiantys alkoholio reklamą, leidžia tikėtis reikšmingų permainų ir Lietuvoje.

Neblaivius vairuotojus, apie kurių nusikalstamas veikas sužinoma iš įvairių spaudos portalų, žiniasklaidos, visuomenė linkusi smerkti. Neretai komentaruose pabrėžiama, kad tokias nusikalstamas veikas padariusiems asmenims vienintelė tinkama vieta kalėjime arba turi būti taikoma mirties bausmė. Viešosios nuomonės ir tyrimų bendrovės „Spinter tyrimai“ 2023 m. atlikto tyrimo metu paaiškėjo, kad Lietuvos gyventojų nuomone Lietuvoje yra per švelnios bausmės – tik 2 % tyrime dalyvavusiųjų mano, kad bausmės Lietuvoje yra tinkamos ir pakankamai griežtos, apie 50 % tyrime dalyvavusių Lietuvos gyventojų sutiktų, jog būtų grąžinta mirties bausmė.¹⁷⁸ Šio darbo autoriaus nuomone tokia žmonių reakcija yra lyg ženklas, kad jie nesijaučia saugūs, o būtent griežta bausmė už nusikalstamą veiką gali būti būdas pašalinti pavojų ir grėsmę sukeliančius asmenis. Lietuvoje teisinė atsakomybė, susijusi su neblaivių vairuotojų padaromomis nusikalstamomis veikomis, kaip jau buvo aptarta šio darbo pirmajame skyriuje, griežtėja. Reiktų įvertinti, kad visuomenė dažnai remiasi baime, stereotipais ir emocijomis, kurios trukdo racionaliam požiūriui į objektyvias ir kriminologiškai pagrįstas bausmes. LR BK 41 str. apibrėžta bausmės paskirtis nėra susijusi vien su baudimu.¹⁷⁹ Priešingai, ji orientuota į bendrąją ir specialiąją prevenciją¹⁸⁰, kurios nukreiptos ne tik į nusikalstamą veiką padariusį neblaivų vairuotoją, tačiau ir į plačiąją visuomenę, kurios tarpe gali būti potencialūs šios srities pažeidėjai. Visgi, bausmė, kaip prevencinė priemonė nuo nusikalstamų veikų darymo, veikia ne pačiu paprasčiausiu principu ir ją taikant nėra vadovaujamasi idėja, kad kuo didesnė bausmė, tuo stipresnis atgrasymo poveikis, lemiantis mažesnį nusikalstamumą.¹⁸¹ Atlikti tyrimai, orientuoti į neblaivių vairuotojų nusikalstamumą, rodo, kad sugriežtintos bausmės tiesiogiai susijusios su pakartotiniu nusikalstamumu. Neblaivūs vairuotojai, kurie po nusikalstamos veikos padarymo pateko į įkalinimo įstaigą, sugrįžę į laisvę prie transporto priemonės vairo, būdami neblaivūs, sėdo dažniau nei tie, kuriems už nusikalstamos veikos padarymą nebuvo taikoma reali laisvės atėmimo bausmė.¹⁸² Tai rodo, kad neblaiviems vairuotojams taikoma laisvės atėmimo bausmė neturi prevencinio poveikio, o priešingai, ji tiesiogiai susijusi su toliau vykdomomis tokio pobūdžio

¹⁷⁸ Rinkos ir visuomenės nuomonės tyrimų kompanija, „Pusė gyventojų pasisako už mirties bausmę“, Spinter, žiūrėta 2025 m. kovo 11 d., <https://spinter.lt/puse-gyventoju-pasisako-uz-mirties-bausme/>.

¹⁷⁹ *Supra note*, 33:41.

¹⁸⁰ Goda Palijanskaitė, „Bausmės tikslai tarptautiniu lyginamuoju aspektu“ (magistro darbas, Vilniaus universitetas, 2021), 9, <https://epublications.vu.lt/object/elaba:193199472/193199472.pdf>.

¹⁸¹ Helmut Kuri ir Martin Brandenstein, „Naujo poreikio bausti“ klausimu – ar griežtesnės bausmės yra veiksminga nusikalstamumo prevencijos priemonė?, *Teisės problemos* 2(64), (2009): 8, <https://teise.org/wp-content/uploads/2016/10/2009-2-kury-brandenstein.pdf>.

¹⁸² William D. Barta, „Virginia Fisher ir Patrick Hynes, „Decreased re-conviction rates of DUI offenders with intensive supervision and home confinement“, *Am J Drug Alcohol Abuse* 43, 6 (2017): 742-746, <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/27797275/>.

veikomis. Kalbant apie transporto priemonės konfiskavimą ar draudimą vairuotojui naudotis specialia teise vairuoti transporto priemones, svarbu paminėti, kad šios, kartu su bausme skiriamos, baudžiamojo poveikio priemonės turi skirtingą poveikį kiekvienam asmeniui. Žinojimas, kad neblaivus vairuotojas padaryta nusikalstama veika lemia uždraudimą naudotis specialia teise vairuoti transporto priemones, taip pat ne visada turi prevencinį poveikį. 2023 m. beveik kas 3 Lietuvoje sustabdytas neblaivus vairuotojas neturėjo teisės vairuoti transporto priemones.¹⁸³ Duomenų apie tai, kiek iš jų vairuotojo pažymėjimo nėra aplamai įgiję, o kiek prarado ankstesnės nusikalstamos veikos metu, nėra. Tačiau turint tikslų neblaivių vairuotojų pakartotinai padarytų nusikalstamų veikų skaičių, galima daryti išvadą, jog dalis vairuotojų vairuotojo pažymėjimo neturėjo būtent dėl to, kad jį prarado anksčiau vairuodami transporto priemonę būdami neblaivūs. Kalbant apie baudžiamojo poveikio priemonę turto, šiuo atveju transporto priemonės, konfiskavimą, asmenų interpretavimams taip pat lieka vietos. Įstatymo žinojimas sudaro sąlygas asmeniui pasirinkti jam padarytos žalos dydį, sąmoningai pasirenkant ar tiesiog valdant tokią transporto priemonę, kuri nėra verta didelės pinigų sumos. Šiuo atveju privalomai prie bausmės skiriamos įvardytos baudžiamojo poveikio priemonės, kurių tikslas padėti įgyvendinti bausmės paskirtį ir teigiamai veikti nusikalstamą veiką padariusį asmenį, atgrasomąją funkciją turi tik daliai neblaivių vairuotojų. Matoma, kad tam tikrais atvejais sankcijos mažiau veikia tuos, kurie yra pavojingesni, linkę ir taip nepaisyti taisyklių ir įstatymo, sukeliant jiems nedidelius nepatogumus. Baudžiamojo poveikio priemonė taikoma vienodai abejais atvejais, tačiau jos poveikis skirtingas. Tokiu atveju nėra aišku, ar nusikalstamą veiką padariusiam asmeniui taikomos sankcijos, kurios nebus laikomos, kaip turinčios reikšmingos įtakos, nesudarys sąlygų tolimesniam nusikalstamumui. Svarbu įvertinti ir tai, kad nuteistieji, kurie neigiamai vertina bausmes ar baudžiamojo poveikio priemones, mano, kad jos nėra tinkamos, gali būti linkę nusikalsti pakartotinai.¹⁸⁴ Pati bausmė turės prevencinį poveikį tada, kai asmuo bus įsitikinęs, kad įstatymas, numatantis atsakomybę, už jo padarytą nusikalstamą veiką, bus įgyvendintas.¹⁸⁵ Tačiau kalbant apie neblaivius vairuotojus, suprantama, kad bausmė bus įgyvendinta tik tada, kai neblaivus vairuotojas bus sulaikytas. Visgi, kaip jau buvo aptarta, daliai neblaivių vairuotojų pavyksta išvengti ne tik eismo įvykio, bet ir pastabių piliečių ar policijos pareigūnų dėmesio. Taigi, bausmė, nors nusikalstama veika ir būna padaryta, ne visais atvejais yra įgyvendinama. Reali galimybė likti nepastebėtam sudaro terpę neblaiviam vairuotojui vėl ir vėl rinktis riziką. Tad apie bausmės, kaip

¹⁸³ Evaldas Morkūnas ir kt., *supra note*, 110.

¹⁸⁴ Simonas Nikartas, „Už seksualinio pobūdžio nusikalstamas veikas teistų asmenų registrų veiksmingumo tyrimai užsienio valstybėse“, iš *Teisės e-aktualijos*, Lietuvos teisės institutas (Vilnius, 2018), 31, https://teise.org/wp-content/uploads/2018/05/aktualijos-18_1_Nr14.pdf.

¹⁸⁵ Rūta Beržinskaitė, „Kriminalinės bausmės paskirtis“ (Referatas, Lietuvos teisės universitetas, 2003), 8, <https://www3.mruni.eu/~akiskis/geriausi/kriminalines-bausmes-paskirtis.doc>.

prevencinės priemonės, veiksmingumą neblaiviams vairuotojams galima kalbėti tik tuo atveju, kai po nusikalstamos veikos padarymo asmenys yra sulaikomi. Tai leidžia daryti išvadą, jog vienas pagrindinių tikslų, siekiant mažinti neblaivių vairuotojų pasirodymą keliuose, yra neblaivių vairuotojų suvokimo, apie tai, kad pasirodę kelyje jie bus sustabdyti ir tikrinami, didinimas. Su tuo tiesiogiai susijęs policijos pareigūnų darbas keliuose. 2015 m. duomenimis Lietuvoje iš 1000 vairuotojų vidutiniškai buvo patikrinami 48. Tuo metu ES blaivumo patikrai sustabdytų vairuotojų skaičius vidutiniškai buvo 209 vairuotojų iš 1000 galimų.¹⁸⁶ Tai rodo, jog blaivumo patikrai Lietuvoje 2015 m. vairuotojai buvo sustabdomi ir tikrinami 4 kartais rečiau nei yra ES vidurkis. Naujesnių duomenų, kurie atskleistų tiriamuoju laikotarpiu esančią situaciją, nėra, tačiau šiuo metu esantis pareigūnų trūkumas signalizuoja, jog situacija neturėtų būti ženkliai pagerėjusi. Svarbu ir tai, kad šiuolaikinėmis technologijomis greitai perduodama informacija apie policijos pareigūnų bei vairuotojų blaivumo tikrinimo reidų vietą, taip pat sudaro sąlygas neblaiviams vairuotojams išvengti galimos atsakomybės. Sumažėjęs policijos pareigūnų Lietuvoje skaičius bei asmeninė vairuotojo praktika, pasižyminti retu policijos pareigūnų sutikimu kelyje, gali sudaryti sąlygas vairuotojui jaustis mažiau kontroliuojamu. Svarbu, kad vairuotojai suvoktų, jog būti sulaikytiems, net jei policijos pareigūnų skaičius yra mažesnis, taip pat yra didelė tikimybė. Tai patvirtina Paulius Meilaika, savo darbu atskleisdamas, kad šiuolaikinės technologijos, kaip neblaivių vairuotojų kontrolės priemonė, gali suveikti ne tik neblaivių vairuotojų labui. Tyrimo metu projekto autorius sukūrė dirbtiniu intelektu valdomą sistemą, diegiamą į transporto priemonėse esančius bet kokio modelio vaizdo registratorius, skirtą aptikti išsiskiriančius vairavimo keliuose atvejus.¹⁸⁷ Programa orientuota į neblaivius ir chuliganiškai kelyje besielgiančius vairuotojus, atskiriant juos pagal jų važiavimo trajektoriją ir automobilio padėtį eismo juostų atžvilgiu. Sistema naudinga ne vien dėl to, kad ja naudotis galėtų kiekvienas Lietuvos keliuose važinėjantis vairuotojas, tačiau ir dėl to, kad sistema padėtų sumažinti skaudžių eismo įvykių, kurių metu yra sužalojami arba žūva asmenys, skaičių. Manoma, kad sistemos pagalba sustabdytų neblaivių vairuotojų skaičius kelyje turėtų padidėti 20 %, o neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių, kurių metu sužalojami arba žūva asmenys, skaičius sumažėti 40 %. Tyrimo metu išbandyta sistema veikė 80 % tikslumu. Nors ji ne visada aptiko išsiskiriančius vairavimo atvejus, tačiau ji beveik visais atvejais tiksliai identifikavo neišsiskiriančius vairuotojus. Tai rodo, kad didžioji dalis policijos pareigūnų gaunamų pranešimų, apie kelyje esantį galimai neblaivų vairuotoją, pasitvirtintų. Nors, pabrėžiama, kad informacija, apie skenuojančiojo naudotojo lokaciją, taip pat gali būti dalijamasi

¹⁸⁶ „Road Safety Country Overview – Lithuania“, ECEuropa, žiūrėta 2025 m. kovo 14 d., https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/erso-country-overview-2017-lithuania_en.pdf.

¹⁸⁷ Paulius Melaika, „Dirbtinio intelekto metodų tyrimas, siekiant aptikti išsiskiriančius vairavimo atvejus iš vaizdo kamerų medžiagos (Baigiamasis magistro studijų projektas, Kauno technologijos universitetas, 2021), <https://epubl.ktu.edu/object/elaba:95418185>.

socialiniuose tinkluose, tačiau tokios sistemos pastebėjimas yra žymiai mažiau tikėtinas, nei žymėtos policijos pareigūnų transporto priemonės. Ši sistema didina tikimybę, jog kelyje pasirodęs neblaivus vairuotojas, bus sustabdytas. Neblaiviam vairuotojui, iš esmės, tampa neįmanoma nuspėti ar kelyje jam teks susidurti su piliečiu, turinčiu šią išmaniąją sistemą. Panašaus pobūdžio sprendimą, padėsiantį sumažinti neblaivių vairuotojų pasirodymą keliuose, siūlo ir užsienio tyrėjai.¹⁸⁸ Pastarieji į pagalbą pasitelkti siūlo bepiločius orlaivius. Veiklos modelis turi panašumų į Pauliaus Maleikos siūlomą, tačiau bepilotis orlaivis be to, kad jame įdiegta sistema reaguos į judančios transporto priemonės trajektoriją, vingiavimus, transporto priemonės staigų greičio pakeitimą, laukimo sankryžoje laiką, fiksuoja transporto priemonės vairuotoją. O būtent jo galvos padėtį, akis, veido išraišką ir kitas ypatybes, kurios yra būdingos neblaiviam asmeniui. Bepiločio orlaivio „debesyse“ gauta informacija sisteminama, o pasiekus nustatytą ribą, signalizuojančią apie tai, jog transporto priemonėje yra neblaivus vairuotojas, orlaivis pavojaus signalu perduoda tokią informaciją tiesiogiai atsakingoms institucijoms – šiuo atveju policijai.

Bausmė – tai reakcija į elgesį, tačiau už visuotinai nepageidaujamo ir nepriimtino elgesio dažnai slypi gilios elgesio šaknys, kurių bausmė nepajėgi išspręsti. Kalbant apie neblaivių vairuotojų padarytas nusikalstamas veikas, svarbu įvertinti tai, kad jų tarpe gali būti asmenų, kurie nusikalstamą veiką sugalvoja padaryti spontaniškai arba patys yra priklausomi nuo alkoholio. Būtent tokius asmenis prevencinės priemonės, kaip būdas atgrasyti nuo nusikalstamų veikų, paveikia sunkiau nei tuos, kurie nusikalstamą veiką daro sąmoningai, planuojant bei neturint priklausomybės žalingam įpročiui.¹⁸⁹ Neblaivių vairuotojų pasirodymas kelyje yra tiesiogiai susijęs su alkoholio vartojimo dažnumu. Tyrimai rodo, kad asmenys, kurie kasdien arba beveik kasdien vartoja alkoholį dažniau vairavo transporto priemonę būdami neblaivūs nei tie, kurie rečiau vartoja alkoholį.¹⁹⁰ Dažnas alkoholio vartojimas pats savaime nereiškia priklausomybę, tačiau net jei kalbėtume apie priklausomus nuo alkoholio asmenis, jie taip pat pasižymi dažnesniu transporto priemonės vairavimu esant neblaiviems, nei tie, kurie priklausomybės neturi.¹⁹¹ Tai rodo, kad apsvaigimas nuo alkoholio yra dažno neblaivaus vairuotojo kasdienė, natūrali būseną. Priklausomybės progresavimo metu savirefleksijos trūkumas tampa viena iš pagrindinių kliūčių

¹⁸⁸ Guilian Zhou ir kt., „Identifying abnormal driving states of drunk drivers using UAV“, *IET Intelligent Transport Systems* 19(1), (2024), https://www.researchgate.net/publication/387190117_Identifying_abnormal_driving_states_of_drunk_drivers_using_UAV.

¹⁸⁹ Ben Johnson, „Do Criminal Laws Deter Crime? Deterrence Theory in Criminal Justice Policy: A Primer“, (Minnesota, 2019), 1, <https://www.house.mn.gov/hrd/pubs/deterrence.pdf>.

¹⁹⁰ Laima Bulotaitė ir Audronė Astrauskienė, „Neblaivus prie vairo: atsitiktinumas ar kasdienybė“, *bernardinai*, žiūrėta 2025 m. kovo 14 d., <https://www.bernardinai.lt/2011-05-19-neblaivus-prie-vairo-atsitiktinumas-ar-kasdienybe/>.

