

MYKOLO ROMERIO UNOVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
KONTITUCINĖS IR ADMINISTRACINĖS TEISĖS INSTITUTAS

GEDRĖ BLINKEVIČIŪTĖ
(ADMINISTRACINĖS TEISĖS STUDIJŲ PROGRAMA)

ADMINISTRACINĖS ATSAKOMYBĖS TAIKYMAS UŽ KELIŲ EISMO TAISYKLIŲ
PAŽEIDIMUS: PROBLEMOS IR SPRENDIMAI

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
dr. Gytis Kuncevičius

Vilnius, 2014

TURINYS

| | |
|---|----|
| ĮVADAS | 3 |
| 1. TEISINĖS ATSAKOMYBĖS INSTITUTAS | 7 |
| 1.1. Teisinės atsakomybės rūšys už kelių eismo taisyklių pažeidimus | 7 |
| 1.2. Kelių eismo taisyklės kaip eismo dalyvių teises ir pareigas norminanti priemonė ir jos santykis su administracine atsakomybe už kelių eismo taisyklių pažeidimus | 11 |
| 2. EUROPOS SAJUNGOS VALSTYBIŲ NARIŲ TEISINIS REGULIAVIMAS KELIŲ EISMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ SRITYJE | 16 |
| 2.1. Eismo įvykių statistika Europos Sąjungos valstybėse narėse | 16 |
| 2.2. Tarpvalstybinis bendradarbiavimas kelių eismo taisyklių pažeidimų srityje | 26 |
| 2.3. Teisinė prevencinė priemonė vyraujanti Europos Sąjungoje padedanti reguliuoti kelių eismo taisyklių pažeidimų pakartotinumą. | 34 |
| 2.4. Teisės normos 0,0 mg/l promilės alkoholio kiekio kraujyje įtvirtinimas Europos Sąjungoje | 41 |
| 3. TEISINĖ ATSAKOMYBĖ LIETUVOJE UŽ KELIŲ EISMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMUS: PROBLEMAS IR GALIMOS SPRENDIMŲ KRYPTYS | 46 |
| 3.1. Teisinė atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimus Lietuvoje | 46 |
| 3.2. Teisinės prevencinės priemonės ir jų įgyvendinimas Lietuvos administracinėje teisėje | 53 |
| IŠVADOS | 58 |
| PASIŪLYMAI | 60 |
| LITERATŪRA | 63 |
| ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS | 68 |
| SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA | 69 |
| SANTRAUKA ANGLŲ KALBA | 71 |
| PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ | 73 |

IVADAS

Temos aktualumas.

Tema pasirinkta neatsitiktinai: —, kiekviena demokratinė valstybė, kurdama transporto priemonių eksploatavimą reglamentuojančią teisinę sistemą, yra įpareigota užtikrinti, kad naudojantis šia sistema žmogaus gyvybei ir sveikatai nekiltų pavojus ir šios vertybės būtų kiek įmanoma maksimaliai apsaugotos. „Ne tik pats žmogus yra atsakingas už savo gyvybę ir sveikatą, bet ir valstybė bei valdžios institucijos yra įpareigosios pagrindinio šalies įstatymo ir tarptautinio žmogaus teisių gynimo dokumento rūpintis žmogaus sveikata bei saugoti jo gyvybę. Siekdamas įvykdyti šią pareigą, valdžios institucijos priima ir leidžia teisės aktus, kuriuose nustato tam tikras teises, pareigas, reikalavimus, apribojimus ir pan. Valstybė siekia užtikrinti žmogaus saugumą, o ne atvirkščiai, suvaržyti važiuojančio automobiliu veiksmų laisvę ir taip padidinti pavojaus jo sveikatai ar gyvybei tikimybę.“¹ Kadangi Lietuva 2004 metais įstojo į Europos Sąjungą, todėl šalys, priklausančios Sąjungai, siekia kartu spręsti visoms valstybėms narėms rūpimus kelių eismo saugumo klausimus. Taigi šiuo atveju ne tik nacionalinė teisė, bet ir Europos Sąjungos teisė reguliuoja kelių eismo dalyvių elgesį. Valstybė, kurdama įstatymus, reguliuojančius kelių eismo saugą, nesiekia pakenkti žmogui, priešingai, tokiu būdu saugo jo gyvybę ir rūpinasi jo sveikata. Nepaisant to, kad daugelio valstybių narių teisinis reguliavimas kelių eismo taisyklių srityje yra reglamentuojamas itin griežtai, remiantis atliktais statistiniais duomenimis, pastebima, kad įvyksta daug eismo įvykių, kuriuose miršta eismo dalyviai bei aktyvėja dažnas kelių eismo taisyklių pažeidimų pakartotinumai. Magistriniame darbe didžiausias dėmesys bus skiriamas administracinės teisės taikymui už kelių eismo taisyklių pažeidimus, nes — Europos Sąjungos valstybėse narėse už šios srities pažeidimus dažniausiai taikoma administracinė atsakomybė dėl jos supaprastinto proceso skiriant nuobaudas pažeidėjams. Analizuojant šios srities pažeidimus siekiama atskleisti svarbiausias atsakomybės už juos taikymo problemas, pasiūlyti problemų sprendimo būdus.