¹⁹¹ Walter Roberts ir kt., „High Risk of Alcohol-Impaired Driving in Adults With Comorbid Alcohol and Substance Use Disorders in the U.S. Population“, *Alcohol and drugs* 80(1) (2019):114–119, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC6396510/>.

tiek norui gydytis šią ligą, tiek atkreipti dėmesį į netinkamą savo elgesį.¹⁹² Priklausomas nuo alkoholio asmuo dažnai elgiasi impulsyviai, negali tinkamai įvertinti savo veiksmų nesuvokdamas jų pavojingumo. Taip pat praranda dvasines vertybes, leidžia nykti intelektui. Būtent tai yra labai aktualu kalbant apie priklausomybę alkoholiui turinčius vairuotojus. Vadovaudamiesi priklausomybės lemiamą būseną, emocijomis ir įsitikinimais, jie nėra pajėgūs įvertinti rizikos ir nesuvokia, kokių pavojų kelia kitiems eismo dalyviams ir pačiam sau. O tai, autoriaus nuomone, sudaro tikimybę, kad priklausomo nuo alkoholio asmens pasirodymas gatvėse taps vis dažnesniu. Tokiu atveju lieka svarbu, kad priklausomybę alkoholiui turintys asmenys būtų pastebėti. Tam platesnes galimybes atvėrė 2025 m. vasario mėn. 1 d. įsigaliojusi naujoji LR BK redakcija ir 67 str. pakeitimai.¹⁹³ Naujasis teisinis reguliavimas numato galimybę įpareigoti nusikalstamą veiką padariusį asmenį dalyvauti alkoholizmo ir narkomanijos prevencijos, ankstyvosios intervencijos, resocializacijos ar kitose programose ir kursuose. Šiai baudžiamojo poveikio priemonei skirti yra būtina sąlyga – nusikalstama veika turi būti padaryta esant abstinencijos būsenos ar apsvaigus nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų ir tai turėjo įtakos nusikalstamos veikos padarymui. Šios programos ir kursai leis atsakingiems asmenims susitelkti į priklausomybę nuo psichoaktyvių medžiagų turinčio asmens nusikalstamų veikų prevenciją. Už šios baudžiamojo poveikio priemonės organizavimą atsakinga Lietuvos probacijos tarnyba, pasitelkusi virš 50 profesionalių specialistų, gebančių ugdyti asmenų sąmoningumą, atsakomybę, supratimą apie svaigiųjų medžiagų vartojimo pasekmes, didinti jų norą keisti savo elgesį ir įpročius bei tokiu būdu padėsiančių užkirsti kelią neblaivių vairuotojų pakartotiniam nusikalstamumui. Nors kursai vyks grupėje, tačiau jie orientuoti individualiai į kiekvieną, nusikalstamą veiką padariusį asmenį, siekiant išklausti asmenines situacijas, patirtis, išgyvenimus. Tai leidžia manyti, jog specialistams, sutelkiant dėmesį į kiekvieną kursų dalyvį, pavyks įvertinti jų pokyčių poreikį ir jam esant nukreipti asmenis priklausomybių gydymo link. Svarbu pabrėžti, kad dauguma priklausomybę nuo psichoaktyvių medžiagų turinčių asmenų yra linkę neigti turintys šią ligą ir tai gali sukelti nenorą dalyvauti siūlomuose gydymo procesuose ir pasiduoti gydymo metodams. Panašu, kad rengiant Nacionalinės darbotvarkės narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės, vartojimo prevencijos ir žalos mažinimo 2024–2026 metų planą į tai buvo atsižvelgta.¹⁹⁴ Pagal tai kartu su LR BK 67 str. pakeistas ir 75 str. jame įtvirtinant naują pareigą nuteistiesiems – gydytis

¹⁹² Toma Jasiukevičiūtė, „Priklausomybės nuo alkoholio progresavimas ir asmens tapatumas biografiniuose pasakojimuose: nuo tapatumo valdymo iki „alkoholinės beprotybės“, *Visuomenės sveikata*, 3(62) (2013):81, [https://visuomenessveikata.hi.lt/uploads/pdf/visuomenes%20sveikata/2013.3\(62\)/VS%202013%203\(62\)%20ORIG%20S%20Priklausomybe%20nuo%20alkoholio.pdf](https://visuomenessveikata.hi.lt/uploads/pdf/visuomenes%20sveikata/2013.3(62)/VS%202013%203(62)%20ORIG%20S%20Priklausomybe%20nuo%20alkoholio.pdf).

¹⁹³ *Supra note*, 33:67.

¹⁹⁴ „Nutarimas „Dėl Nacionalinės darbotvarkės narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės, vartojimo prevencijos ir žalos mažinimo klausimais iki 2035 metų įgyvendinimo 2024–2026 metų plano patvirtinimo“, LRS, žiūrėta 2025 m. kovo 10 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/7c5a8dc40e9511ef8e4be9fad87afa59?jfwid=32wf90sn>.

nuo priklausomybių, tokiu atveju asmeniui suteikiant bausmės vykdymo atidėjimo galimybę.¹⁹⁵ Tiesa, tam privalomas asmens sutikimas. Galimybė išvengti realios bausmės gali turėti reikšmingos įtakos nuteistųjų pasirinkimui gydytis nuo alkoholio priklausomybės. Tokiu būdu taip pat išvengiama nusikaltimų recidyvą skatinančios realios laisvės atėmimo bausmės. Tokia neblaivių vairuotojų programos idėja perimta iš Norvegijos karalystės. Ši šalis turi ilgametį mokslų grįstą sistemingą ir koordinuotą požiūrį į kelių eismo saugumą, kas jai leidžia būti viena saugiausių šalių pagal eismo saugumo lygį.¹⁹⁶ Tad nors Lietuvoje neseniai pradėtos vykdyti neblaivių vairuotojų programos rezultatų nėra galimybės aptarti, Norvegijos pavyzdys leidžia tikėtis, kad programa padės sumažinti neblaivių vairuotojų keliuose ir dėl jų kaltės eismo įvykių metu žuvusių ir sužeistų asmenų skaičių.

Kaip dar viena, neblaivių vairuotojų nusikalstamumo mažinimui įtakos turinti, prevencinė priemonė yra išskiriama nulinė alkoholio tolerancijos riba, taikoma visiems kelių transporto priemonių vairuotojams. Lietuvos Vidaus reikalų ministerijai registravus pataisas šią ribą siūloma įteisinti ir Lietuvoje. Vytautas Grašys pritardamas idėjoms nurodo, kad 0 ‰ būtų vienas iš veiksmų, padedančių atgrasyti neblaivius vairuotojus nuo transporto priemonės vairo¹⁹⁷, tokiu būdu išvengiant eismo įvykių ir jų metu kilusių padarinių. Net ir 0,2 ‰. neblaivumas yra susijęs su didesne rizika papulti į eismo įvykį susilpnėjus asmens regėjimo funkcijai, gebėjimui atlikti dvi užduotis vienu metu. Svarbu tai, kad tolygiai su didėjančiu alkoholio iškvėptame ore kiekiu, didėja ir tikimybė sukelti eismo įvykį, o su vis mažėjančia leistina riba mažėja neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių skaičius.¹⁹⁸ Įteisinus šį siūlymą Lietuva būtų penktoji Europos Sąjungos šalis visiems kelių transporto priemonių vairuotojams taikanti 0 ‰ ribą. Ją taiko ir Rumunija, apie kurios galimai tinkamas valdžios taikomas priemonės kovai su neblaiviais vairuotojais buvo užsiminta antrame šio darbo skyriuje. Atskleidus, jog net ir nedidelis neblaivumas įtakoja asmens gebėjimus valdyti transporto priemonę, autoriaus nuomone, būtent 0 ‰ riba, taikoma Rumunijoje, galėjo turėti svarų indėlį neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių, kurių metu žuvo žmonės, mažėjimui. Tokią mintį patvirtina ir daugelis šios srities tyrėjų, akcentuodami, jog sumažinus leidžiamą alkoholio ribą sumažėja neblaivių vairuotojų sukeltų

¹⁹⁵ *Supra note*, 33:75.

¹⁹⁶ Norwegian Government Security and Service Organisation, „*Driving under the influence of non-alcohol drugs – legal limits implemented in Norway*“, Žiūrėta 2025 m. kovo 15 d., https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/brosjyrer/sd_ruspavirket_kjoring_net.pdf.

¹⁹⁷ „Vairuotojams siūloma 0 promilių, o kokia tvarka ir baudos galioja dabar?“, LRT, žiūrėta 2025 m., kovo 15 d., <https://www.lrt.lt/naujienos/eismas/7/2495390/lrt-trumpai-vairuotojams-siuloma-0-promiliu-o-kokia-tvarka-ir-baudos-galioja-dabar>.

¹⁹⁸ Emir Smailovič ir kt., „The effects of a change in permissible blood alcohol concentration limit on involving drink-driving in road accidents“, *Transportation Research Procedia* 45 (2020) 201–209, https://www.researchgate.net/publication/340072006_The_effects_of_a_change_in_permmissible_blood_alcohol_concentration_limit_on_involving_drink-driving_in_road_accidents.

eismo įvykių metu žuvusių asmenų skaičius.¹⁹⁹ Policija yra įsitikinusi, kad alkoholis ir transporto priemonės vairavimas yra tarpusavyje nesuderinami dalykai²⁰⁰, ir nors ir nedidelė leidžiama alkoholio riba gali visuomenei sudaryti įvaizdį, kad apsvaigęs nuo alkoholio vairuotojas yra toleruojamas. Taigi, 0 ‰ riba yra efektyvi prevencinė priemonė, kuri turi tiesioginės įtakos mažinant neblaivių vairuotojų sukeltą eismo įvykių bei juose žuvusių asmenų skaičių.

Antialkoholinių variklio užraktų (AVU) naudojimas Lietuvoje nėra privalomas, tačiau kai kurios įmonės, ypač eksploatuojančios didesnės rizikos transporto priemones, sunkiasvorių krovinius gabenančias ar keleivius vežančias, savo iniciatyva diegia šiuos įrenginius, siekdamos didinti eismo saugumą ir išvengti galimų nelaimių. AVU įsirengimas kelių transporto priemonėse, kaip būdas, greičiau susigrąžinti teisę vairuoti, taikomas asmenims, vairavusiems transporto priemonę esant neblaiviems, kai tokie veiksmai užtraukė atsakomybę pagal Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksą. Tokios galimybės LR BK nenumato, tačiau AVU įrengimas gali turėti įtakos ir pagal LR BK baustų neblaivių vairuotojų elgesio pokyčiui, prisidedant prie kelių eismo saugumo gerinimo. Olandijoje atlikto tyrimo metu nustatyta, kad vairuotojų, kurie savo transporto priemonėse po veikos padarymo buvo įsirengę AVU, pakartotinio nusikalstamumo tikimybė, pašalinus AVU, sumažėjo 54 %.²⁰¹ Tai rodo, kad AVU turi trunkamąjį poveikį ir yra orientuotas į recidyvo mažinimą. Atsižvelgiant į tai, kad pakartotinas vairavimas neblaiviam gali būti siejamas su manymu, kad taip elgtis yra nepavojinga ar su priklausomybės nuo alkoholio paveikta būseną, AVU neleisdamas neblaiviam asmeniui užvesti transporto priemonės variklio, kontroliuoja vairuotojo elgesį ir formuoja naujus elgesio įpročius. Būtinybė tikrintis blaivumą prieš vairuojant, autoriaus nuomone, gali didinti vairuotojo sąmoningumą apie alkoholio ir transporto priemonės vairavimo nesuderinamumą. AVU įrengimas yra 40-95 % veiksmingesnis nei visos kitos taikomos bausmės, kaip specialiosios teisės vairuoti atėmimas, piniginė bauda ir t.t.²⁰² Autoriaus nuomone, tai yra dėl tiesioginės kontrolės rizikos momentu, kai tuo tarpu specialiosios teisės vairuoti neturėjimas neužketa kelio užvesti transporto priemonės variklio ir važiuoti. JAV atlikto tyrimo metu²⁰³ nustatyta, kad antialkoholinio variklio

¹⁹⁹ *Supra note*, 198.

²⁰⁰ *Supra note*, 197.

²⁰¹ Martine Blom ir Daphne Blokdijs, „Long-term effectiveness of the alcohol ignition interlock programme: A retrospective cohort study in the Netherlands“, *Accident Analysis & Prevention* 151 (2021), <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457520317085>.

²⁰² European commission, „Alcohol interlocks“, Europa, žiūrėta 2025 m. balandžio 20 d., https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/statistics-and-analysis-archive/esafety/alcohol-interlocks_en.

²⁰³ Robert Zeithammer, James Macinko ir Diana Silver, „Assessing the Deterrent Effects of Ignition Interlock Devices“, *American Journal of Preventive Medicine* 68, 1 (2025): 141, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0749379724003131>.

užrakto įrengimas 1 metams vairuotojams turi tokį patį atgrasymo nuo vairavimo neblaiviam poveikį, kaip paskirtą 1800 EUR bauda, 20 % padidėjusi tikimybė būti sustabdytam policijos pareigūnų ar 10 dienų padidėjusi įkalinimo bausmė. AVU veikia panašiai kaip griežtos bausmės, tačiau yra mažiau žalingas. AVU įrengimas leidžia asmeniui toliau palaikyti socialinius ryšius, tęsti darbus, rūpintis šeima ir palaipsniui keisti elgesį. Tai ypač svarbu resocializacijos kontekste. Nors AVU įrengęs asmuo gali bandyti pergudrauti technologijas pasitelkdamas blaivaus asmens pagalbą ar kitas gudrybes, siekiant užvesti transporto priemonės variklį, šiuolaikiniuose AVU įdiegiamos veido atpažinimo sistemos bei atsitiktinų pūtimų reikalavimai, užkertantys kelią piktnaudžiavimui. Visgi, AVU yra pririšama prie konkrečios transporto priemonės, o ne prie asmens. Tokiu atveju, asmeniui, turinčiam daugiau nei vieną transporto priemonę, išlieka galimybė naudotis būtent ja. Visgi, net ir įvertinus galimas rizikas, AVU įrengimas atskleidžia statistiškai pagrįstus teigiamus rezultatus. 18 JAV valstybėms įvedus privalomą AVU įrengimą transporto priemonėse vairuotojams, vairavusiems transporto priemonę esant neblaiviems, fiksuotas 15 % mažesnis dėl neblaivių vairuotojų kaltės žuvusių asmenų skaičius tenkantis 100 tūkst. gyventojų per metus, rezultatus lyginant su JAV valstybėmis, kuriose AVU nebuvo privalomas.²⁰⁴

Nepaisant teisėsaugos institucijų pastangų, siekiant sumažinti neblaivių vairuotojų keliuose skaičių, dėmesį į šią visuotinę problemą atkreipia ir su savanoriškomis iniciatyvomis eismo saugumo gerinimui įsitraukia tiek privataus, tiek ne privataus verslo užsienio šalių atstovai. Jungtinėse Amerikos Valstijose (JAV) kai kurių barų bei kavinių atstovai taiko įvairias privilegijas asmenims, kurie atvykę į barą su draugų kompanija, prisiima atsakomybę vakaro metu nevartoti alkoholio ir saugiau parvežti draugus namo.²⁰⁵ Šiems asmenims vakaro metu taikomi nemokami gėrimai ar užkandžiai. Panašios iniciatyvos stebimos ir kitose šalyse: Kanadoje, Australijoje, Naujojoje Zelandijoje ir t.t. Taip pat daugelis barų bei kavinių bendradarbiauja su vietiniais vairuotojais, teikiančiais pavėžėjo paslaugas, kurie skiria nuolaidą iš pasibuvimo vietų grįžti namo norintiems neblaiviems klientams.²⁰⁶ Kalbant apie pavėžėjus, pavyzdžiu galima išskirti JAV naudojamą programėlę „DRYVER“²⁰⁷, siūlančią dvigubą taksi paslaugą, kai vienas taksi vairuotojas atvyksta paimti neblaivaus vairuotojo, o kitas pasirūpina klientui priklausančia transporto priemone bei pristato ją į namus. Tokia paslauga padeda pašalinti neblaivaus asmens nerimą dėl automobilio likimo, kai nėra kam juo pasirūpinti ir tai gali tapti vairavimo neblaiviam

²⁰⁴ Elinore J. Kaufman ir Douglas J. Wiebe, „Impact of State Ignition Interlock Laws on Alcohol-Involved Crash Deaths in the United States“, *Am J Public Health* 106(5), (2016), <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/26985604/>.

²⁰⁵ „Designated Driver Program“, 818brewing, žiūrėta 2025 m. balandžio 20 d., <https://www.818brewing.com/>.

²⁰⁶ „New California Law Allows Free Rides Home If You're Too Drunk to Drive“, Findlaw, žiūrėta 2025 m. balandžio 20 d., <https://www.findlaw.com/legalblogs/criminal-defense/new-california-law-allows-free-rides-home-if-youre-too-drunk-to-drive/>.

²⁰⁷ „Designated Driver Services“, dryver, žiūrėta 2025 m. balandžio 20 d., <https://www.dryver.com/designated-driver.html>

priežastimi. Maltoje kai kuriuose baruose yra įrengti savarankiško naudojimo alkotesteriai, siekiant, kad kiekvienas alkoholį vartojęs vairuotojas įvertintų savo galimybes vairuoti transporto priemonę.²⁰⁸ Nors išvardytų priemonių veiksmingumas nėra išnagrinėtas, pats organizacijų įsitraukimas ir dėmesio į egzistuojančias problemas atkreipimas, yra ženklas, rodantis didėjančią visuomenės narių sąmoningumą. Tai rodo, kad verslo atstovai pripažįsta neblaivaus vairavimo keliamą žalą ir siekia aktyviai prisidėti prie šios problemos sprendimo.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, galima teigti, kad švietimas ir ugdymas nuo vaikystės yra pats stipriausias pagrindas, siekiant mažesnio nusikalstamumo ateityje. Nors įpročių ir vertybių kaita suaugus tampa sudėtingesnė, suaugusiųjų gebėjimas keistis sudaro pagrindą švietimo programų, skirtų vyresnio amžiaus asmenų grupėms, plėtrai. Socialinė reklama, kaip prevencinė priemonė, gali turėti atgrasomąjį poveikį, kai ja nevengiama sukelti neigiamas emocijas, kai ji atskleidžia informatyvų, aiškų ir konkretų siužetą bei pateikia sektino elgesio pavyzdžius. Tikimybė neblaiviam vairuotojui būti nepastebėtam kelyje didina neblaivių vairuotojų nusikalstamo elgesio riziką, o taikomos vien tik griežtos bausmės nėra būdas sumažinti neblaivių vairuotojų nusikalstamumą, ypač tuo atveju, kai vienodai taikomas teisinis reglamentavimas neblaiviams vairuotojams lemia skirtingas pasekmes. Kaip tiesioginį poveikį neblaivių vairuotojų ir jų sukeltų eismo įvykių metu sužeistų bei žuvusių asmenų skaičiaus mažėjimui turint priemonę išskiriama 0 % alkoholio riba, taikoma visų transporto priemonių vairuotojams. Antialkoholinio variklio užrakto transporto priemonėse įrengimas, kaip būdas sušvelninti bausmę, sudaro sąlygas nusikalstamą veiką padariusiam asmeniui greičiau socializuotis, tuo pačiu sudarant sąlygas mažesniai recidyvui.

²⁰⁸ Duncan Barry, „Paceville bars investing in self-test breath machines for patrons to get alcohol ‘analysis‘“, *independent*, 2015 m. gruodžio 23 d., <https://www.independent.com.mt/articles/2015-12-23/local-news/Paceville-bars-investing-in-self-test-breath-machines-for-patrons-to-get-alcohol-analysis-6736150856>.

6. EMPIRINIO TYRIMO REZULTATŲ APIBENDRINIMAS IR ANALIZĖ

6.1 Empirinio tyrimo metodika

Siekiant atskleisti ir įvertinti neblaivių vairuotojų nusikalstamumo priežastis, požiūrį į bausmes ir taikomų teisinių, prevencinių priemonių įtaką bei identifikuoti galimus problemos sprendimo būdus, atliktas empirinis tyrimas – struktūrizuotas 5 ekspertų, dirbančių Lietuvos policijoje, ir 5 asmenų, baustų pagal LR BK 281-1 str., interviu. Ekspertai parinkti pagal jų specializuotą darbo kryptį, susijusią su eismo saugumu.

Empirinis tyrimas atliktas vadovaujantis pagrindiniais tyrimo etikos principais – savanoriškumo, informuotumo, anonimiškumo, konfidencialumo. Tyrimas buvo vykdytas laikotarpiu nuo 2025 m. balandžio 17 d. iki 25 d. Su dalimi ekspertų ir tyrimo dalyviais, neblaiviais vairuotojais, bendrauta gyvai, su likusia dalimi mobilaus ryšio telefonu. Tyrimo dalyviams neblaiviems vairuotojams buvo užduodama 15 atvirų klausimų (priedas Nr. 1), ekspertams 7 atviri klausimai (priedas Nr. 2). Gavus atsakančiųjų leidimą interviu metu buvo daromas garso įrašas.

Empirinio tyrimo rezultatai yra pateikiami nurodant tyrėjo klausimą ir kiekvieno iš respondentų atsakymą. Tyrėjas žymimas T, ekspertai įvardijami nuo E1 iki E5; tyrimo dalyviai neblaivūs vairuotojai nuo D1 iki D5.

6.2 Empirinio tyrimo analizė

Tyrimo dalyvių, neblaivių vairuotojų, baustų pagal LR BK 281-1 str., atsakymai į užduotus klausimus (priedas Nr. 1):

T: Jūsų amžius, išsilavinimas, šeimyninė padėtis, užimtumas.

D1: 55 m., vidurinis, vedęs, dirbu ūkvedžiu vaikų darželyje.

D2: 40 m., aukštesnysis, netekėjusi, dirbu parduotuvėje.

D3: 32 m., vidurinis, nevedęs, dirbu statybose.

D4: 46 m., profesinis, išsiskyręs, dirbu suvirintoju.

D5: 50 m. spec. vidurinis, vedęs, ekskavatorininkas.

T: Kaip dažnai vartojate alkoholį? (Jei šiuo metu nevartojate nurodykite kaip dažnai jį vartodavot prieš tai). Galimi atsakymo variantai: kasdien, beveik kasdien, kartą per savaitę, kartą per mėnesį, kelis kartus per pusę metų.

D1: Daugiau nei kartą per savaitę.

D2: Anksčiau būdavo kartą į savaitę, dabar tikrai nevartoju.

D3: Na šiuo metu tai tikrai nevartoju. Anksčiau kartą į savaitę.

D4: Šiuo metu nebevartoju, buvau Panevėžy priklausomybių centre, du kartus gydžiausi, dabar lankausi pas priklausomybių konsultantus. Anksčiau dažnai. Kelis kartus per savaitę tikrai.

D5: Labai retai. Per penkis metus kartą kokį, bet jau kai vartoju, tai gausiai.

T. Koks neblaivumas Jums buvo nustatytas?

D1. Virš 4 ‰.

D2. Žinokit nepamenu, žinau, kad virš 2 ‰.

D3: 1,8 ‰.

D4: 2,3 ‰.

D5: 2,5 ‰.

T. Ar nusikalstamos veikos darymo metu su Jumis automobilyje važiavo keleiviai?

D1. Važiavau vienas.

D2. Važiavau viena.

D3: Trise buvom.

D4: Vienas važiavau

D5: Kad aš niekur nevažiavau, kieme tik. Buvau vienas.

T. Ar vairuodamas neblaivus policijos pareigūnų buvote sustabdytas pirmą kartą?

D1. Pirmą kartą

D2. Pirmą kartą, anksčiau tikrai nebuvo.

D3. Antrą, bet pirmas buvo seniai, dar baudžiamosios nebuvo už tai.

D4. Prieš 16 metų girtas buvau padaręs eismo įvykį, tai dabar antras kartas.

D5. Buvau prieš 10 metų, bet tada nieko ir nepripūčiau.. gal 0.56 ‰.

T. Ar anksčiau buvo atvejų, kai transporto priemonę vairavote neblaivus, tačiau policijos pareigūnų sustabdytas nebuvote?

D1. Ne, aš neimdavau neblaivus niekad. Dabar brolių po laidotuvių vežiau namo ir grįžinėjantį sustabdė.

D2. Ne, nebuvo.

D3. Nu kad ne.

D4. Nebūdavo taip. Išvažiavau kartą ir sustabdė, to ir pakako.

D5. Ne.

T. Ar kas nors iš Jūsų artimos aplinkos žinojo apie Jūsų ketinimą vairuoti transporto priemonę esant neblaiviam? Kokie buvo jų veiksmai?

D1. Tai brolis žinojo, bet ką, jis pats girtas buvo.

D2. Niekas nežinojo. Jei būtų tėvai žinoję, tai kas be ko būtų atvažiavę, pamoralizavę ir raktus atėmę, nu kaip sakant visko būtų buvę.

D3. Tai draugai žinojo ir kartu važiavo. Vienas iš jų buvo blaivus, kitas ne, bet niekas nieko nesakė.

D4. Ne.

D5. Nu nežinau, gal žinojo ar tik matė jau, kai vairavau. Nieko jiems nesakiau, kad važiuosiu, bet kažkas iš mano šeimos narių patys paėmė ir pranešė policijai.

T. Kaip vertinate savo poelgį - transporto priemonės vairavimą esant neblaiviam?

D1. Labai blogai, labai gailiuosi.

D2. Blogai, kaip..

D3. Nelabai gerai.

D4. Blogai vertinu. Dabar nei su dviračiu važinėju, nei su automobiliu, paprasčiausiai visko vengiu. Ir tie policijos reidai gi yra, o pas mane teisė vairuoti atimta, tai dabar labai tvarkingai bandau viską daryt.

D5. Labai blogai, bet aš niekur neketinau važiuot. Aš važiavau va čia, savo žemėj po kalnus kieme. Kiemą tik pravažiavau ir policija prisistatė. Aš jau mačiau, kad nuo miestelio policija atvažiuoja ir viskas man aišku pasidarė. Aš ant kelio niekur gi net nevažiavau. Labai nesigilinau ir neklausiau šeimos ta tema, nėra ko ir klausti, nes kaltų nėra – tik pats kaltas ir viskas.

T. Ar alkoholis buvo pagrindinis aspektas turėjęs įtakos Jūsų sprendimui vairuoti transporto priemonę esant neblaiviam?

D1. Alkoholis ir situacija taip susidėjo. Turėjau kažkaip brolių nuvežti.

D2. Viskas dėl alkoholio. Tuo momentu, matot, galva taip susišvietė. Namo iš draugų važiavau. Jie buvo irgi neblaivūs, bet niekas net nežinojo, kad aš sėsiu už vairo, nes buvau pasakius, kad einu į lauką pasišnekėti telefonu.

D3. Tiesiog važiavau mašinai dalių pirkti.

D4. Alkoholis paprasčiausiai. Sugalvojau pas draugę nuvažiuoti į svečius. Važiavau tam-siu paros metu, nors pas mane regėjimas labai prastas, tamsoj labai sunku vairuoti – jei kokios gamtos sąlygos prastesnės, lietus lyja, tamsu, tai aš jau turiu sunkumų vairuoti automobilį. Gal taip ir atkreipiau dėmesį.

D5. Nebuvo pas mane jokių problemų, buvo tik kvaila mintis - aš tą mašiną tik vasario mėnesį buvau nupirkęs, čia kaip ir džipas, tai labai įdomu buvo kaip ji žiemą važiuos, o čia kaip tik pašalę, šalna tokia, sakau reik išmėgint kaip į kalną lips. Tai va ir išbandžiau, ir viskas tuo pasibaigė. Nu va toks sutapimas gavosi.

T. Ar supratote, kad vairuodamas transporto priemonę būdamas neblaivus kėlėte pavojų sau ir pašaliniesiems?

D1. Ką tu ten galvosi, imi jau ir darai, kai girtas.

D2. Tuo momentu aš apie tai negalvojau, žinokit, jeigu tiesą pasakius. Dabar aš aišku, kas be ko suprantu. O tuo momentu buvo, kaip sakant, vienodai man.

D3. Nu tai supratau, gi viskas gerai buvo. Nieko gi neužmušiau.

D4. Kai išvažiavau, tai tikrai nepagalvojau. Buvau smagiai apgirtęs. Paskui jau, sekančią dieną pradėjau galvot, kad nelabai gerai man čia pasibaigė. Ir su tyrėjais ir baudos..

D5. Tai aišku supratau, bet tuo metu aš jokio pavojaus niekam nekėliau, nes į kelią nevažiavau, o tik savo žemėj, aš tik vienas, ten daugiau nieko nėra. Jokio pavojaus niekam nekėliau ir niekur važiuoti toliau neketinau. Tokia kvaila situacija va išėjo ir čia tik per gėrimą.

T. Kaip buvote nubaustas už LR BK 281-1 str. numatytos nusikalstamos veikos įvykdymą?

D1. Automobilis buvo ne mano, tai man už jį reikėjo sumokėti apie 3 tūkst. EUR, pradau teises, paskyrė 2000 EUR baudą.

D2. Man taikė 1,6 mėn. alkoholio nevartoti arba jeigu vartosiu 60 parų laisvės atėmimas. Bauda buvo skirta ir aš jau ją susimokėjau, ten buvo apie 700 EUR paskirta, bet antstoliai atskaičiavo dvigubai daugiau. Mašina konfiskuota. Jos vertė pora šimtų eurų. Vairuotojo pažymėjimo net ir neturėjau.

D3. Baudos jokios negavau, tik 40 arešto parų gavau, bet jei viskas tvarkoj iki Joninių, tai jos dings. Dabar negaliu vartoti alkoholio. Mašina buvo mano draugo, tai ją jam grąžino, o aš sumokėjau 1400 EUR už ją.

D4. Bauda 2000 EUR, dviem metams teisę vairuoti pradau, konfiskavo mano mašiną. Atrodo apie 1000 EUR verta ji buvo. Buvo teismas ir paskyrė nevartoti alkoholio. Būtų paskyrę laisvės atėmimą 6 mėn., bet dabar turiu nevartoti.

D5. Konfiskavo džipą, o jo vertė buvo 7 tūkst. EUR. Baudos negavau, nes pavojaus niekam nesukėliau, ant kelio nevažiavau, buvo lengvinančios aplinkybės ir niekada gyvenime nebuvau teistas, jokių nusižengimų neturėjau, skyrė 3 mėn. areštą atidedant metams lygtinai. Apribojimo man vartojimui alkoholį nėra, tik tiek, kad turiu būti namuose numatyto laiku. Teises 2 metams atėmė.

T. Ar manote, kad bausmė buvo teisinga ir atitinkanti jūsų veiksmus? Ar paskirta bausmė turėjo įtakos Jūsų dabartiniam požiūriui į transporto priemonės vairavimą esant neblaiviam?

D1. Aišku teisinga. Ir taip ten pagailėjo, sumažino ją. Galėjo uždėti ant pilno tempo, tai būtų ne tiek, gal ir į kalėjimą dar pasodintų. Tai turėjo, sunku dabar, kaimą turiu kiek toliau, tai nei nuvažiuosi patogiai, nei ką. Sudaro nepatogumų, tai, aišku, dabar net minčių nėra apie tokį važinėjimąsi.

D2. Nu tai aišku, kad teisinga. Pamoka gyvenimui. Per švelni tai tikrai ne, bet tikrai ir ne per griežta. Dabar iš tolo jau. Nu bet aš ir anksčiau.. kieme va stovi mašinos su raktais, nu niekada gyvenime nebuvo to tokio impulso išgėrusiai sėst ir važiuot, nu kas ten šovė tuo momentu, aš, žinokit, pati negaliu atsakyti net.

D3. Tai, manau, kad taip. Tikrai, kad ne per švelni. Nu tai taip, nebevartoju.

D4. Jo, jo, pilnai. Su viskuo sutikau, tikrai kaltas esu. Pilnai savo kaltę pripažinau ir neprieštaravau. Jo, tikrai taip.

D5. Nu nežinau aš net, pagal įstatymus čia nieko nepasiginčysi. Tiek kad „abydna“ ir per griežtai, kai ne ant kelio, būčiau keliu važiuojęs, gal ne tiek „abydna“ būtų, bet tada jau būtų dar blogiau. Yra kaip yra. Jei nuteisė taip, tai taip ir turėjo būti. Tai turi, aišku savaime. Aš dabar nei

blaivus, nei išgėręs negaliu vairuoti. Mane dabar net jei ir blaivų pagautų, tai būtų amen, važiuočiau į Kauną tada pabaigt.

T. Jūsų nuomonė, ar bausmės pakankamai griežtos, kad atgrasytų asmenis nuo tokios nusikalstamos veikos darymo?

D1. Aš manau, kad taip.

D2. Dėl kitų aš nežinau, o aš, kaip sakant, jau pasimokiau ir man atrodo gan protingai pasimokiau.

D3. Manau, kad kuo toliau tuo griežčiau vis tiek darys, o tai, manau, kad į naudą.

D4. Suprantat, tos bausmės.. žmonės į jas jau nereaguoja. Pavyzdžiui jei žmogus neturi nei nekilnojamo turto, jam paprasčiausiai kaip ir vienodai. Jei jis turi tikslą nuvažiuoti iki parduotuvės, tai jis ir darys tai, kas jam šauna. Kiekvieno žmogaus atskiras reikalas, jei nebijo rizikuoti savo ir žmonių gerove, tai policija gali uždėti nors ir didžiausias baudas. Jei žmogus turi tokį potraukį sėsti neblaivus prie vairo, turi tam sąlygas, automobilį, tai jam nei motais, jis tikrai negalvoja.

D5. Nu aš manau, kad veiksmingos, bet kai pasižiūri į šoną, tai ne visiems. Kas nesupranta, tas ir nesupras. Jei protingas žmogus, tai jis gavęs bausmę supras, kad taip elgtis daugiau nevalia, bet būna gi ir per savaitę po kelis kartus tą patį pagauna, tai tokiems jau vienodai kokia ten ta bausmė, kiti gi nieko neturi, nei namų, nieko iš jo neišgausi, o ir ta pati mašina laužas, nupirktas už porą šimtą eurų, ir nesuka galvos. Tai tokiems manau niekas nerūpi. Nu čia mano nuomone, bet jei žmogus su galva dar ir galvoja, tai veikia tokie dalykai. Jei mąstai, tai turi pergaltvoti tokius dalykus ir daryti išvadas. Jei negali nevažiuoti negėręs, tai galvok ar išvis verta gerti.

T. Ar manote, kad Jūs ir kiti, kurie padarė panašius pažeidimus, turėtumėte gauti pagalbą ar mokymus, kad išvengtumėte pakartotinių nusikaltimų?

D1. Nu kartais reikia tos pagalbos.

D2. Papildomos pagalbos man nereikia, matot, dabar kai viena gyvenu, tai jokio impulso ir noro išgerti nėra.

D3. Manau, kad galima ir pačiam susitvarkyti, čia tik noro reikia. O kai noro nėra, reiktų psichologinės pagalbos.

D4. Aš skaitau reiktų. Panevėžio priklausomybių centre kai gulėjau, labai man padėjo, konsultantai padeda irgi. Juk specialistai išmano savo darbą. Tokią psichologinę pagalbą tikrai siūlyčiau. Alkoholizmas gi proto liga. Žmogus pradeda nebegalvoti, prisidaro visokių nesąmonių.

D5. Kaip kam. Aš pilnai suprantu šitus dalykus ir nevartoju praktiškai. Nėra pas mane taip, kad aš girtas važinėčiau, sakau išgėrimai pas mane labai reti. Gerti kai nemoku, tai stengiuosi

ir negerti. Jei žmogus pats nesusitvarkai, tai faktas, reik jiems pagalbos. Aš меčiau, pragyvenu daug geriau negerdamas, nei kad gerdamas. Bet reik tai suprasti. Vis tiek, tiek kurie priklausomi nuo alkoholio, tai jie dažniau ir vairuoja neblaivūs. Gi kuo daugiau gersi, tuo daugiau nesąmonių pridarysi. Nėra kalbos.

T. Kokie, Jūsų nuomone, būtų efektyviausi būdai kovoti su neblaiviais vairuotojais? Ką reikėtų keisti prevencijos srityje, kad žmonės vengtų vairuoti būdami neblaivūs?

D1. Reikia degtinę šalinti, kad jos nebūtų ir kad žmonės daugiau padėtų, juk matosi, kur girtas važiuoja.

D2. Galbūt prieinamumą alkoholio riboti, galbūt dažniau tikrinti geriančius policijai, nes pas mus miestely gi girti voliojasi prisipirkę maišuose pilna visokių gėrimų. Jiems tokiems parduoda parduotuvėj, niekas ten nežiūri. O po to tokie ima ir prisigalvoja visokių pramogų.

D3. Į visas mašinas sudėt alko bloku. Su alkoholiku, tai ką čia, neapribosi tu jo, gi vis tiek yra visokių taškų, kur gali gauti.