Europos Sąjungos institucijų iniciatyva vykdoma daug programų ir projektų kelių eismo taisyklių pažeidimų mažinimo srityje, o valstybės narės suinteresuotos tuos projektus ir pasiūlymus įgyvendinti, kad būtų pasiektas bendras Europos Sąjungos tikslas — sumažinti kelių eismo įvykių ir kelių eismo taisyklių pažeidimų skaičių ir jų pakartotinumą.

Tyrimo problema.

Įstatymų sistema Lietuvoje yra gana plati, kiekvienas kelių eismo taisyklių pažeidimas yra reglamentuotas Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekse, už šios srities pažeidimus numatytos gana griežtos sankcijos. Tačiau už kai kuriuos pažeidimus įstatymų

¹ Klaipėdos apygardos administracinio teismo 2012-03-01 nutartis, administracinėje byloje Nr. ATP-144-557/2012.

leidėjas nenumatė kokios kitos teisinės prevencinės užtikrinimo priemonės, kad būtų išvengta šių pažeidimų pakartotinumų.

Analizuojant teismų praktiką, galima išskirti dar vieną problemą: kaip taikomas, Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 126 straipsnis, nustatantis atsakomybę už transporto priemonių vairavimą, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Nustatant lengvą neblaivumo laipsnį vairavimo momentu, jei nustatytas girtumo laipsnis yra lygus 0,41 promilės ar truputį didesnis, pažeidėjo iniciatyva gana dažnai pradedamas ilgas teisminis procesas, norint pripažinti savo nekaltumą (blaivumą) vairavimo momentu, todėl valstybės lėšos eikvojamos ne pagal paskirtį.

Europos Sąjungos institucijos išleido direktyvą dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, bet iki šiol tik maža dalis valstybių ją yra perkėlusios į nacionalinę teisę, o tai leidžia valstybių narių piliečiams naudotis šia teisės spraga.

Tyrimo objektas. Administracinės atsakomybės taikymas už kelių eismo taisyklių pažeidimus.

Tyrimo tikslas. Išanalizuoti administracinės atsakomybės taikymą už kelių eismo taisyklių pažeidimus Lietuvoje, įvertinti baudos balų sistemos, kaip teisinės prevencinės priemonės naudingumą ir naudojimo reikšmingumą teisinėje sistemoje, išanalizuoti tarptautinio bendradarbiavimo naudingumą kelių eismo taisyklių pažeidimų srityje ir pateikti rekomendacijas.

Siekiant apibrėžto tikslo, darbe išskirti šie **uždaviniai**:

1. Atskleisti teisinės atsakomybės rūšis už kelių eismo taisyklių pažeidimus ir – taisyklių poveikį šios atsakomybės veiksmingam taikymui.
2. Įvertinti Europos Sąjungos valstybių narių eismo įvykių statistiką ir tarpvalstybinio bendradarbiavimo svarbą keičiantis informacija apie kelių eismo taisyklių pažeidimus;
3. Išanalizuoti ir palyginti vyraujančią teisinę prevencinę priemonę Europos Sąjungos narėse, padedančią reguliuoti kelių eismo taisyklių pažeidimų pakartotinumą ir teisės normos – 0,0 mg/l promilių alkoholio kiekio kraujyje įtvirtinimą Europos Sąjungos valstybėse narėse;
4. Nustatyti administracinės atsakomybės taikymo už kelių eismo taisyklių pažeidimus problemas Lietuvoje ir pasiūlyti galimas sprendimų kryptis.

Darbo hipotezė – administracinės atsakomybės ir kitų administracinio poveikio priemonių reglamentavimas kelių eismo taisyklių pažeidimų srityje šiuo metu neužtikrina siekiamų tikslų, todėl būtinos sisteminės šių priemonių teisinio reglamentavimo ir taikymo korekcijos.

Tyrimo metodai. Atliekant tyrimą taikyti sisteminės analizės, lyginamosios analizės, metaanalizės, dokumentų analizės, analitiniu – kritiniu, istoriniu bei statistinių duomenų analizės metodai.

Sisteminės analizės metodas. Šio metodo pagalba atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimus nagrinėjama, kaip teisinės sistemos dalis. Šis metodas taikomas pristatant pagrindinius atsakomybės už kelių eismo taisyklių pažeidimus instituto teisinio reguliavimo aspektus.

Lyginamosios analizės metodas. Šio metodo pagalba darbe aptartos Europos Sąjungos valstybių narių teisinės prevencinės priemonės, padedančios reguliuoti kelių eismo taisyklių pažeidimų pakartotinumą, teisės normos (nulis promilių alkoholio kiekio kraujyje) įtvirtinimą Europos Sąjungos valstybėse narėse. Taip pat dviejų teisės šakų (administracinės ir baudžiamosios), numatančių atsakomybę už kelių eismo taisyklių pažeidimus atribojimo kriterijus ir Lietuvoje galiojančių ir nebegaliojančių teisės normų palyginimas kelių eismo taisyklių pažeidimų srityje.

Metaanalizės metodas. Šis metodas taikytas jau atliktiems moksliniams tyrimams apibendrinti bei įvertinti. Šiuo tikslu išanalizuotas ir įvertintas užsienio mokslininkų atliktas projektas, tyrimas (Bestpoint Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems).

Dokumentų analizės metodas. Atsižvelgiant į mokslinio tyrimo objektą, tyrimo tikslus ir uždavinius, šis metodas laikytinas svarbiausiu duomenų rinkimo (gavimo) metodu. Rinktinų duomenų šaltiniai: nacionaliniai, Europos Sąjungos ir tarptautiniai teisės aktai ir projektai, Lietuvos teismų praktika kelių eismo taisyklių pažeidimo srityje; spaudos leidiniai; oficiali statistika.

Analitinis – kritinis metodas. Šio metodo pagalba buvo pažvelgta į administracinės teisės taikymo už kelių eismo taisyklių pažeidimus reguliavimo trūkumus Lietuvoje ir į teisės aktų – įgyvendinimo disfunkcionalumą.

Istorinis metodas. Šio metodo pagalba buvo aptarta eismo įvykių ir nukentėjusiųjų dinamika Lietuvoje nuo 1980 iki 2013 metų.

Statistinių duomenų analizės metodas. Šio metodo pagalba analizuojama Europos Sąjungos valstybių narių kelių eismo įvykių statistika.

Darbo struktūra. Darbą sudaro šios dalys:

- įvadas;
- trys skyriai:
- ✓ pirmame skyriuje nagrinėjama teisinės atsakomybės instituto svarba ir aptariamos galimos teisinės atsakomybės rūšys už kelių eismo taisyklių pažeidimus; nagrinėjamos kelių

eismo taisyklės kaip eismo dalyvių teises ir pareigas norminanti priemonė ir jos santykis su administracine atsakomybe už kelių eismo taisyklių pažeidimus;

✓ antrame skyriuje vertinamas Europos Sąjungos valstybių narių teisinis reguliavimas kelių eismo taisyklių pažeidimų srityje, analizuojama eismo įvykių statistika, tarpvalstybinio bendradarbiavimo svarba, kelių eismo taisyklių pažeidimų pakartotinumą kontrolės priemonės Europos Sąjungoje ir galimybė Europos Sąjungos valstybėse narėse įtvirtinti nulinio promilių alkoholio kraujyje ribą;

✓ trečiame skyriuje analizuojame administracinės atsakomybės taikymą Lietuvoje už kelių eismo taisyklių pažeidimus, nustatytus Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso dešimtajame skirsnyje; nustatyto greičio viršijimą (124 straipsnis), naudojimosi saugos diržais taisyklių pažeidimus (134 straipsnis), transporto priemonių vairavimą, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų (126 straipsnis); aptariame iki 2008 metų Lietuvoje galiojusią baudos balų sistemą ir siūlomą vyriausybės projektą dėl baudos balų gražinimo;

- išvados;
- pasiūlymai.