D4. Reik pagal save spręsti – alkoholis gi viską padaro. Tada ir važiuoja žmonės neblaivūs. Kiek per TV pažiūrim, tai vienas, padaro avariją, tai kitas. Čia būna blaivūs padaro, o čia kai neblaivūs.. Bausmės griežtinti.. nežinau.. jau jas ir taip sugriežtino. Reiktų kažką sugalvot, gal kažkaip ribot tą alkoholį, bet žinot, kai žmogui reik, norisi, tai jis bet kokiais būdais pasieks tą alkoholį. Tai atrodo, kad tokios išeities ir nėra. Jei žmogus vartojantis, tai jam tik specialistų pagalbos reikia, kad pravalytų tas smegenis ir pagalvotų jis prieš sėsdamas prie vairo ypač neblaivus ar važiuodamas netvarkinga mašina. Yra gi ir daktarų, ir visko, kas gali padėt. Čia reik sąmonin-gumo.

D5. Jau dabar atrodo gana skausmingai baudžia, baudos didelės, mašinas konfiskuoja. Manau, kad reik gydyti nuo alkoholizmo. Bet irgi, jei jis pats sau nepripažįsta, tai tu gydyk jį kiek nori, nepagydysi. Žmogus gi būna negeria, negeria ir pakliūna.

Apibendrinant atsakymus paaiškėjo, jog tyrimo dalyviai 32 – 55 m. amžiaus asmenys, 4 vyrai ir viena moteris.

Dauguma dalyvių įvardijo, kad pagrindinis veiksnys, lėmęs norą vairuoti neblaiviam, yra alkoholis. Beveik visi dalyviai vairuodami neblaivūs negalvojo apie galimas pasekmes. Tai rodo, kad apsvaigimo būseną susilpnina savikontrolę, slopina atsakomybės jausmą ir lemia impulsyvų elgesį, nes būdami blaivūs jie supranta, kad toks elgesys nėra tinkamas. Dviejų dalyvių artimos aplinkos asmenys žinojo apie jų vykdomą nusikalstamą veiką, tačiau nesiėmė jokių priemonių, kad tai sustabdytų. Faktas, kad vieno iš penkių dalyvių šeimos nariai, sužinoję, kad dalyvis vairuoja neblaivus, apie tai pranešė policijai, rodo stiprias moralines nuostatas ir kad emocinis ryšys nenugali suvokimo, jog tokie veiksmai kelia pavojų ne tik vairuotojui, tačiau ir aplinkiniams.

Nors visi dalyviai savo elgesį vertina labai blogai, tačiau tai nebūtinai reiškia, kad jie pajėgūs ar pasiruošę keisti savo elgesį, kadangi 3 iš 5 dalyvių vairuodami neblaivūs sustabdomi jau 2 kartą. Tam įtakos gali turėti nepakankamas sankcijų veiksmingumas, papildomai reikalaujantis socialinių ar psichologinių priemonių. Vienas iš dalyvių savo elgesį vertinęs netinkamu akcentavo, jog iš esmės jo elgesys yra pateisinamas, nes jis nesukėlė jokių padarinių. Toks požiūris atspindi neatsakingą rizikos suvokimą, kuris vertinamas ne pagal tai, kas buvo padaryta, o pagal tai, ko pavyko išvengti.

Trims dalyviams taikytas įpareigojimas nevartoti alkoholio buvo sąlyga, kurios nesilaikymas lemtų terminuotą laisvės atėmimą. Jo išvengė visi dalyviai ir taikytą bausmę laiko teisinga bei atitinkančią jų veiksmus, nors pabrėžia, kad ji nėra švelni. Būtent griežta bausmė, pasak daugelio dalyvių, gali padėti atgrasyti nuo vairavimo neblaiviam. Kelių dalyviu nuomone, galimas nusikalstamos veikos pakartotinumą susijęs su žmonių sąmoningumu. Jei žmogus nėra sąmoningas, ignoruoja riziką ir kitų žmonių gerovę, tai net ir griežta bausmė jam nepadės keisti elgesio. Pabrėžia, jog sąmoningi, protingi žmonės supranta bausmės esmę ir mokosi iš savo klaidų. Visi dalyviai nurodė nepageidaujantys papildomos pagalbos, padėsiančios kovoti su alkoholio vartojimu ar polinkiu vėl nusikalsti. Teigė gebantys patys save kontroliuoti, nors dalis dalyvių pabrėžė, kad tokia pagalba kai kuriems būtų naudinga. Pasak jų, ne visi gali pripažinti esantys priklausomi nuo alkoholio, o priklausomybę išskiria kaip veiksnį, lemiantį dažniau rizikingą elgesį.

Alkoholio ribojimas/panaikinimas pagrindinis dalykas, pasak dalyvių, galintis padėti kovot su neblaiviais vairuotojais. Visgi, supranta, kad tai yra kraštutinė priemonė, kurios efektyvumą sumažins nelegali alkoholio prekyba. Išskiriamas poreikis gydyti asmenis nuo priklausomybių bei visose transporto priemonėse įtaisyti alko blokus.

Ekspertų atsakymai į užduotus klausimus (priedas Nr. 2):

T. Kiek metų dirbate Lietuvos policijos sistemoje?

E1. 21 m.

E2. 28 m.

E3. 28 m.

E4. 34 m.

E5. 11 m.

T. Kokia yra dabartinė situacija, susijusi su neblaivių vairuotojų padaromomis nusikalstamomis veikomis, Lietuvoje? Kokie, Jūsų nuomone, yra pagrindiniai veiksniai, lemiantys neblaivių vairuotojų nusikalstamumą?

E1. Situacija negerėja. Kiekvienais metais fiksuojama vis daugiau neblaivių vairuotojų, kuriems gresia baudžiamoji atsakomybė. Ne kiek alkoholio vartojime problema, kiek žmonių sąmoningume. Trūksta jo.

E2. Bloga situacija, sekant spaudą, kaip civiliui, matoma, kad išlenda daug nemalonių dalykų, tačiau iš darbo pusės – daugiau bėdų, mano nuomone, pridaro neblaivūs vairuotojai iki baudžiamosios, nes jų skaičius daug didesnis. Nuo to juk viskas ir prasideda. Tik tiek kad jų padariniai ne tokie skaudūs. Nebaudžiamumas pagrindinis veiksnys. Tos nuobaudos išieškojimas, realus atlikimas. Kiek tokių, kurie pastoviai nusikalsta ar vairuoja neblaivūs, tie, vadinkime, juoduliai, kuriems niekas nerūpi, o ir išieškot iš jų nėra ko.

E3. Vairuotojų sąmoningumo lygis mažėja, jie jaučiasi nebaudžiami. Per mažas pareigūnų skaičius taip pat atveria jiems nekontroliuojamus kelius. O ką, vieną kartą pravažiuos nepastebėtas, kitą kartą vėl bandys. Atrodo, kad taikomos bausmės jų nepaliečia tiek, kiek jiems iš tikro to reiktų, jog suprastų ką ir kaip daro.

E4. Situacija po truputį gerėja, bet labai lėtai. Nėra akivaizdžių permainų ir problema išlieka rimta. Ypatinga įtaką turi socialinė asmens aplinka, kurioje jis gyvena, taip pat įtakos turi nedarbas, kai atsiranda daugiau laiko vartoti alkoholį. Pastebima, kad vis tiek dažniau neblaivūs vairuoja tie, kurie gyvenime turi problemų su alkoholio vartojimu. Aišku, būna ir paprastų atvejų, kai įvyksta konfliktai, tuo momentu susinervinę išvažiuoja. Neturi sąmoningumo.

E5. Ji tokia pati, nesikeičia. Pastoviai vienoda. Manau, kad sąmoningumo stoka.

T. Kaip manote, ar šiuo metu už nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281-1 str., LR BK 281 str. 2 d., 4 d., 6 d., padarymą numatyta atsakomybė yra pakankamai griežta? Ar, Jūsų nuomone, griežtos bausmės yra būdas, padedantis atgrasyti neblaivius asmenis nuo transporto priemonės vairo?

E1. Sankcijos tikrai nėra griežtos, o šnekant apie LR BK 281-1 str., manau, net per švelnios. Dažniausiai tokios bylos baigiasi baudžiamuoju įsakymu, taikant asmeniui švelnesnę bausmę. Griežta bausmė turi tam tikrą atgrasymo poveikį, tačiau tik trumpam laikui, tik tuo metu, kai įstatymas sugriežtinamas. Vėliau visuomenė pripranta ir tai tampa tarsi norma. Be to, žiniasklaidoje nėra skelbiami duomenys apie griežtas bausmes gavusius vairuotojus, tik išimtinis atvejais, jei tai padaro žinomi visuomenės veikėjai. Likusi visuomenės dalis nesužino apie taikomas bausmes, baudžiamojo poveikio priemones, jiems lieka nežinoma apie tai, kokios pasekmės gali laukti. Jei daugiau būtų apie tai kalbama viešai, tai galėtų turėti stipresnę atgrasančią reikšmę.

E2. Mes užfiksuojam, bet nežinom kas ten jiems skiriama. Jei normalus asmuo ir taip atsitiko, sakykim atgailauja, atlygina nuostolius, nori susigrąžinti teises, tai jam tikrai viskas labai daug kainuoja ir daug turi praeiti, kad atsistatytų vėl į normalų lygį, padarinius kompensuotų, jei avarija ir t.t. tai labai didelė kaip nuobauda. Juk ir kiti niuansai, vien pats teisių persilaikymas kiek kainuoja ir laiko atima, jei vyresnis, tai ne kiekvienas nueis ir persilaikys. O tam kuriam visai vienodai, kur apsisuko ir vėl tas pats, tai net neaišku kaip juos baust. Griežtos bausmės veikia tik tuos, kurie jas vykdo. Bandė, kad negalėtų registruoti turto, automobilio, kol nesusitvarkai su bausme iki galo, bet labai abejoju, kad tai veikia, nei jie ką turi, nei ką tu iš jų paimsi. Vienam labai didelė bausmė, kitam nusišvilpt.

E3. Manau, kad per švelni bausmė. Sankcijos ribos plačios, bet mano žiniom, bausmė lieka maža. Kiek užbaigiama baudžiamuoju įsakymu, juk skiriamos švelnesnės bausmės. Aišku, bausmė yra tas dalykas, kuris turi turėti savo atgrasomąją reikšmę, bet čia svarbiausia šviesti visuomenę pradedant nuo ugdymo įstaigų.

E4. Jos vis griežtinamos. Bausmės dažniausiai veikia vidutinę klasę, tačiau tie, kurie sistemingai linkę nusikalsti arba veda asocialų gyvenimo būdą, jiems bausmės nerūpi, jie dažnai jų daug turi ir nemoka. Galbūt reiktų griežtinti bausmę tiems, kurie perduoda valdyti transporto priemonę neblaiviems.

E5. Jos griežtos, bet jei jos būtų taikomos. Dabar įvairūs atleidimai nuo baudžiamosios atsakomybės pagal laidavimus ir t.t. Viskas gerai su bylos užbaigimu baudžiamuoju įsakymu, kai žmogus sutinka, gailisi, pirmas kartas, bet yra ir tokių, kurie ne pirmą kartą yra forminami neblaivūs ir dar BK. Tai jei antrą kartą jis pakliūna, tai nesvarbu kiek ten tas terminas, jei jis jau pakliūna, tai realią kažkokią laisvės atėmimo ar griežtesnę bausmę skirti, o ne vėl užbaigti lygiai taip pat kaip pirmą kartą. Panašu, kad bausmės neatbaido. Jei įvedus atsakomybę pagal BK jų nesumažėjo, tai reiškia nuo bausmių niekas nepasikeis. Dar net kalbant apie ATPK sunkius girtumus, atrodo net didesnė atsakomybė buvo nei dabar yra taikomos ir jis gaudavo ją iškart, o ne po tokio ilgo proceso.

T. Kaip vertinate policijos pareigūnų darbą ir jų vykdomas prevencines priemones, siekiant sumažinti neblaivių vairuotojų skaičių Lietuvos keliuose? Ar tiek atsitiktinių, tiek planinių vairuotojų patikrinimų keliuose vykdoma pakankamai?

E1. Šiuo metu priemonių vyksta labai mažai. Kelių policijos padaliniai sumažinti, o reaguojantys padaliniai nėra užpildyti. Dėl to pastarieji reaguoja į įvykius ir atlieka vietines akcijas. Dažnu atveju trūksta ir kompetencijų atlikti kokybiškas prevencines priemones neblaivių vairuotojų kontrolei.

E2. Labai teigiamai, labai nemažai suforminama pažeidėjų, tik gaila, kad išoriniai veiksniai padeda vairuotojams išvengti patikrinimų. Programėlės, mirksėjimai, dar, atrodo, tas žmonių supratingumas ne į tai orientuotas. O šiaip, atrodo daroma tiek tų priemonių, kiek įmanoma daugiau. Sunku rast tinkamą momentą ir vietą, kur jas daryt. Kartais techniškai neįmanoma, visur srautai, paprastą dieną paėmus jau be priemonių viskas užkišta, tik sustok pareiduoti ir kamščiai.

E3. Policijos pareigūnų darbą vertinu teigiamai. Prevencinių priemonių vykdoma tiek Generalinio komisaro nurodymu šalies mastu, tiek VPK planu atskiros apskrities mastu. Pačių planų tikrai pakanka, tačiau kai yra pareigūnų, kurie tuos planus vykdo, trūkumas, tai jos vykdomos ne taip plačiai ar galbūt kokybiškai, kaip būtų vykdoma, jei gretos būtų didesnės.

E4. Tokios priemonės yra būtinos, tai vertinu gerai. Jų daroma tikrai nemažai, bet visuomet norisi vis daugiau. Mažesniuose miesteliuose, kur ypatingai juntamas pareigūnų trūkumas, priemonės vykdomos pasitelkiant mažiau pajėgų, o tai turi įtakos reidų kokybei.

E5. Gerai vertinu. Aš, manau, kad planinių vairuotojų patikrinimų vyksta tikrai pakankamai ir kartais net per daug. Tos priemonės vykdomos kiekvieną savaitgalį, kiekvieną ilgąjį savaitgalį, prieš šventes, per šventes. Pareigūnų trūkumas, bent jau pas mus, neįtakoja patikrinimų. Turėtų ir kiti padaliniai prisidėti, ne tik kelių policija.

T. Jūsų nuomone, ar švietimo programos Lietuvoje yra efektyvios, siekiant sumažinti neblaivių vairuotojų skaičių keliuose? Kiek jos veiksmingos jaunajai kartai?

E1. Asmeniškai nesu susidūręs su švietimo programomis ir kokia forma jos vyksta. Jei kalbant apie bendruomenės pareigūnus – jie bendrauja su visuomenės nariais tomis temomis, tačiau jų didžioji auditorijos dalis – senjorai, kurie dažniausiai nėra ta vairuotojų grupė, kurie vairuoja būdami neblaivūs. Kalbant apie jaunimą, šiuo metu pastebimos tendencijos, kad jaunimas mažiau vartoja alkoholinius gėrimus, tačiau svaiginasi kitomis medžiagomis. Žinoma, jaunimui prevencinių priemonių nebus per mažai, jų kuo daugiau, tuo geriau.

E2. Nelabai žinau tokių vykdomų švietimo programų.

E3. Manau, kad jei jos yra vykdomos ir pasiekia reikiamą asmenų grupę, tai poveikis vis tiek kažkoks turi būti. Gal ne kiekvienam, bet jei bent 1 iš 15, tai jau rezultatas. Pagrindinis klausimas, kaip pritraukti ir sudominti kuo didesnę žmonių grupę, kurioje didžioji dalis būtų būtent tų pažeidėjų, kad jie ne tik išsėdėtų, bet ir kažką savintųsi. O vaikai, greičiausiai juos pradžioje apie alkoholio žalą reikėtų šviesti, o kai nebus alkoholio arba jo vartojimas bus sąmoningas, tai nebus ir kitų problemų.

E4. Apie mokykloje vykdomas programas nelabai ką žinau, apart to, kad bendruomenės pareigūnai pagal turimus planus lankosi kiekvienoje klasėje ir dėsto turimą medžiagą. Jei kalbant apie vyresnius, tai į tokius mokymus dažniausiai ateina tvarkingi žmonės, kuriems įdomu ar kurie

ieško bendruomeniškumo. Statistiniam pažeidėjui prievartos jokios nėra, tai ir susidomėjimas iš jų nulinis, jokios iniciatyvos nerodo. Jaunimui priemonės bus paveikios, kai ne tik jomis bus rodomas tinkamas pavyzdys, bet prisidės ir šeima, kurioje jis gyvena. Jie ir sukuria visą pagrindą, kad išaugtų sąmoningas žmogus.

E5. Aš nežinau taikomų švietimo programų. Jei apie bendruomenes pareigūnus kalbėt, tai jie labiau orientuojasi į vaikus, o vaikas dar nevairuoja, tai tikėtina, kad ir girtas nevairuos. Švietimas, kas be ko, jiems yra būtinas, siekiant ugdyti sąmoningumą, bet dabar ypatingai reikia susitelkti į labiausiai nusikalsti linkusias asmenų grupes ir juos šviesti.

T. Kokios prevencinės ir kontrolės priemonės, Jūsų manymu, yra efektyviausios kovojant su neblaiviais vairuotojais Lietuvoje?

E1. Pagrindinė ir svarbiausia prevencija, kad vairuotojas sėsdamas už vairo neblaivus žinos, jog tikrai pakliūs policijai. Kad tai įgyvendinti reikia grąžinti pareigūnus dirbti į gatves, nes šiuo metu beveik visi KET pažeidimai fiksuojami per vaizdo stebėjimo kameras ar gavus pranešimą iš kitų vairuotojų, o reali kontrolė nebėra tokia aktyvi.

E2. Efektyviausios kontrolės priemonės – reidai, akcijos. 0 ‰ riba – vertinama teigiamai, tik nuobauda turėtų būti adekvati – kad būtų mažesnės sankcijos, nes būtų nerealu, jei įpūti 0,2 ‰. ir teisiu atėmimas bei kiti reikalai. Nuo 0,1 ‰. iki 0,4 ‰ mažesnes bausmes taikyti. Kuo aukščiau kelsi ribą, tuo daugiau atsiras tokių, kurie galvos, kad daugiau išgert galiu.