Tyrimo šaltiniai. Vadovaujantis šio darbo tikslais panaudoti literatūros šaltiniai: oficialūs dokumentai (teisės aktai, Europos Sąjungos rengiamos programos, strategijos, sutartys, projektai, teismų praktika, kelių eismo statistika ir kt.), tiek neoficialūs (pvz., informacija, gaunama iš žiniasklaidos).

1. TEISINĖS ATSAKOMYBĖS INSTITUTAS

1.1. Teisinės atsakomybės rūšys už kelių eismo taisyklių pažeidimus

„Būti atsakingam – tai būti pareigingam.“²

Alfonsas Vaišvila.

Atsakomybė – tai tikriausiai vienas iš geriausių bei reikalingiausių asmens bruožų, kurie labai vertinami visuomenės. Taigi atsakomybė vertinama ne tik kaip asmens vertybė, bet ir kaip pareiga atsakyti už savo veiksmus, pažeidus tam tikrą teisinę atsakomybę. Teisinė atsakomybė, anot profesoriaus Alfonso Vaišvilos, – „teisės subjektų įsipareigojimas ir teisinis jų įpareigojimas naudotis leidimais (teisėmis) vykdant atitinkamas pareigas, kartu nurodymas, kad tokių pareigų nevykdymas virs atitinkamų teisių praradimu ar siaurimu.“³ Kiekvienas valstybės pilietis turi žinoti, kad atsakomybė gali reikšti ne tik vertybę, bet ir įpareigojimų nevykdymą bei teisių siaurinimą ar net jų praradimą. Tam, kad atsirastų teisinė atsakomybė reikalingas teisės pažeidimas, o teisės pažeidimų gali būti įvairių. Už šiuos pažeidimus gali kilti baudžiamoji, civilinė, administracinė, drausminė ar materialinė atsakomybė, tačiau dažnai teisės pažeidimas nėra toks pavojingas, kad jį galėtumėme laikyti nusikaltimu, tačiau ir už tokius pažeidimus asmuo nelieka nenubaustas. Pažeidėjas yra traukiamas administracinės atsakomybės. Minėti pažeidimai nėra tokie pavojingi visuomenei, todėl nuobaudos už juos nėra tokios griežtos. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 9 straipsnis pateikia administracinio teisės pažeidimo sąvoką: „administraciniu teisės pažeidimu (nusižengimu) laikomas priešingas teisei, kaltas (tyčinis arba neatsargus) veikimas arba neveikimas, kuriuo kėsiamasi į valstybinę arba viešąją tvarką, nuosavybę, piliečių teises ir laisves, į nustatytą valdymo tvarką, už kurią įstatymai numato administracinę atsakomybę.“⁴ Taip pat straipsnio antra pastraipa nukreipia į atsakomybės atskirtį: „...“administracinė atsakomybė už šiame kodekse numatytus teisės pažeidimus atsiranda, jeigu savo pobūdžiu šie pažeidimai pagal galiojančius įstatymus neužtraukia baudžiamosios atsakomybės.“⁵

Administracinė atsakomybė gyvuoja visoje Europoje. Lietuvoje ji viena iš teisinės atsakomybės rūšių, turinti kodifikuotą įstatymą – „Administracinių teisės pažeidimų kodeksą“ – .Daugelis Rytų Europos valstybių nuo 1990 metų teisinę sistemą papildė administracinių teisės pažeidimų įstatymu ar kodifikuotu teisės aktu. Pavyzdžiui, Slovakija jį įvardijo pažeidimų aktu, Latvija -, padarė administracinės teisės pakeitimus priėmusi Administracinių teisės pažeidimų

² Vaišvila. A. Teisės teorija: vadovėlis. Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Justitia, 2004, p.436.

³ Ibid., p.441.

⁴ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas// Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=463861 ,[žiūrėta 2014-05-17].

⁵ Ibid.

kodeksą, Lenkijoje buvo priimtas Nusikaltimų kodeksas (nusikalstamo elgesio kodeksas), Bulgarijos valstybė išleido įstatymą dėl administracinių teisės pažeidimų ir bausmių, Kroatija, Slovėnija, Čekijos Respublika, Serbija įvardino šį įstatymą -, Baudžiamaisiais nusižengimais. Rytų Europoje yra dalis valstybių, kurių administracinė atsakomybė yra kitos teisės šakos dalis. Pavyzdžiui, Estijoje, Bulgarijoje, Slovėnijoje, Serbijoje, Kroatijoje administracinė atsakomybė yra baudžiamosios teisės dalis. Taigi šiuo atveju teisinė sistema, kuri yra atsakinga už baudžiamuosius nusižengimus, taip pat atsakinga už administracinius teisės pažeidimus. Pasak Alexander`io Banchuk`o ir Graham`o Taylor`o, valstybes galima suskirstyti į tris pagrindines grupes: „pirma grupė valstybių Slovėnija, Kroatija, Serbija ir kt., kurios administracinius teisės pažeidimus priskiria baudžiamajai veikai, antra grupė valstybių Slovakija, Čekija, kurios pažeidimus skirsto pagal baudžiamų veiksmų rūšis, ir trečia grupė valstybių, kuriai priklauso ir Lietuva, tai Sovietų Sąjungos administracinių teisės pažeidimų paveldo produktas.“⁶ Vakarų Europos valstybėse Vokietijoje, Šveicarijoje, Italijoje ir Portugalijoje administracinės teisės procedūrai būdingos baudžiamojo proceso taisyklės. Valstybių institucijos, kurios už teisės pažeidimus taiko administracinės teisės procedūras, norėdamos taikyti pažeidėjams prievartos priemonės, turi taikyti tik minėtos procedūros teisės normas, nes dauguma pažeidimų ir sankcijos už juos yra nurodytos administracinių teisės procedūrų teisės akte. Valstybės, kurios administracinės procedūros neišskiria, o taiko kitos teisės šakos, pavyzdžiui, baudžiamosios teisės, analogiją, institucijai paliekama pasirinkimo laisvė. Tuo tarpu institucijos, skiriančios sankcijas už pažeidimus, yra atsakingos už abiejų teisės sistemų tinkamą taikymą – administracinės teisės pažeidimų nagrinėjimą, taikant kitos teisės šakos analogiją. Atsakingų institucijų skiriamos sankcijos už administracinius teisės pažeidimus neturėtų būti vien tik visuomenės saugumo užtikrinimo priemonė. Tai, turėtų būti kaip pamokomoji priemonė visuomenei nepažeisti teisės normų ateityje, taip pat atlikti šviečiamąją funkciją, nurodant valstybės piliečiams leistinas įstatymo normų laikymosi gaires. Šio magistrinio darbo objektas - kelių eismo taisyklių pažeidimai. Lietuvoje šie pažeidimai, kuriais kėsiniama į kelių eismo nustatytą tvarką, yra reglamentuojami Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso dešimtajame skirsnyje „Administraciniai teisės pažeidimai transporte, kelių ūkio bei ryšių srityje“⁷, tačiau ne visų Europos Sąjungos valstybių narių atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimus reglamentuojama administracinėje teisėje. Pateiktoje lentelėje (žr. lentelė

⁶ A. Banchuk, G. Taylor. Law on administrative offenses: the experience of Western and Eastern Europe; 2012-11-14,

<http://www.en.pravo.org.ua/index.php/149-criminal-justice/519-law-on-administrative-offenses-the-experience-of-western-and-eastern-europe>, [žiūrėta 2014-05-18].

⁷ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas// Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=463861, [žiūrėta 2014-05-17].