E3. Reidai ir, manau, kad apie juos kaip tik reik viešinti žiniasklaidoje. Žmonės turi žinoti, kad išvažiavus neblaiviam, jis bus sustabdytas.

E4. Bausmės neišvengiamumas. Esmė ne bausmės dydyje, o jos neišvengiamume - ji turi pasiekti asmenį. Arba visiems tiems, kurie nemoka baudų, taikyti draudimus, kurie iš esmės varžytų gyvenimą, pvz.: negali sudaryti santuokos, pasiimti paskolų ir t.t. Taip pat socialinės reklamos, jei būtų galima jas tokias transliuoti per televiziją. Reikia, kad jose atsispindėtų žiaurūs padariniai. Tai tikrai veikia. Nebūtinai patį pažeidėją, bet ugdytų suvokimą, pilietiškumą asmenų, kurių artimieji gali neblaivūs išvažiuot. Kai pasąmonėj tokie vaizdai įstrigs. Pareigūnų skaičius didesnis gatvėse. Netgi galima orientuotis į tas pačias programėles, kuriose visi žymi, kur stovi pareigūnai - žymėt melagingai, kad ten ir ten stovi. Nors visuomenė tokius melagingus pranešimus programėlėse gesins, bet vis tiek tam tikras poveikis bus, nespės taip greit susigaudyt kur stovi, ir kur nebe. 0 ‰. riba geras dalykas. Žinoma, kad nulis ir viskas, negalima nieko ir nėra pagundų, kad truputi gali išgerti, ar vyno ar dar ko, o galiausiai gaunasi viskas blogiau. Nebūtų pagundų, žinia kad negalima ir viskas.

E5. Tai tik reidai – visų stabdymas ir tikrinimas. Aš esu už nulio promilių ribą, tada nebūtų jokių problemų. Sąmoningus žmones tokie pakeitimai tikrai paveiktų, o tie, kaip aš sakau,

kur važiuoja girti, kai tik nori, tai jam jokio skirtumo ar įstatyme 0 ar 0,4 %.

T. Kokie, Jūsų nuomone, yra didžiausi iššūkiai kovojant su neblaiviais vairuotojais Lietuvoje ir kaip juos galima įveikti?

E1. Didžiausias iššūkis ir yra juos sugauti. Kiek tokių kurie lieka nepastebėti. Daugiau kontrolės, daugiau dirbančių pareigūnų keliuose. Taip pat reikia pakeitimų įstatyminėje bazėje, siekiant palengvinti įrodinėjimo našta.

E2. Turim priemonės, turim galimybes dirbti ta linkme, tai su dideliais iššūkiais nesusiduriame.

E3. Dažniausiai pažeidimus daro nedirbantys, nemokantys baudų bei turintys problemų su alkoholio vartojimu. Žmonės, kuriems reikia realios pagalbos susitvarkyti gyvenimą. Turėtų būti kažkokia sistema privedanti tokius asmenis arčiau gydymo, o jei patys nepripažįsta ar laikosi nuomonės, kad gydytis yra gėdinga, turėtų būti taikomas priverstinis gydymas bei įdarbinimas atliekant visuomenei naudingus darbus.

E4. Kiekvienas žmogus yra labai skirtingas ir kai toks elgesys nėra tik tos dienos susiklosčiusių aplinkybių padarinys, bet slepia kur kas rimtesnes priežastis, va tai gali tapti tikru iššūkiu. Žmogus net ir turėdamas įvairių problemų, turi žinot, kad neblaivus vairuoti negali, bet moraliniai įsitikinimai ne visada pakankami, kai yra priklausomybės, psichologinės problemos. O pas kitus net ir to moralinio įsitikinimo nėra. Ta kova reikalauja kompleksinio požiūrio, kad ne tik nubaustas būtų, bet ir pagalba asmeniui suteikta.

E5. Žmonių sąmoningumas yra pagrindinis kirtis ir jei kažkokie įpročiai ir vertybės buvo formuojami metai iš metų, kažkoks aplinkos netinkamas pavyzdys rodomas, tai vien įstatymais ir baudom žmogaus mąstymo nepakeisi. O jei dar pas žmogų ir noro nėra ar priešišškai nusistatęs prieš visą teisėsaugą, tai kova su vėjo malūnais. Reikia susitelkti į vaikus, kurių mąstymą dar galima pakeisti, išugdyti tinkamas vertybes.

Apibendrinant ekspertų atsakymus paaiškėjo, kad jų nuomone, neblaivūs vairuotojai vis dar aktyviai važinėja Lietuvos keliais ir kelia susirūpinimą.

Ekspertai akcentuoja, kad nors LR BK neblaiviems vairuotojams numatytos, jų nuomone, pakankamai griežtos bausmės ribos, tačiau vairuotojams jos, vadovaujantis LR BK ir LR BPK normomis, skiriamos per švelnios. Pabrėžiama, kad griežtos bausmės turi savo atgrasomąjį poveikį tiems, kurie bausmes vykdo, į jas reaguoja. Problematiškiausia su vairuotojais, kurie neturi turto, nemoka baudų. Tokiu atveju ar bausmė griežta, ar ji švelnesnė, ji neturi jokio poveikio, nes nepasiekia adresato. Išskiriama nuomonė, jog ne taip svarbu, koks bausmės dydis, svarbu, kad ji liktų neišvengiama.

Pastebimas skirtingas didmiesčiuose ir mažesniame miestelyje dirbančių ekspertų požiūris į policijos pareigūnų vykdomas kontroles priemones, akcentuojant skirtingas kylančias problemas. Nors vykdomas priemones ekspertai vertina gerai, tačiau mažame miestelyje dėl pareigūnų trūkumo priemonės vykdomos ne taip dažnai, ne taip kokybiškai, dažniausiai apsiribojant tik vietinėmis akcijomis. Didmiesčių pareigūnai neakcentuoja pareigūnų trūkumo. Nurodo, kad planinių vairuotojų patikrinimų vyksta užtektinai, o kartais net ir per daug. Pagrindinę problemą sudaro eismo intensyvumas, ribojantis kontrolės priemonių taikymą.

Didžioji dalis ekspertų nėra susidūrę su Lietuvoje taikomomis švietimo programomis. Kaip pavyzdį išskiria policijoje dirbančius bendruomenės pareigūnus, kurių darbas labiau orientuotas į jaunosios kartos nei suaugusiųjų švietimą eismo saugumo klausimais. Kaip problemą išskiria menką nusikalsti linkusių asmenų susidomėjimą bendruomenės pareigūnų veikla ir vykdomais mokymais. Priduriama, kad jaunimą šviesti, kalbėti apie alkoholio žalą yra svarbu, tačiau prie visa to turi prisidėti šeima, kuri yra svarbiausias pagrindas sąmoningam žmogui išaugti.

Reidai, žinojimas apie neišvengiamą policijos kontrolę kelyje minimi, kaip viena pagrindinių prevencinių ir kontrolės priemonių, galinčių padėti kovoti su neblaivias vairuotojais Lietuvoje. Didžioji dalis ekspertų pritaria LR BK pakeitimui, nustatant 0 ‰ ribą visiems kelių transporto priemonių vairuotojams, pabrėžiant, kad tokiu atveju vairuotojams nekiltų jokių pagundų.

Pasak ekspertų neblaivių vairuotojų nusikalstamumas vien teisėsaugos taikomomis priemonėmis suvaldytas nebus. Tai problema, kuri iš esmės yra susijusi su kur kas stipresniais socialiniais, kultūriniais, psichologiniais veiksniais - priklausomybe nuo alkoholio, asmens atsakomybės ir sąmoningumo stoka. Didžiausias iššūkis – paskatinti žmones keisti savo vertybes ir didinti sąmoningumą.

IŠVADOS

1. Lietuvos gyventojai yra vieni daugiausiai grynojo alkoholio suvartojančių pasaulio gyventojų. Lietuvoje galiojantis neblaivių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281-1 str. ir 281 str. 2 d., 4 d., 6 d., reglamentavimas atspindi valstybės siekį užtikrinti aukštą kelių eismo saugumo lygį naudojant griežtą baudžiamąją politiką.

2. Lyginant 2019 m. ir 2024 m. neblaivių vairuotojų padarytų registruotų nusikalstamų veikų, pagal LR BK 281-1 str., kai neblaiviam vairuotojui buvo nustatytas 1,51 ‰ ir daugiau neblaivumas ar kai jis vengė neblaivumo patikrinimo, kai jam buvo nustatyti neblaivumo požymiai, arba vartojo alkoholį po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo ir buvo nustatytas 1,51 ‰ ir daugiau neblaivumas, Lietuvoje padaugėjo. Tai rodo, kad taikomos prevencijos ir kontrolės priemonės, siekiant sumažinti neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų skaičių, nėra pakankamai veiksmingos.

3. 2019-2024 m. nusikalstamas veikas, numatytas LR BK 281-1 str. bei LR BK 281 str. 2 d., 4 d., 6 d. dažniausiai vykdė vyrai, asmenys, priklausantys 30-59 m. amžiaus grupei, asmenys turintys vidurinę išsilavinimą, asmenys dirbantys nevalstybinėje įstaigoje ar įmonėje, esantys bedarbiai arba nedirbantys.

4. Neblaivių vairuotojų nusikalstamumui įtakos turi vaikystėje tėvų ir netinkamai pasirinktų draugų formuojami elgesio modeliai, tiesiogiai susiję su jų socialine padėtimi, polinkiu vartoti alkoholį ir nusikalsti. Atsiradusios psichologinės problemos bei galimybė išvengti ribojimų, taikomų alkoholio įsigijimui, sukuria neblaivių vairuotojų nusikalstamumui palankias sąlygas.

5. Lietuvoje taikomos švietimo programos, skirtos neblaivių vairuotojų prevencijai ir kontrolei, orientuotos į mokyklinio amžiaus ir nusikalstamą veiką padariusius asmenis. Tokio pobūdžio programos nėra aktyviai taikomos asmenims, kurie nepriklauso įvardytoms grupėms.

6. Galiojantis teisinis reglamentavimas, lemia skirtingus, vienodai taikomų baudžiamojo poveikio priemonių: transporto priemonės konfiskavimo ir draudimo naudotis specialia teise vairuoti transporto priemonę, padarinius, kurie kiekvienam asmeniui skiriasi priklausomai nuo jo turinės padėties bei polinkio nepaisyti teisės normų ir sudaro sąlygas nusikalstamam recidyvui.

7. Lietuvos policijoje esantis policijos pareigūnų trūkumas, rečiau ir ne taip kokybiškai vykdomos neblaivių vairuotojų kontrolės priemonės, lemia didesnę tikimybę, kad neblaivus vairuotojas kelyje nebus pastebėtas.

PASIŪLYMAI

1. Skirta Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerijai bei Lietuvos transporto saugos administracijai. Atsižvelgiant į tai, kad 2019-2024 m. duomenimis dažniausiai nusikalstamą veiką padarė neblaivūs vairuotojai, priklausantys 30-59 m. amžiaus grupei, o Lietuvoje esančios švietimo programos, skirtos alkoholio vartojimo ir vairavimo neblaiviam prevencijai, yra orientuotos į mokyklinio amžiaus ir nusikalstamą veiką padariusius asmenis, siūloma įtraukti privalomą vairavimo neblaiviam prevencijos programą į vairavimo mokymosi kursą. 4-6 akademinį valandų trukmės programa apimtų alkoholio psichofiziologinio poveikio, naujausių statistinių duomenų, atvejų analizę, teisinės atsakomybės apžvalgą.

2. Skirta Lietuvos transporto saugos administracijai. Siūloma grąžinti neblaivių vairuotojų prevencijai kurtas socialines reklamas, kuriose nevengiant sukelti žiūrovui neigiamas emocijas būtų aiškiai atvaizduojamos neblaivaus vairuotojo elgesio priežastys ir pasekmės, akcentuojamas tokio elgesio pavojingumas ir modeliuojamas teigiamo elgesio pavyzdys. Lietuvos keliuose turėtų būti neblaivių vairuotojų prevencijai skirti socialinių reklamų stendai. Siūloma svarstyti galimybę alkoholio pakuotes žymėti prevencinio pobūdžio vizualiniais įspėjimais, analogiškai taikomais tabako gaminiais, siekiant formuoti atsakingesnę požiūrį į alkoholio vartojimą ir jo ryšį su vairavimu.

3. Siūloma automobilių kelių direkcijai ir Lietuvos policijai svarstyti Lietuvoje Pauliaus Maleikos sukurto inovatyvaus sprendimo, programinės įrangos, diegiamos į transporto priemonių vaizdo registratorius ir padedančios identifikuoti neblaivius vairuotojus, tolesnį tobulinimą ir praktinį taikymą. Atsižvelgiant į tai, kad Lietuvos policijoje aktyviai naudojami bepiločiai orlaiviai, siūloma integruoti ir užsienio tyrėjų kuriamą bepiločių orlaivių programą, skirtą tikslesniam neblaivių vairuotojų nustatymui taip stiprinant technologinį atsaką į neblaivių vairuotojų nusikalstamumą.

LITERATŪRA

Teisės aktai:

1. „Aiškinamasis raštas „Dėl alkoholio kontrolės įstatymo Nr. I-857 29 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto“. TAR. Žiūrėta 2025 m. kovo 13 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/ebbf71002c0911e8a1edec7ada37067a?jfwid=3d5v1xywa>.
2. „Dėl Lietuvos tarybų socialistinės Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo“. LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 6 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.20465>.
3. „Įsakymas „Dėl alkoholinių gėrimų klasifikavimo“. LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 1 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.181639/asr>.
4. „Įsakymas, „Dėl Alkoholio, tabako ir kitų psichiką veikiančių medžiagų vartojimo prevencijos programos patvirtinimo“. LRS. Žiūrėta 2025 m. kovo 12 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.272725>.
5. „Lietuvos Respublikos alkoholio kontrolės įstatymas“. LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 1 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.17752>.
6. „Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 68, 281 straipsnių pakeitimo ir kodekso papildymo 281-1 straipsniu įstatymas. LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 6 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/c5e8f4a3199911e9bd28d9a28a9e9ad9>.
7. „Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas“ Suvestinė (2025-02-01 iki 2025-12-31). LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 5 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111555/asr>.
8. „Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas“. LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 6 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111555>.
9. „Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas“ Suvestinė (2003-05-01 - 2003-07-03). LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 6 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111555/kDdENGoCmD>.
10. „Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas“. Suvestinė (2017-01-01 - 2017-05-11). LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 6 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111555/ftPPGhVZYg>.
11. „Lietuvos Respublikos Konstitucija“. LRS. Žiūrėta 2025 m. kovo 14 d. <https://www.lrs.lt/home/Konstitucija/Konstitucija20220522.htm>.
12. „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas“. LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 3 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111999/asr>.

13. „Lietuvos Respublikos švietimo įstatymas“. LRS. Žiūrėta 2025 m. kovo 14 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.1480/asr>.
14. „Lietuvos TSR administracinių teisės pažeidimų kodeksas“. LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 6 d. <https://e-seimas.lrs.lt/rs/legalact/TAD/TAIS.20463/>.
15. „LR alkoholio kontrolės įstatymo 29 str. pakeitimo įstatymo projekto aiškinamasis raštas“. LRS. Žiūrėta 2025 m. kovo 24 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalActPrint/lt?jfwid=-vfuz080lp&documentId=8d5c3b61ed5211e3abf5c17841df37a3&category=TAK>.
16. „Nutarimas „Dėl Nacionalinės darbotvarkės narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės, vartojimo prevencijos ir žalos mažinimo klausimais iki 2035 metų patvirtinimo““. LRS. Žiūrėta 2025 m. kovo 12 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/1bc8cc00faf111edbc0bd16e3a4d3b97?jfwid=-117zma86m>.
17. „Nutarimas „Dėl Nacionalinės darbotvarkės narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės, vartojimo prevencijos ir žalos mažinimo klausimais iki 2035 metų įgyvendinimo 2024–2026 metų plano patvirtinimo““. LRS. Žiūrėta 2025 m. kovo 10 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/7c5a8dc40e9511ef8e4be9fad87afa59?jfwid=32wf90sn>.
18. „Nutarimas „Dėl transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo ar apsvaigimo nustatymo taisyklių patvirtinimo ir leidžiamos etilo alkoholio koncentracijos darbo metu ar savarankiškos veiklos vykdymo metu nustatymo““. LRS. Žiūrėta 2025 m. vasario 5 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.275868/asr>.
19. Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksas“. Infolex. Žiūrėta 2025 m. balandžio 9 d. <https://www.infolex.lt/ta/336765:str423>.

Teismų praktika:

20. „Teismų praktikos taikant turto konfiskavimą (BK 72 straipsnis) apžvalga“. LAT. Žiūrėta 2025 m. vasario 6 d., <https://www.lat.lt/data/public/uploads/2018/06/ab-32-1.doc>.

Specialioji literatūra:

21. Barta, D. Willim, Virginia Fisher ir Patrick Hynes. „Decreased re-conviction rates of DUI offenders with intensive supervision and home confinement“. *Am J Drug Alcohol Abuse* 43, 6 (2017): 742-746. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/27797275/>.
22. Anderson, Peter. „Alkoholio poveikis sveikatai“. Iš *Alkoholis Europos sąjungoje. Vartojimas, žala ir politikos priemonės*, Peter Anderson, Lars Møller ir Gauden Galea, 5-6. World Health Organization: 2012. https://www.ontakk.lt/wp-content/uploads/Alcohol_in_EU_LT.pdf.

23. Astrauskienė, Audronė ir Laima Bulotaitė. „Lietuvos gyventojų, vairavusių apsvaigus nuo alkoholio, alkoholio vartojimo įpročiai“. Iš *Visuomenės sveikata*, Remigijus Jankauskas, 89. Vilnius: higienos institutas, 2011. [https://sena.hi.lt/uploads/pdf/visuomenes%20sveikata/2011.1\(52\)/Sveik_1\(52\)_Bulotaite_M.pdf](https://sena.hi.lt/uploads/pdf/visuomenes%20sveikata/2011.1(52)/Sveik_1(52)_Bulotaite_M.pdf).
24. Babacginaitė, Genovaitė, Jūratė Galinaitytė, Gitana Jurelaitienė, Alfredas Kiškis, Aistė Kuolaitė, Brigita Palavinskienė, Arūnas Paukštė, Artūras Petkus, Aida Raudonienė, Tomas Rudzkis ir Rokas Uscila. *Kriminologija*. Vilnius, 2010. <https://cris.mruni.eu/server/api/core/bitstreams/cd0ceacb-9f55-4bb9-b3a8-60d77e3b228a/content>.
25. Belov, Mikhail ir Anton Kazun. „Beware of His Car: Why Are Men More Dangerous than Women Behind the Wheel?“. *Sociology of power* 36, 2 (2024): 143. https://www.researchgate.net/publication/383012845_Beware_of_His_Car_Why_Are_Men_More_Dangerous_than_Women_Behind_the_Wheel.
26. Beržinskaitė, Rūta. „Kriminalinės bausmės paskirtis“. Referatas, Lietuvos teisės universitetas, 2003. <https://www3.mruni.eu/~akiskis/geriausi/kriminalines-bausmes-paskirtis.doc>.
27. Blom, Martine ir Dapkhne Blokdijk. „Long-term effectiveness of the alcohol ignition interlock programme: A retrospective cohort study in the Netherlands“. *Accident Analysis & Prevention* 151 (2021). <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457520317085>.
28. Brumback, Ty, Dingcai Cao ir Andrea King. „Effects of Alcohol on Psychomotor Performance and Perceived Impairment in Heavy Binge Social Drinkers“. *Drug Alcohol Depend* 91(1), (2007): 10-17. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC2764986/pdf/nihms-31699.pdf>.
29. Butkutė, Eglė. „Deviantinio elgesio išmokimo ir išvengimo priežastys ir ypatumai“. Magistro baigiamasis darbas, Vilniaus universitetas, 2022. <https://epublications.vu.lt/object/elaba:192964483/192964483.pdf>.
30. Daukšaitė, Inga. „Kelių transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems: ar reikalinga plėsti baudžiamosios atsakomybės ribas?“. *Teisės problemos* 86, Nr. 4 (2014): 48-56. <https://teise.org/wp-content/uploads/2023/01/Inga-14-4.pdf>.
31. Endriulaitienė, Auksė, Laura Seibokaitė, Rasa Marksaitytė ir Kristina Žardeckaitė-Matulaitienė. „Skirtingų grupių vairuotojų savižina vertinamo rizikingo vairavimo ir asmenybės bruožų sąsajos“. *Psichologija*. 48: (2013): 23. https://www.researchgate.net/publication/292021430_Skirtingu_grupiu_vairuotoju_savi_zina_vertinamo_rizikingo_vairavimo_ir_asmenybes_bruozu_sasajos.
32. Gaidamavičiūtė, Gabija. „Priklausomybę nuo alkoholio turintys tėvai ir jų vaikų

- sveikata“. (2022): 18. <https://medicssciences.com/wp-content/uploads/2025/01/Priklausomybe-nuo-alkoholio-turintys-tevai-ir-ju-vaiku-sveikata.docx>.
33. Gailienė, Danutė, Paulius Skruibis, Said Dadašev ir Dovilė Grigienė. „Savižudiškumo tendencijos ir sociokultūriniai suicidinės rizikos veiksniai Lietuvoje: rekomendacijos nacionalinę ir regioninę savižudybių prevenciją kuriančioms institucijoms“. *Rekomendacijos nacionalinę ir regioninę savižudybių prevenciją kuriančioms institucijoms*, (2022): 21. https://www.fsf.vu.lt/dokumentai/katedros/klinijkines-ir-organizacines/Suicidologijos_tyrim%C5%B3_grup%C4%97/Savizudiskumo_tendencijos_2022.pdf.
 34. Gutas, Aurelijus. „Vairavimas apsvaigus: grėsmės, padariniai ir baudžiamoji atsakomybė“. Iš *Teisės viršenybės link*, Bronius Sudavičius, 101-120. Vilnius: Vilniaus universiteto teisės fakultetas, 2019. https://www.tf.vu.lt/wp-content/uploads/2019/06/teises_virsenybes_link_145x205mm_INTERNETUI_geras.pdf#page=102.
 35. Heimer, Karen. „Changes in the Gender Gap in Crime and Women’s Economic Marginalization“. Iš *The Nature of Crime: Continuity and Change*. Gary LaFree, Charles M. Friel, Julie Horney, David Duffee ir kt., 427. The National Institute of Justice, 2000. <https://tile.loc.gov/storage-services/master/gdc/gdcebookspublic/20/23/69/20/02/v1/2023692002v1/2023692002v1.pdf>.
 36. Idkinaitė, Sandra. „Moterų nusikaltimų socialiniai veiksniai“. Magistrinis darbas, Vilniaus universitetas, 2011. <https://epublications.vu.lt/object/elaba:6078709/6078709.pdf>.
 37. Inpinen, Antti, Pia Mäkelä, Karoliina Karjalainen ir Jari Kalevi Haukka. „The Association between Social Determinants and Drunken Driving: A 15-Year Register-based Study of 81,125 Suspects“. *Alcohol and Alcoholism* 46, 6 (2011): 727. https://www.researchgate.net/publication/51453992_The_Association_between_Social_Determinants_and_Drunken_Driving_A_15-Year_Register-based_Study_of_81125_Suspects.
 38. Ivers, Rebecca, Teresa Senserrick, Soufiane Boufous, Mark Stevenson, Huei-yang Chen, Mark Woodward ir Robyn Norton. „Novice Drivers’ Risky Driving Behavior, Risk Perception, and Crash Risk: Findings From the DRIVE Study“. *American Journal of Public Health* 99, 9 (2009): 1638-1643. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC2724457/pdf/1638.pdf>.
 39. Jacobs, James B. „The law and criminology of drunk driving“. *The University of Chicago press journals* 10, (2017): 171-229. https://www.researchgate.net/publication/249188548_The_Law_and_Criminology_of_Drunk_Driving.

40. Janonienė, Raimona, Iveta Petraitytė, Ieva Radzevičiūtė, Gintarė Petronytė. „*Alkoholio reklamos įtaka alkoholio vartojimui*“. Kaunas, 2016. file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/Alkoholio+reklama_ataskaita.pdf.
41. Janušauskienė, Diana, Eglė Vileikienė, Laima Nevinskaitė ir Ingrida Gečienė. „Subjektivus grėsmių suvokimas: ar Lietuvos gyventojai jaučiasi saugūs?“. *Filosofija. Sociologija* 28, Nr. 2 (2017): 103-104. <https://mokslozurnalai.lmaleidykla.lt/publ/0235-7186/2017/2/99-108.pdf>.
42. Jasiukevičiūtė, Toma. „Priklausomybės nuo alkoholio progresavimas ir asmens tapatumas biografiniuose pasakojimuose: nuo tapatumo valdymo iki „alkoholinės beprotybės“. *Visuomenės sveikata* 3(62) (2013):81. [https://visuomenessveikata.hi.lt/uploads/pdf/visuomenes%20sveikata/2013.3\(62\)/VS%202013%203\(62\)%20ORIG%20S%20Priklausomybe%20nuo%20alkoholio.pdf](https://visuomenessveikata.hi.lt/uploads/pdf/visuomenes%20sveikata/2013.3(62)/VS%202013%203(62)%20ORIG%20S%20Priklausomybe%20nuo%20alkoholio.pdf).
43. Jasiukevičiūtė, Toma. „Priklausomybės nuo alkoholio progresavimas ir asmens tapatumas biografiniuose pasakojimuose: nuo tapatumo valdymo iki „alkoholinės beprotybės“. *Visuomenės sveikata* 3(62) (2013):81.
44. Johnson, Ben. „*Do Criminal Laws Deter Crime? Deterrence Theory in Criminal Justice Policy: A Primer*“. Minnesota, 2019. <https://www.house.mn.gov/hrd/pubs/deterrence.pdf>.
45. Karpuškienė, Vita, Aušrytė Rastėnienė ir Arvydas Liepuonius. „Alkoholio vartojimo įpročiai, aplinka ir pasekmės Lietuvoje“. *Socialinė teorija, empirija, politika ir praktika*: 18 (2019): 59–73. <https://etalpykla.lituanistika.lt/fedora/objects/LT-LDB-0001:J.04~2019~1569508003887/datastreams/DS.002.0.01.ARTIC/content>.
46. Karpuškienė, Vita, Aušrytė Rastėnienė ir Arvydas Liepuonius. „Alkoholio vartojimo įpročiai, aplinka
47. Kaufman, J. Elinore ir Douglas J. Wiebe. „Impact of State Ignition Interlock Laws on Alcohol-Involved Crash Deaths in the United States“. *Am J Public Health* 106(5) (2016). <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/26985604/>.
48. Kazlauskaitė, Asta. „Tėvystės įgūdžių mokymo poreikis tėvams, auginantiems jaunesnio mokyklinio amžiaus vaikus“. Magistro baigiamasis darbas, Vilniaus universitetas, 2011. <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/2663edd7-d271-4be7-b0d9-cff4adbf78fd/content>
49. Kirstukaitė, Beata, Akvilė Paškauskienė, Sigitas Chmieliauskas, Sigitas Laima, Diana Vasiljevaitė ir Jurgita Stasiūnienė. „Forensic Assessment of Alcohol Intoxication in Cases of Fatal Road Traffic Accidents in Lithuania“. *Vilnius University Press* 31, 1, (2024): 95-102. <https://www.journals.vu.lt/AML/article/view/34477/33751>.

50. Kiškis, Alfredas. „Nusikalstamumas Lietuvoje: ko neparodo oficialioji statistika?“. *Mokslo darbai* 11, 113 (2008): 114–123. https://www.researchgate.net/publication/289525848_Nusikalstamumas_Lietuvoje_ko_neparodo_oficialioji_statistika.
51. Kruopas, J, A.Lyberis, J.Paulauskas, J.Senkus ir B.Tolutienė. *Lietuvių kalbos žodynas*. Vilnius: minties leidykla, 1968.
52. Kuri, Helmut ir Martin Brandenstein. „Naujo poreikio bausti“ klausimu – ar griežtesnės bausmės yra veiksminga nusikalstamumo prevencijos priemonė?“. *Teisės problemos* 2(64), (2009): 8. <https://teise.org/wp-content/uploads/2016/10/2009-2-kury-brandenstein.pdf>.
53. Lu, Siyi. „The effect of influencers on high school students“. *Psychology and Public Media* 29, 1 (2023): 42-47. https://www.researchgate.net/publication/376307271_The_Effect_of_Influencers_on_High_School_Students.
54. Melaika, Paulius. „Dirbtinio intelekto metodų tyrimas, siekiant aptikti išsiskiriančius vairavimo atvejus iš vaizdo kamerų medžiagos. Baigiamasis magistro studijų projektas, Kauno technologijos universitetas, 2021. <https://epubl.ktu.edu/object/elaba:95418185>.
55. Michailovič, Ilona. „Moterų nusikalstamo elgesio problematika“. *Teisė* 93 (2015): 93. https://www.researchgate.net/publication/330724630_MOTERU_NUSIKALSTAMO_ELGESIO_PROBLEMATIKA.
56. Nacionalinė švietimo agentūra. *Lietuva. Švietimas šalyje ir regionuose*. Vilnius, 2024. https://smsm.lrv.lt/public/canonical/1724750670/5886/Svietimas_Lietuvoje_2024_web.pdf.
57. Naidič, Edgaras ir Justas Bražiūnas. „Žūčių Lietuvos keliuose dinamika ir priežastys“. *Mokslas – Lietuvos ateitis*, 15 (2023): 1–10. <https://journals.vilniustech.lt/index.php/MLA/article/download/19201/11785>.
58. Nicoleta, Andreea. „Crime prevention through education“. *Law, Society and Organisations* 3, 5 (2018): 78. https://seaopenresearch.eu/Journals/articles/LSO_5_2.pdf.
59. Nikartas, Simonas. „Už seksualinio pobūdžio nusikalstamas veikas teistų asmenų registrų veiksmingumo tyrimai užsienio valstybėse“. Iš *Teisės e-aktualijos*, Lietuvos teisės institutas, 31. Vilnius, 2018. https://teise.org/wp-content/uploads/2018/05/aktualijos-18_1_Nr14.pdf.
60. Nugaraitė, Guoda. „Vienišumo, gerovės ir depresiškumo reikšmė aiškinant 50 metų ir vyresnių suaugusiųjų alkoholio vartojimo ypatumus“. Mokslo tiriamasis darbas, Vilniaus universitetas, 2024. <https://epublications.vu.lt/object/elaba:210542500/>.

61. Pakarskienė, Diana. „Vairuotojų emocijų valdymo sunkumų ir priklausomybę sukeliančių medžiagų vartojimo reikšmė rizikingam vairavimui“. Magistro baigiamasis darbas, Vytauto Didžiojo universitetas, 2015. <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/84b526b2-0423-47bf-ad90-4327bba1dbd0/content>.
62. Palijanskaitė, Goda. „Bausmės tikslai tarptautiniu lyginamuoju aspektu“. Magistro darbas, Vilniaus universitetas, 2021. <https://epublications.vu.lt/object/elaba:193199472/193199472.pdf>.
63. Puddephatt, Jo-Anne, Patricia Irizar, Andrew Jones, Suzanne H Gage ir Laura Goodwin. „Associations of common mental disorder with alcohol use in the adult general population: a systematic review and meta-analysis“. *Society for the study of Addiction* 117, 6 (2021): 1543–1572. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9300028/>.
64. Rhodes, Nancy ir Kelly Pivik. „Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception“. *Accident Analysis & Prevention* 43, 3 (2011). <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457510003593>.
65. Roberts, Walter, Kelly E Moore, Biran P. Pittman, Mark T. Fillmore ir Sherry A. McKee. „High Risk of Alcohol-Impaired Driving in Adults With Comorbid Alcohol and Substance Use Disorders in the U.S. Population“. *Alcohol and drugs* 80(1) (2019):114–119. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC6396510/>.
66. Kuklianskis, S. ir Kukliasky, F. „Nusikaltimų latentiškumas: prigimtis, rūšys, prevencijos matmenys“. *Teisės problemos* 2,48, (2005): 61-78.
67. S.D, Edinyang, Ele B.G ir Odey J.D. „A Comprehensive Analysis of Socialisation in the Knowledge Society“. *British Journal of Education Learning and Development Psychology* 7(2) (2024):57-74. https://www.researchgate.net/publication/380479475_A_Comprehensive_Analysis_of_Socialisation_in_the_Knowledge_Society.
68. Sakalauskas, Gintautas. „Nusikaltimų prevencijos programų Lietuvoje nuostatos: tarp absurdo ir kokybės“. *Kriminologijos studijos* 4, 4 (2017) :72. https://www.researchgate.net/publication/317960284_Nusikaltimu_prevencijos_programu_Lietuvoje_nuostatos_tarp_absurdo_ir_kokybes.
69. Sami, Ashkan, Arman Najafi, Navid Yamini, Ghasem Moafian, Mohammad Reza Aghabeigi, Kamran B. Lankarani ir Seyes Taghi Heydari. „Educational level and age as contributing factors to road traffic accidents“. *Chinese Journal of Traumatology* 16, 5 (2013): 285. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1008127515301966?ref=cra_js_challenge&fr=RR-1.