Nr. 1, psl. 10)⁸ pateiksime kelių eismo taisyklių pažeidimų reguliavimo specifiką vyraujančią Europos Sąjungoje. Taigi matome, kad būtent už šios srities pažeidimus galimos dvi atsakomybių rūšys: baudžiamoji ir administracinė. Šioje lentelėje pateikiame autoriaus Goldenbeld'o et al.(2000), dviejų teisinių sistemų (baudžiamosios ir administracinės) palyginimą, taikant atsakomybę už kelių eismo taisyklių pažeidimus. Baudžiamoji teisė už kelių eismo taisyklių pažeidimus dažniausiai taikoma retai pasitaikantiems pažeidimams. Anot Goldenbeld'o, išskirtini trys atskiri etapai, būdingi baudžiamajai atsakomybei už kelių eismo taisyklių pažeidimus: nustatymą, baudžiamąjį persekiojimą ir bausmę. Baudžiamoji atsakomybė už kelių eismo taisyklių nusižengimus numato įvairias sankcijas: laisvės atėmimą ar apribojimą (areštą), teisių atėmimą ar apribojimą (vairuotojo pažymėjimo atėmimą), finansinių nuobaudų (baudų, prilygstančių tam tikram arešto dienų skaičiui, arba baudų, priklausančių nuo pažeidėjo finansinės padėties) skyrimą, alternatyvių sprendimų, pavyzdžiui, viešųjų darbų (tam tikrą skaičių dienų) skyrimą. Pažeidėjo, traukiamo baudžiamajon atsakomybėn už kelių eismo taisyklių nusižengimus (nusižengus pirmą kartą arba pakartotinai), bylas nagrinėja teismas. Teisėjas, prieš priimdamas nuosprendį, apsparsto nusižengimo rimtumą ir galimas lengvinančias aplinkybes. Po nuosprendžio paskelbimo nuteistasis už kelių eismo taisyklių pažeidimus gali šį nuosprendį apskusti. Nors baudžiamoji atsakomybė vis dar taikoma už tam tikrus kelių eismo taisyklių pažeidimus, tačiau dauguma Europos Sąjungos šalių pradeda už šiuos minėtus pažeidimus taikyti administracinę atsakomybę, nes toks teisinės administracinės atsakomybės taikymas mažina teismų krūvį. Sankcijas gali paskirti ne tik teismai, bet ir kitos institucijos, turinčios teisę skirti baudas už šiuos pažeidimus. Taigi keičiant baudžiamosios atsakomybės taikymą į supaprastintą administracinės atsakomybės taikymą už kelių eismo taisyklių pažeidimus, buvo siekiama supaprastinti teisminę procedūrą kelių eismo taisyklių pažeidėjų atžvilgiu. Tai leido valdžios institucijoms skirti baudas didesniai pažeidėjų skaičiui ir sumažinti išlaidas. Šiuos pokyčius paskatino automatinio vykdymo priemonių (greičio kamerų, raudonos šviesos kamerų) atsiradimas aštuntajame 20 amžiaus dešimtmetyje. Administracinės teisės taikymas už kelių eismo taisyklių pažeidimus nuo baudžiamosios atsakomybės skiriasi tuo, kad prieš tai minėti trys etapai baudžiamojoje teisėje administracinėje teisėje susijungia į vieną. Išsiaiškinus apie padarytą pažeidimą, sankcijos už pažeidimą taikomos tiesiogiai. Administracinės sankcijos nenumato laisvės atėmimo bausmės, bet gali būti taikomas teisių (vairuotojo pažymėjimo) praradimas ar apribojimas. Dažniausiai skiriamos finansinės baudos

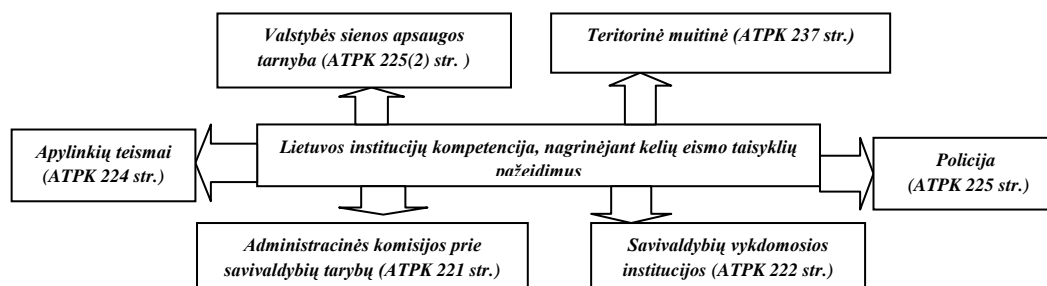
⁸ Klipp S. et al. European Demerit Point Systems: overview of their main features and expert opinions. Deliverable 1 of the BestPoint project. Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Strassenwesen BAST. 2012, p. 14.