70. Sanna, B Maija, Alia T.Tuqan, Jeff S. Goldsmith, Malena S. Law, Karina D.Ramirez, Diana H. Liao ir Alison A. Moore. „Characteristics of older at-risk drinkers who drive after drinking and those who do not drive after drinking“. *Traffic Injury Prevention* 16, 2 (2015): 2. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4206588/pdf/nihms-617319.pdf>.
71. Smailovič, Emir, Dalibor Pešić, Nenad Markovic ir Boris Antić. „The effects of a change in permissible blood alcohol concentration limit on involving drink-driving in road accidents“. *Transportation Research Procedia* 45 (2020) 201–209. https://www.researchgate.net/publication/340072006_The_effects_of_a_change_in_permissible_blood_alcohol_concentration_limit_on_involving_drink-driving_in_road_accidents.
72. Strazdienė, Vaidutė. „Ankstyvoji vaikų ir paauglių nusikalstamumo prevencija; Vilniaus miesto „ryto“ vidurinės mokyklos mokinių požiūris“. Magistro darbas, Vilniaus pedagoginis universitetas, 2005. <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/4e3d2e12-b305-47f1-b03a-babce3c5209d/content>.
73. Sveikatos mokymo ir ligų prevencijos centras. *Visuomenės sveikatos stiprinimo vadovas savivaldybėms*. Vilnius, 2014. https://www.hi.lt/uploads/Sveikatos%20stiprinimo%20centras/Programos%20ir%20projektai/2014-09-7_Visuomenes_sveikatos_stiprinimo_vadovas_savivaldybems_2014_galutinis.pdf.
74. Swisher, Raimond ir Christopher R Denisson, „Educational Pathways and Change in Crime Between Adolescence and Early Adulthood“, *J Res Crime Delinq* 53 6 (2017): 840–871, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC5365088/>.
75. Šakinytė, Dainora ir Rasa Markšaitytė. „Socialinių reklamų, skirtų vairavimo išgėrus prevencijai, efektyvumo rodikliai“. Iš *studentų moksliniai tyrimai 2019/2020*, Lietuvos mokslo taryba, 313-314. Vilnius, 2020. <https://lmt.lrv.lt/media/viesa/saugykla/2024/2/--gWZC6K2j8.pdf>.
76. Šakinytė, Dainora, Rasa Markšaitytė, Laura Seibokaitė ir Auksė Endriulaitienė. „The effectiveness of social ads targeting drunk driving“. *Psychological Applications and Trends*, (2021). https://www.researchgate.net/publication/351555782_THE_EFFECTIVENESS_OF_SOCIAL_ADS_TARGETING_DRUNK_DRIVING.
77. Šilgalytė, Lina. „Kova su girtavimu Lietuvoje XX a. 9-ame dešimtmetyje“. Magistro baigiamasis darbas, Vytauto Didžiojo universitetas, 2014. <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/887049b6-b0bb-4f20-9cdf-618851ee1b7c/content>.
78. Šoliūnė, Silvija. „Socialinė reklama – įrankis atsakingo vartojimo skatinimui“. *Lietuvos aukštųjų mokyklų vadybos ir ekonomikos jaunųjų mokslininkų Konferencijų*

- darbai 24 (2021): 315. <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/de95ff5c-2b2e-43fb-b602-27a10468e2b8/content>.
79. Televičius, Vilius. „Socialinė pagalba nuo alkoholio priklausomiems asmenims“. Iš *Teorija ir praktika: studentiškos įžvalgos*, 80. Kolpingo kolegija, 2022. https://www.kolpingokolegija.lt/wp-content/uploads/2023/01/LEIDINYS_2022-11-17.pdf#page=77.
80. Tomyň, Serhii ir Oleksandr Lyshak. „Criminalistic characteristics of the offender and its importance in solving the problems of criminalistic prevention“. *Criminalistics and Forensics*. 2020. https://www.researchgate.net/publication/342418667_CRIMINALISTIC_CHARACTERISTICS_OF_THE_OFFENDER_AND_ITS_IMPORTANCE_IN_SOLVING_THE_PROBLEMS_OF_CRIMINALISTIC_PREVENTION.
81. Tumas, Valentinas ir Viačeslav Čigrin. „Kelių eismo saugumas: aktualijos ir problemos“. *Mokslinės konferencijos pranešimų rinkinys. Visuomenės saugumas globalizacijos kontekste* 2 (2010): 2. <https://cris.mruni.eu/server/api/core/bitstreams/05acbcf1-d278-43c4-9324-99e3566435e7/content>.
82. Vilkelytė, Rūta Angelė. „Alkoholio prevencijai skirtų socialinių reklamų vaizdatekstis. Įtikinimo būdai“. *Taikomoji kalbotyra* 8 (2016). <https://www.journals.vu.lt/taikomojikalbotyra/article/download/17507/16676/29329>.
83. Vytautas Piesliakas. „Bausmės individualizavimas ir teisingumo principo įgyvendinimas skiriant bausmes“. *Mokslo darbai*, 11, 113 (2008): 7–15. <https://ojs.mruni.eu/ojs/jurisprudence/article/view/1738/1627>.
84. Watson-Brown, Natalie, Michelle Nicolls, Anahita Mardani, Ivana Aveleira Fernandes ir Verity Truelove. „A qualitative study of the first COVID-19 pandemic lockdown: The impact on alcohol consumption and driving behaviours“. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 104 (2024): 449-460. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847824001499>.
85. Zaranka, Jurijus. „Kelių transporto priemonių vairuotojų elgsenos veiksnių įtakos eismo saugai tyrimas“. Daktaro disertacija, Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2012. <https://talpykla.elaba.lt/elaba-fedora/objects/elaba:1800548/datastreams/MAIN/content>.
86. Zeithammer, Robert, James Macinko ir Diana Silver. „Assessing the Deterrent Effects of Ignition Interlock Devices“. *American Journal of Preventive Medicine* 68, 1 (2025): 141. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0749379724003131>.
87. Zhou, Guilian, Kaiwen Xu, Jian Chen ir Lina Mao. „Identifying abnormal driving states of drunk drivers using UAV“. *IET Intelligent Transport Systems* 19(1), (2024)

- https://www.researchgate.net/publication/387190117_Identifying_abnormal_driving_states_of_drunk_drivers_using_UAV.
88. Zubrutė, Greta. „Nusikaltusių nepilnamečių, atliekančių laisvės atėmimo bausmę Kauno nepilnamečių tardymo izoliatoriuje – pataisos namuose, socialinė dezadaptacija ir resocializacija“. Magistro baigiamasis darbas, Mykolo Romerio universitetas, 2009. <https://cris.mruni.eu/cris/bitstreams/693ef99a-799f-45da-9ee3-94e935d7ab7d/download>.
89. Žemaitytė, Irena. „Jaunimo nusikalstamumo prevencija: neformaliojo ugdymo aspektas“. *Socialinis darbas* 5 (2) (2006):81. <https://ojs.mruni.eu/ojs/social-inquiry-into-well-being/article/view/2091/3795>.
90. Žukauskienė, Rita ir Alfredas Laurinavičius. „Nusikalstamo elgesio psichologiniai veiksniai ir jų vaidmuo užtikrinant saugumą nuo nusikaltimų“. Monografija, Mykolo Romerio universiteto Leidybos centras. <http://rzukausk.home.mruni.eu/wp-content/uploads/NU-SIKALSTAMO-ELGESIO-PSICHOLOGINIAI-VEIKSNIAI.pdf>.

Statistiniai duomenys:

91. „Akcijų deklaracijų duomenys ir gautos pajamos 2024“. VMI. Žiūrėta 2025 m. vasario 2 d. https://www.vmi.lt/evmi/documents/20142/621668/Akciju_duomenys_2024_1-11_men.pdf/a520e58c-819d-1589-7ef2-27ecf2235633?t=1735800527834.
92. Valstybės duomenų agentūra. „Alkoholio ir tabako vartojimas ir padariniai 2023 m.“. OSP. Žiūrėta 2025 m. vasario 1 d. <https://osp.stat.gov.lt/informaciniai-pranesimai?articleId=12189758>.
93. Lietuvos transporto saugos administracija. „Apklausa: kas trečias vairuotojas sėda prie vairo išgėręs, patys vairuotojai – už griežtesnes baudas ir net kalėjimą“. LTSA. LRV. Žiūrėta 2025 m. vasario 4. <https://ltsa.lrv.lt/lt/naujienos/apklausa-kas-trecias-vairuotojas-seda-prie-vairo-isgeres-patys-vairuotojai-uz-grieztesnes-baudas-ir-net-kalejima/>.
94. „Data table – number of road deaths and rate for per milion population, EU and EFTA countries 2010-2021 (update april 2023). Europa. Žiūrėta 2025 m. vasario 15 d. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis_en?wt-search=yes.
95. „Kelių eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo žmonės“. OSP. Žiūrėta 2025 m. vasario 17 d. https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=52b746af-9995-4168-8d27-1865a4ba4076#.
96. „Lietuvos gyventojų sveikata (2020 m. leidimas)“. OSP. Žiūrėta 2025 m. vasario 2 d. <https://osp.stat.gov.lt/lietuvos-gyventoju-sveikata-2020/alkoholio-vartojimas>.

97. „Lietuvos Respublikos 2021 m. gyventojų ir būstų surašymo rezultatai/išsilavinimas“. OSP. Žiūrėta 2025 m. balandžio 6 d. <https://osp.stat.gov.lt/2021-gyventoju-ir-bustu-sura-symo-rezultatai/issilavinimas>.
98. Valstybės duomenų agentūra. „Moterų skaičius, tenkantis 1 tūkst. vyrų, metų pradžioje“. OSP. Žiūrėta 2025 m. vasario 13 d. https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S3R166#.
99. Valstybės duomenų agentūra. „Nuolatinių gyventojų skaičius metų pradžioje“. OSP. Žiūrėta 2025 m. vasario 13 d. https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S3R166#. Valstybės duomenų agentūra. „Pristatyta 2023 m. alkoholio ir tabako vartojimo ir padarinių statistika“. VDA.LRV. Žiūrėta 2025 m. vasario 4 d. <https://vda.lrv.lt/lt/naujienos/pristatyta-2023-m-alkoholio-ir-tabako-vartojimo-ir-jo-pa-dariniu-statistika/>.
100. Narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės departamentas. „Tyrimas atskleidė, kad dauguma lietuvių alkoholio vartojimą vertina neigiamai“. NTAKD. Žiūrėta 2025 m. vasario 1 d. <https://ntakd.lrv.lt/uploads/ntakd/documents/files/alkoholio%20vartojimas%20gps%20PS%20pataisytas%2002-24.pdf>.
101. Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos. „Duomenys apie nusikalstamas veikas, kurių padarymu įtariamai (kaltinami) nebelaivūs asmenys“. IRD. žiūrėta 2025 m. vasario 24 d. https://www.ird.lt/lt/reports/view_item_datasource?id=11615&datasource=107244.
102. Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos. „Duomenys, apie nusikalstamas veikas, padarytas Lietuvos Respublikoje“. IRD. Žiūrėta 2025 m. vasario 24 d. <https://www.ird.lt/lt/tvarkomu-valdomu-registru-ir-informaciniu-sistemu-paslaugos-3/nusikalstamu-veiku-zinybinio-registro-nvzr-atviri-duomenys-paslaugos-2/ataskaitos-3/nusikalstamumo-ir-ikiteisminių-tyrimu-statistika-2?year=2025&period=1-4&group=163>.
103. Masiulaitytė-Šukevič, Inga. „Alkoholio vartojimas ir padariniai 2023“. LRV. Žiūrėta 2025 m. vasario 1 d. https://vda.lrv.lt/media/viesa/saugykla/2024/5/Yb_FqVQnyE.pdf.
104. Morkūnas, Evaldas, Diana Venslauskaitė, Ramūnas Strumila ir Gustas Mensevičius. „Eismo įvykių statistika Lietuvoje 2020–2023 m.“. TKA. Žiūrėta 2025 m. kovo 13 d., https://tka.lt/wp-content/uploads/2023/03/Eismo-ivykiu-statistika-Lietuvoje-2020-2023_compressed2.pdf.
105. Informatikos ir ryšių departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos. „Nusikalstamumo duomenų rinkiniai“. IRD. Žiūrėta 2025 m. vasario 20 d.

<https://www.ird.lt/lt/tvarkomu-valdomu-registru-ir-informaciniu-sistemu-paslaugos/nusikalstamu-veiku-zinybinio-registro-nvzr-atviri-duomenys-paslaugos/nusikalstamumo-duomeniu-rinkiniai/dimension.BK?BK%5B%5D=BK281-1Z&DT%5B%5D=2025-04&DT%5B%5D=2024-04&cols=DT>.

106. Pagal užsakymą paruošti duomenys iš IRD prie LR VRM.
107. Rinkos ir visuomenės nuomonės tyrimų kompanija. „Lietuvoje – du kartus dažniau užsiskaitoma nelegalaus alkoholio telefonu“. Spinter. Žiūrėta 2025 m. kovo 24 d., <https://spinter.lt/lietuvoje-du-kartus-dazniau-uzsisakoma-nelegalaus-alkoholio-telefonu/>.
108. Rinkos ir visuomenės nuomonės tyrimų kompanija. „Pusė gyventojų pasisako už mirties bausmę“. Spinter. Žiūrėta 2025 m. kovo 11 d. <https://spinter.lt/puse-gyventoju-pasisako-uz-mirties-bausme/>.
109. Vileikienė, Eglė ir Miglė Gelčytė. „2005-2023 m. statistinių duomenų apie neblaivių asmenų padaromas nusikalstamas veikas ir jų sukeltus kelių eismo įvykius analizė“. VRM. Žiūrėta 2025 m. vasario 13 d. <https://vrm.lrv.lt/media/viesa/saugykla/2024/4/heA2iLn1a9Y.pdf>.
110. World Health organization. „Alcohol consumption“. WHO. Žiūrėta 2025 m. vasario 1 d. <https://data.who.int/indicators/i/EF38E6A/EE6F72A?m49=440>.

Kiti šaltiniai:

111. „2017-aisiais Vilnius išliko avaringiausiu miestu, staigmeną pateikė senjorai“. LRT. 2018 m. sausio 9 d. <https://www.lrt.lt/naujienos/lietuvoje/2/199288/2017-aisiais-vilnius-isliko-avaringiausiu-miestu-staigmena-pateike-senjorai>.
112. „Designated Driver Program“. 818brewing. Žiūrėta 2025 m. balandžio 20 d. <https://www.818brewing.com/>.
113. „Designated Driver Services“. Dryver. Žiūrėta 2025 m. balandžio 20 d. <https://www.dryver.com/designated-driver.html>.
114. „Drink-driving fact file – Romania“. ETSC. Žiūrėta 2025 m. vasario 21 d. https://etsc.eu/wp-content/uploads/SMART-COUNTRY-ANALYSIS_ROMANIA_02.pdf.
115. „Influenceris,-ė“. Ekalba. Žiūrėta 2025 m. kovo 24 d. <https://ekalba.lt/naujazodziai/influenceris,%20-%C4%97?i=edb53939-6a1a-4599-aff2-a52c8c3a2d1e>.
116. „Iš pradžių stebisi, vėliau piktnaudžiauja: kodėl jauni vairuotojai taip greitai tampa pažeidėjais?“. LRT, 2018 m. sausio 7 d. <https://www.lrt.lt/mediateka/irasas/2000064749/is-pradiu-stebisi-veliau-piktnaudziauja-kodel-jauni-vairuotojai-taip-greitai-tampa-pazeidejais>.

117. „Jaunieji vairuotojai avarių sukelia dukart daugiau, bet jų žalos mažesnės“. BTA. 2022 m. liepos 1 d. <https://www.bta.lt/naujienos/jaunieji-vairuotojai-avariju-sukelia-dukart-daugiau-bet-ju-zalos-mazesnes>.
118. „New California Law Allows Free Rides Home If You're Too Drunk to Drive“. Findlaw. Žiūrėta 2025 m. balandžio 20 d. <https://www.findlaw.com/legalblogs/criminal-defense/new-california-law-allows-free-rides-home-if-youre-too-drunk-to-drive/>.
119. „Pirmąjį 2022-ųjų ketvirtį nusikalstamumas šalyje išaugo penktadaliu, nukenčia ir ukrainiečiai“. LRT, 2022 m. gegužės 12 d. <https://www.lrt.lt/naujienos/lietuvoje/2/1693375/pirmaji-2022-uju-ketvirti-nusikalstamumas-salyje-isaugo-penktadaliu-nukencia-ir-ukrainieciai>.
120. „Road Safety Country Overview – Lithuania“. ECEuropa. Žiūrėta 2025 m. kovo 14 d. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/erso-country-overview-2017-lithuania_en.pdf.
121. „Senatvės pensijos amžiaus lentelė“. Sodra. Žiūrėta 2025 m. balandžio 16 d. <https://www.sodra.lt/lt/senatves-pensijos-amziaus-lentele?lang=lt>.
122. „Specialioji ataskaita 04/2024: ES kelių eismo saugumo tikslų siekimas – Laikas perjungti aukštesnę pavarą“. Eca.Europa. Žiūrėta 2025 m. vasario 15 d. <https://www.eca.europa.eu/lt/publications/sr-2024-04>.
123. „Vairuotojams siūloma 0 promilių, o kokia tvarka ir baudos galioja dabar?“. LRT, žiūrėta 2025 m., kovo 15 d. <https://www.lrt.lt/naujienos/eismas/7/2495390/lrt-trumpai-vairuotojams-siuloma-0-promiliu-o-kokia-tvarka-ir-baudos-galioja-dabar>.
124. Adomavičienė, Laura. „Socialinė reklama apie tėvų ežere skandinamus vaikus: šokiruoja, bet ekspertas mato 3 aspektus, kodėl ji gali būti neefektyvi“. LRT, 2021 m. rugpjūčio 24 d. https://www.lrt.lt/naujienos/lietuvoje/2/1473944/socialine-reklama-apie-tevu-ezere-skandinamus-vaikus-sokiruoja-bet-ekspertas-mato-3-aspektus-kodel-ji-gali-buti-neefektyvi?srsId=AfmBOor8f4uq3hCu-DLiuGfGDy4wwb0qMLi-CiDgRZxZQKI_43H86e6MF.
125. Ažubalytė, Rima, Raimundas Jurka, Andrius Nevera, Renata Marcinauskaitė ir Jolanta Zajančkauskienė. „Baudžiamojo proceso esamo reglamentavimo analizė ir vertinimas. Tyrimo ataskaita“. Prokuratūros. Žiūrėta 2025 m. balandžio 8 d. https://www.prokuraturos.lt/data/public/uploads/2023/02/galutine_ataskaita_0608.pdf.
126. Barry, Duncan. „Paceville bars investing in self-test breath machines for patrons to get alcohol ‘analysis’“. Independent. 2015 m. gruodžio 23 d. <https://www.independent.com.mt/articles/2015-12-23/local-news/Paceville-bars-investing-in-self-test-breath-machines-for-patrons-to-get-alcohol-analysis-6736150856>.

127. Bulotaitė, Laima ir Audronė Astrauskienė. „Neblaivus prie vairo: atsitiktinumas ar kasdienybė“. *Bernardinai*, žiūrėta 2025 m. kovo 14 d. <https://www.bernardinai.lt/2011-05-19-neblaivus-prie-vairo-atsitiktinumas-ar-kasdienybe/>.
128. European commission. „Alcohol interlocks“. Europa. Žiūrėta 2025 m. balandžio 20 d. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/statistics-and-analysis-archive/esafety/alcohol-interlocks_en.
129. <https://www.bta.lt/naujienos/jaunieji-vairuotojai-avariju-sukelia-dukart-daugiau-bet-ju-zalos-mazesnes>.
130. Masiulis, Kęstutis. „Kęstutis Masiulis. Lietuvos gyventojų skaičius auga“. *Delfi*, 2023 m. sausio 4 d. <https://www.delfi.lt/news/ringas/politics/kestutis-masiulis-lietuvos-gyventoju-skaicius-auga-92193071>.
131. Narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės departamentas. „Alkoholis“. NTAKD. Žiūrėta 2025 m. vasario 1 d. https://ntakd.lrv.lt/uploads/ntakd/documents/files/NTAKD%20Informacin%C4%97s%20kortel%C4%97s%20su%20logo_galutinis.pdf.
132. Narkotikų, tabako ir alkoholio kontrolės departamentas. „Vairavimas ir alkoholis“. NTAKD. Žiūrėta 2025 m. vasario 2 d. <https://ntakd.lrv.lt/uploads/ntakd/documents/files/VAIRAVIMAS%20IR%20ALKOHOLIS.pdf>.
133. Netherlands Organisation for Scientific Research. „Researchers study intergenerational transmission of criminal behavior. *Phys*, 2017 m. lapkričio 9 d. <https://phys.org/news/2017-11-children-criminal-parents-greater-chance.html>.
134. Norwegian Government Security and Service Organisation. „Driving under the influence of non-alcohol drugs – legal limits implemented in Norway“. Žiūrėta 2025 m. kovo 15 d. https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/brosjyrer/sd_ruspavirket_kjoring_net.pdf.
135. Nusikalstamumo prevencijos Lietuvoje centras. „Nusikaltimų prevencijos ir kontrolės sistemos modelio Lietuvoje koncepcija“. LRV. Žiūrėta 2025 m. kovo 14 d. https://vrm.lrv.lt/uploads/vrm/documents/files/LT_versija/Viesasis_saugumas/Koncepcijos/Koncepcija%2020201219_galut.pdf.
136. Piliečiai aktyviai žymi nelegalios prekybos taškus“. *Beseselio*. Žiūrėta 2025 m. kovo 24 d. <https://www.beseselio.lt/naujienos/bendros/pilieciai-aktyviai-zymi-nelegalios-prekybos-taskus-22>.
137. Ramoškiene, Svetlana. „Vaiko raida“. *Vaikui*, žiūrėta 2025 m. kovo 14 d. <https://www.vaikui.lt/vaikas/vaiko-raida/vaiko-raida/>.

138. Svingen, Evelyn, „Majority Report: we will all commit crimes under the right circumstances“. *Birmingham*, 2023 m. rugsėjo 4 d. <https://www.birmingham.ac.uk/news/2023/majority-report-we-will-all-commit-crimes-under-the-right-circumstances>.
139. Šulčienė, Ramutė. „Nusikaltimų anatomiją tiria kriminologai“. *Mano darbas*, žiūrėta 2018 m. spalio 25 d. <https://www3.mruni.eu/~akiskis/Pranesimai-konferencijose/20181025-Nusikaltim%C5%B3%20anatomij%C4%85%20tiria%20kriminologai.pdf>.
140. World bank group, „Romania“. Worldbank. Žiūrėta 2025 m. vasario 21 d. <https://data.worldbank.org/country/romania?view=chart>.
141. Žmogaus ir visuomenės studijų fakultetas. „Dr. Mykolas Simas Poškus: socialinė reklama labai skiriasi nuo komercinės“. MRU. žiūrėta 2025 m. kovo 12 d. <https://www.mruni.eu/news/dr-mykolas-simas-poskus-socialine-reklama-labai-skiriasi-nuo-komercines/>.
142. Žukauskas, Vytautas. *Lietuvos šešėlinė ekonomika*, 2016. <https://www.llri.lt/wp-content/uploads/2016/12/LSE-2015-versija-internetui.pdf>.
143. Žuklevičius, Vismantas. „Psichologė išgyvenantiesiems skyrybas: pasekmės gali pasirodyti ir po poros metų“. *LRT*, žiūrėta 2024 m. birželio 29 d. <https://www.lrt.lt/naujienos/gyvenimas/13/2306927/psichologe-isgyvenantiesiems-skyrybas-pasekmes-gali-pasirodyti-ir-po-poros-metu>.

ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS

Anotacija lietuvių kalba

Reikšminiai žodžiai: neblaivus, vairuotojas, kelių, transporto, priemonė.

Magistro baigiamojo darbo „Neblaivių vairuotojų padarytos nusikalstamos veikos Lietuvoje: kriminologiniai aspektai“ tikslas – ištyrus neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų Lietuvoje kriminologinius apsektus pateikti siūlymus jų prevencijai ir kontrolei.

Baigiamajame darbe atskleidžiamas alkoholio vartojimo Lietuvoje paplitimas ir nagrinėjamas galiojantis teisinis reglamentavimas, numatantis neblaivių vairuotojų baudžiamąją atsakomybę pagal LR BK 281-1 str., 281 str. 2 d., 4 d., 6 d. Didelis dėmesys skiriamas neblaivių vairuotojų charakteristikai ir padarytų nusikalstamų veikų raiškai 2019-2024 m. laikotarpiu atskleisti. Nagrinėjami veiksniai lemiantys neblaivių vairuotojų nusikalstamumą, akcentuojant socialinės aplinkos, psichologinių, teisinių ir ekonominių veiksnių įtaką galimam nusikalstamam elgesiui – kelių transporto priemonės vairavimui esant neblaiviam. Išskiriamos ir analizuojamos Lietuvoje taikomos prevencijos ir kontrolės priemonės kovai su neblaivias vairuotojais, pabrėžiant švietimo ir sąmoningumo ugdymo, neišvengiamos vairuotojų kontrolės, kompleksinių bausmių, orientuotų į nusikalstamą elgesį lemiančių veiksnių šalinimą, ir 0 ‰ alkoholio ribos bei alkoholinio variklio užrakto taikymo transporto priemonių vairuotojams poreikį. Atlikta neblaivių vairuotojų, baustų pagal LR BK 281-1 str., ir ekspertų, dirbančių eismo saugumo srityje, struktūrizuoto kokybinio interviu metu pateiktų atsakymų analizė. Išanalizavus teisės aktus bei kitą pateiktą medžiagą, IRD prie LR VRM pateiktus duomenis apie neblaivių vairuotojų padarytas nusikalstamas veikas, susisteminus tyrimo metu gautą informaciją, pateikiamos išvados ir pasiūlymai neblaivių vairuotojų nusikalstamų veikų prevencijos ir kontrolės tobulinimui.

Annotation in English

Key words: drunk, driver, road, vehicle.

The aim of the Master's thesis "Criminal offences committed by drunk drivers in Lithuania: criminological aspects" is to study the criminological aspects of criminal offences committed by drunk drivers in Lithuania and to present proposals for their prevention and control.

The final thesis reveals the prevalence of alcohol consumption in Lithuania and analyses the current legal regulation providing for the criminal liability of drunk drivers under Article 281-1, Article 281 paragraph 2, 4, 6 of the Criminal Code of Lithuania. Much attention is paid to the

characteristics of drunk drivers and the expression of the offences committed in the period from 2019-2024. It examines the factors that contribute to the criminality of drunk drivers, emphasising the influence of social, psychological, legal and economic factors on the potential criminal behaviour of drunk driving. Prevention and control measures taken in Lithuania to combat drunk driving are highlighted and analysed, emphasising the need for education and awareness-raising, the inevitable control of drivers, complex penalties aimed at eliminating the determinants of criminal behaviour, and the need for a 0‰ alcohol limit and an alcohol engine lock for drivers of vehicles. An analysis is made of the responses to a structured qualitative interview with drunk drivers punished under Article 281-1 of the Criminal Code of the Republic of Lithuania and with experts working in the field of road safety. After analysing the legal acts and other submitted material, data on criminal offences committed by drunk drivers provided by the IRD under the Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania, and after structuring the information obtained during the research, conclusions and proposals for the improvement of prevention and control of criminal offences committed by drunk drivers are presented.

SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA

Magistro baigiamojo darbo „Neblaivių vairuotojų padarytos nusikalstamos veikos Lietuvoje: kriminologiniai aspektai“ tikslas - ištirti neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų Lietuvoje kriminologinius aspektus ir pateikti siūlymus jų prevencijai ir kontrolei. Darbo uždaviniai: atskleisti alkoholio vartojimo paplitimą Lietuvoje ir jo ryšį su neblaivių vairuotojų nusikalstamumu. Išnagrinėti baudžiamosios atsakomybės taikymo neblaiviams kelių transporto priemonių vairuotojams Lietuvos Respublikoje, kai nustatytas 1,51 % ir daugiau neblaivumas, ar kai jie sukelia kelių eismo įvykį, kurio metu padaro kitam žmogui didelės turtinės žalos, nesunkiai, sunkiai sužaloja kitą žmogų ar sukelia jo žūtį, teisinius aspektus; išanalizuoti 2019-2024 m. laikotarpiu neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų padarytų nusikalstamų veikų raišką Lietuvoje; analizuoti neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų, padariusių nusikalstamas veikas Lietuvoje, charakteristiką ir veiksnius, lemiančius neblaivių kelių transporto priemonių vairuotojų nusikalstamumą; apžvelgti Lietuvoje taikomas prevencijos ir kontrolės nuo neblaivių vairuotojų kelyje priemones ir pateikti siūlymus prevencijos ir kontrolės gerinimui; atskleisti neblaivių vairuotojų, baustų pagal LR BK 281-1 str., nusikalstamumo priežastis, jų ir ekspertų, dirbančių eismo saugumo srityje, požiūrį į bausmes ir taikomas teises, prevencines ir kontrolės priemones bei siūlomus problemų sprendimo būdus.

Pirmajame skyriuje atskleidžiama, kad alkoholio vartojimas tarp Lietuvos gyventojų yra vienas labiausiai paplitusių žalingų įpročių, kuris, esant nepakankamam visuomenės sąmoningumui, tampa esmine sąlyga neblaivių vairuotojų nusikalstamumui. Analizuojamas galiojantis teisinis reglamentavimas, numatantis griežtos baudžiamosios atsakomybės ribas už transporto priemonės vairavimą ir eismo įvykio sukėlimą, kai tai padaro neblaivus vairuotojas.

Antrajame skyriuje analizuojama neblaivių vairuotojų nusikalstamumo raiška 2019-2024 m. Registruotų nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281-1 str., skaičius padidėjo, nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281 str. 2 d., 4 d., 6 d., skaičius sumažėjo.

Trečiajame skyriuje analizuojama neblaivių vairuotojų Lietuvoje charakteristika, atskleidžiant 2019-2024 m. laikotarpiu vyrų dažnesnį nei moterų, pagrindinį ir vidurinį išsilavinimą turinčių asmenų dažniau nei turinčių aukštąjį išsilavinimą, dažniausiai asmenų, esančių 30-59 m. amžiaus, polinkį ne tik vairuoti transporto priemonę esant neblaiviam, tačiau ir sukelti eismo įvykį, lėmusį didelės žalos kitiems asmenims atsiradimą ar jų sveikatos sutrikdymą, ar žūtį.

Ketvirtajame skyriuje nagrinėjami neblaivių vairuotojų nusikalstamumą įtakojantys veiksniai, akcentuojant, kad nusikalstamumo priežastys gali būti daugialypės – apimančios socialinius, psichologinius, ekonominius ir teisinius veiksnius.

Penktajame skyriuje nagrinėjamos Lietuvoje taikomos prevencijos ir kontrolės priemonės, siekiant mažinti neblaivių vairuotojų nusikalstamumą. Pabrėžiama sąmoningumo ugdymo nuo mažens ir policijos pareigūnų veiklos sistemos, užtikrinančios neišvengiamą vairuotojų kontrolę, reikšmė. Akcentuojamas kompleksinių bausmių, orientuotų į nusikalstamą elgesį lemiančių veiksnių šalinimą, vertė ir galimas įstatymų pakeitimų ir papildymų efektyvumas.

Šeštajame skyriuje pateikiami ir analizuojami atlikto struktūrizuoto kokybinio interviu tyrimo duomenys, atskleidžiantys neblaivių vairuotojų gydymo nuo priklausomybių, sąmoningumo ugdymo, didesnio policijos pareigūnų, patruliuojančių gatvėje, poreikį ir 0 ‰ alkoholio ribos visiems kelių transporto priemonės vairuotojams taikymo svarbą.

SUMMARY

The aim of the Master's thesis "Criminal offences committed by drunk drivers in Lithuania: criminological aspects" is to investigate the criminological aspects of criminal offences committed by drunk drivers in Lithuania and to present proposals for their prevention and control. The objectives of the thesis: to analyse the prevalence of alcohol consumption in Lithuania and its relationship with the criminality of drunk drivers. To analyse the legal aspects of the application of criminal liability to drunken drivers of road vehicles in the Republic of Lithuania when they are found to be drunk to the limit of 1.51‰ or more or when they cause a road traffic accident in which they cause serious damage to property, slight injury, serious injury or death to another person; to analyse the legal aspects of the application of criminal liability to drunken drivers of road vehicles in the Republic of Lithuania in the period from 2019 to 2024, to analyse the characteristics of drunk drivers who have committed criminal offences in Lithuania and the factors determining the criminality of drunk drivers; to review the measures in place in Lithuania to prevent and control drunk drivers on the road and make proposals to improve prevention and control; to reveal the reasons for the criminality of drunk drivers punished under Article 281-1 of the Criminal Code of the Republic of Lithuania, their attitudes and the attitudes of experts working in the field of road safety towards penalties and the legal, preventive and control measures applied, as well as the proposed solutions to the problems.

The first chapter reveals that alcohol consumption is one of the most widespread harmful habits among the Lithuanian population, which, in the absence of public awareness, becomes an essential prerequisite for the criminality of drunk drivers. The current legal framework, which provides for strict criminal liability limits for driving a vehicle and causing a traffic accident by a drunk driver, is analyzed.

The second chapter analyses the development of drunk driving crime between 2019 and 2024. The number of registered offences under Article 281-1 of the Criminal Code of the Republic of Lithuania has increased, while the number of offences under Article 281 paragraph 2, 4, 6 of the has decreased.

The third chapter analyses the characteristics of drunk drivers in Lithuania, revealing that in the period 2019-2024, males are more likely than females, those with primary and secondary education are more likely than those with tertiary education, and those aged 30-59 are more likely than those with tertiary education, most often those in the 30-59 age group, not only to have driven a vehicle while drunk, but also to have caused an accident resulting in serious damage to, or impairment of the health of, other persons, or to have caused.

Chapter four examines the factors influencing drunk driving crime, highlighting that the

causes of crime can be multifaceted and include social, psychological, economic and legal factors.

Chapter five examines the prevention and control measures in place in Lithuania to reduce drink- driving crime. It highlights the importance of awareness-raising from an early age and of a system of policing to ensure that drivers are kept under control. The value of complex penalties aimed at addressing the factors that lead to criminal behaviour and the potential effectiveness of legislative amendments and additions are highlighted.

Chapter sixth presents and analyses the findings of a structured qualitative interview study, revealing the need for addiction treatment for drink drivers, awareness-raising, more police officers patrolling the streets, and the importance of enforcing a 0‰ alcohol limit for all drivers of road vehicles.

PRIEDAI

Priedas Nr. 1

Struktūrizuoto kokybinio interviu, skirto asmenims, baustiems pagal LR BK 281-1 str., klausimai

1. Jūsų amžius, išsilavinimas, šeimyninė padėtis, užimtumas.
2. Kaip dažnai vartojate alkoholį? (Jei šiuo metu nevartojate nurodykite kaip dažnai jį vartodavot prieš tai). Galimi atsakymo variantai: kasdien, beveik kasdien, kartą per savaitę, kartą per mėnesį, kelis kartus per pusę metų.
3. Koks neblaivumas Jums buvo nustatytas?
4. Ar nusikalstamos veikos darymo metu su Jumis automobilyje važiavo keleiviai?
5. Ar vairuodamas neblaivus policijos pareigūnų buvote sustabdytas pirmą kartą?
6. Ar anksčiau buvo atvejų, kai transporto priemonę vairavote neblaivus, tačiau policijos pareigūnų sustabdytas nebuvote?
7. Ar kas nors iš Jūsų artimos aplinkos žinojo apie Jūsų ketinimą vairuoti transporto priemonę esant neblaiviam? Kokie buvo jų veiksmai?
8. Kaip vertinate savo poelgį - transporto priemonės vairavimą esant neblaiviam?
9. Ar alkoholis buvo pagrindinis aspektas turėjęs įtakos Jūsų sprendimui vairuoti transporto priemonę esant neblaiviam?
10. Ar supratote, kad vairuodamas transporto priemonę būdamas neblaivus kėlėte pavojų sau ir pašaliniais?
11. Kaip buvote nubaustas už LR BK 281-1 str. numatytos nusikalstamos veikos įvykdymą?
12. Ar manote, kad bausmė buvo teisinga ir atitinkanti jūsų veiksmus? Ar paskirta bausmė turėjo įtakos Jūsų dabartiniam požiūriui į transporto priemonės vairavimą esant neblaiviam?
13. Jūsų nuomonė, ar bausmės pakankamai griežtos, kad atgrasytų asmenis nuo tokios nusikalstamos veikos darymo?
14. Ar manote, kad Jūs ir kiti, kurie padarė panašius pažeidimus, turėtumėte gauti pagalbą ar mokymus, kad išvengtumėte pakartotinių nusikaltimų?
15. Kokie, Jūsų nuomone, būtų efektyviausi būdai kovoti su neblaiviais vairuotojais? Ką reikėtų keisti prevencijos srityje, kad žmonės vengtų vairuoti būdami neblaivūs?

Struktūrizuoto kokybinio interviu, skirto ekspertams, dirbantiems eismo saugumo srityje, klausimai

1. Kiek metų dirbate Lietuvos policijos sistemoje?
2. Kokia yra dabartinė situacija, susijusi su neblaivių vairuotojų padaromomis nusikaltamomis veikomis, Lietuvoje? Kokie, Jūsų nuomone, yra pagrindiniai veiksniai, lemiantys neblaivių vairuotojų nusikalstamumą?
3. Kaip manote, ar šiuo metu už nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281-1 str., LR BK 281 str. 2 d., 4 d., 6 d., padarymą numatyta atsakomybė yra pakankamai griežta? Ar, Jūsų nuomone, griežtos bausmės yra būdas, padedantis atgrasyti neblaivius asmenis nuo transporto priemonės vairo?
4. Kaip vertinate policijos pareigūnų darbą ir jų vykdomas prevencines priemones, siekiant sumažinti neblaivių vairuotojų skaičių Lietuvos keliuose? Ar tiek atsitiktinių, tiek planinių vairuotojų patikrinimų keliuose vykdoma pakankamai?
5. Jūsų nuomone, ar švietimo programos Lietuvoje yra efektyvios, siekiant sumažinti neblaivių vairuotojų skaičių keliuose? Kiek jos veiksmingos jaunajai kartai?
6. Kokios prevencinės ir kontrolės priemonės, Jūsų manymu, yra efektyviausios kovojant su neblaiviais vairuotojais Lietuvoje?
7. Kokie, Jūsų nuomone, yra didžiausi iššūkiai kovojant su neblaiviais vairuotojais Lietuvoje ir kaip juos galima įveikti?