(fiksuotos ar nefiksuotos). Taikyti administracinę atsakomybę už kelių eismo taisyklių pažeidimus yra tikslingiau, nes teismai neapkraunami baudžiamosiomis bylomis. Taip yra sumažinamas teismų krūvis. Paminėtina, kad, taikant administracinę atsakomybę, sankcijas už pažeidimus gali skirti ir kitos įgaliotos institucijos, todėl teismas nėra vienintelė jas skirti galinti institucija.

| | <i>Baudžiamoji teisė</i> | <i>Administracinė teisė</i> |
|--|---|---|
| <i>Elgesys keliuose</i> | Daugiausia dėmesio skiriama retai pasitaikantiems poelgiams | Daugiausia dėmesio skiriama dažnai pasitaikantiems poelgiams |
| <i>Kelių eismo taisyklių pažeidimų aptikimas</i> | Įrodymus tiria teismas | Teismas tiria įrodymus tik išskirtiniais atvejais |
| <i>Teisminis procesas</i> | Individualizuota procedūra, vykstanti teisme | Standartizuota administracinė procedūra |
| <i>Pažeidėjams taikomos sankcijos</i> | Individuali (griežta) bausmė Pasikartojus to paties pobūdžio pažeidimui, sankcijos griežtumas paprastai padidėja Įvairių tipų sankcijos (pavyzdžiui, už alkoholio vartojimą ir greičio viršijimą) nėra automatiškai sudedamos į griežtesnę sankciją | Standartinė (švelni) bausmė Dažniausiai to paties pobūdžio pažeidimo pasikartojimas neturi įtakos sankcijos griežtumui Įvairių tipų sankcijos (pavyzdžiui, už alkoholio vartojimą ir greičio viršijimą) nėra automatiškai sudedamos į griežtesnę sankciją |

1. lentelė. Atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimus.

Lietuvoje administracinės atsakomybės taikymas suprantamas kaip baudžiantis, represinis procesas, labai artimas baudžiamajai atsakomybei. Jo metu taikomos atitinkamos sankcijos, o teisinio santykio dalyviai priversti paklusti nustatytai tvarkai. Remiantis pateikta lentele (žr. lentelė Nr. 1), baudžiamoji atsakomybė nuo administracinės skiriasi tuo, kad nuobaudas už padarytus administracinius teisės pažeidimus kaltiems asmenims skiria įvairių institucijų pareigūnai, administracinės komisijos, teismas. Tuo tarpu baudžiamojoje teisėje kriminalines bausmes gali skirti tik teismai. Schemoje (žr. schema Nr. 1) pavaizduotos Lietuvoje administracinio teisės pažeidimo bylas už kelių eismo taisyklių pažeidimus nagrinėjančios institucijos.



1. schema. Lietuvos institucijų kompetencija, nagrinėjant kelių eismo taisyklių pažeidimus.

Lietuvoje didelis vaidmuo nagrinėjant kelių eismo taisyklių pažeidimus atitenka policijai ir teismams. Šie subjektai tampa pagrindinėmis institucijomis nagrinėjant šio tipo bylas. Lietuvoje taip pat yra numatyta baudžiamoji atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimus.

Šie nusižengimai bei nusikaltimai aprašyti Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso XXXIX skyriuje „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui”.⁹ Čia aprašomos veikos: transporto priemonių ar kelių, juose esančių įrenginių netinkamos priežiūros ar remonto, tarptautinių skrydžių taisyklių pažeidimai, transporto priemonių ar kelių, juose esančių įrenginių sugadinimas, kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimai bei transporto eismo tvarkos ar saugumo taisyklių pažeidimai. Bendras baudžiamosios ir administracinės atsakomybės už kelių eismo taisyklių pažeidimus bruožas – priversti kaltą asmenį laikytis nustatytų elgesio taisyklių, taip pat prevenciškai daryti įtaką ir kitiems eismo dalyviams ir vairuotojams nedaryti bei nekartoti šių pažeidimų. Dar vienas svarbus šių dviejų atsakomybių skirtumas – nuobaudų pobūdis ir griežtumas. Administracinės nuobaudos paskyrimas nesukelia tokių sunkių teisinių padarinių, kaip nuteisus kriminaline bausme. Taikant vairuotojui baudžiamąją atsakomybę, atsiranda teistumas, kurį sukelia teismo paskirtos bausmės atlikimas. Tuo tarpu administracinės nuobaudos paskyrimas už šio tipo pažeidimus sukelia teisinę būseną – baustumą. Taigi baudžiamoji atsakomybė už veikas transporto eismo saugumui baudžiamajame kodekse užima tik nedidelę šio kodekso dalį, kaip ir aprašomos veikos. Didžiausia kelių eismo taisyklių pažeidimų dalį reguliuoja Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. Kaip minėjome anksčiau, dažnai teisės pažeidimai nėra tokie pavojingi, todėl tokio pažeidimo negalime laikyti nusikaltimu, tačiau ir už juos asmuo nelieka nenubaustas; taikoma lengvesnė atsakomybė – administracinė.

Išanalizavus baudžiamosios ir administracinės teisės taikymo atskirtis už kelių eismo taisyklių pažeidimus darytina išvada, kad už kelių eismo taisyklių pažeidimus, kurie pagal savo pobūdį negali sukelti sunkių padarinių, geriau taikyti administracinę atsakomybę, nes šios atsakomybės taikymas užtikrina greitesnį nuobaudų skyrimo procesą bei sumažina teismų krūvį. Nes administracines nuobaudas už šio tipo pažeidimus gali skirti pažeidėjams ir kitų institucijų pareigūnai.

1.2. Kelių eismo taisyklės kaip eismo dalyvių teises ir pareigas norminanti priemonė ir jos santykis su administracine atsakomybe už kelių eismo taisyklių pažeidimus

Dar vienas svarbus dokumentas reglamentuojantis eismą keliuose – oficialiai patvirtintos kelių eismo taisyklės, nuostatos, kurios nustato eismo keliais tvarką. Eismo taisyklės

⁹ Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas //Valstybės žinios 2000, Nr. 89-2741. <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=471480>, [žiūrėta 2014-10-31]

reglamentuoja tarpusavio ryšį tarp skirtingų eismo dalyvių bei tarp dalyvių ir aplinkos. Šių taisyklių tikslas – skatinti saugų ir sklandų eismą keliuose. Taisyklės – kaip priemonė, padedanti išvengti nesąmoningo taisyklių pažeidimo. Pasak Noordzij`aus Paters`o, kelių eismo taisyklės turėtų atitikti penkias sąlygas: „galimybė suprasti kelių eismo taisykles visiems eismo dalyviams, kad būtų lengva jų laikytis, neprieštarautų kitiems įstatymams, nekiltų konfliktas taikant eismo įvykiui, lengva taikyti siekiant nustatyti -, bet kokį įstatymo pažeidimą. Žinios apie kelių eismo taisykles – būtina, bet nepakankama sąlyga, kad būtų užtikrintas jų laikymasis.“¹⁰ Pastebime, kad dvi pirmosios sąlygos pritaikytos eismo dalyviams. Pirmoji jų įtvirtina nuostatą, kad šios taisyklės turėtų būti paprastos ir aiškios visiems eismo dalyviams, taip pat būtų lengva jų laikytis. Šių sąlygų pritaikymas taisyklėse leistų išvengti nesusipratimų pažeidus kelių eismo taisykles. Likusios trys sąlygos nukreiptos į įstatymų leidėją. Įstatymų leidėjas turi užtikrinti, kad patvirtintos kelių eismo taisyklės atitiktų visas prieš tai minėtas sąlygas. N. Peters`as pabrėžia, kad šių sąlygų įgyvendinimas tai tik vienintelis žingsnis, norint užtikrinti, kad eismo dalyviai laikysis kelių eismo taisyklių. Darytina išvada, kad taisyklių tobulumas ir paprastumas yra viena iš sąlygų, paskatinanti laikytis kelių eismo taisyklių.

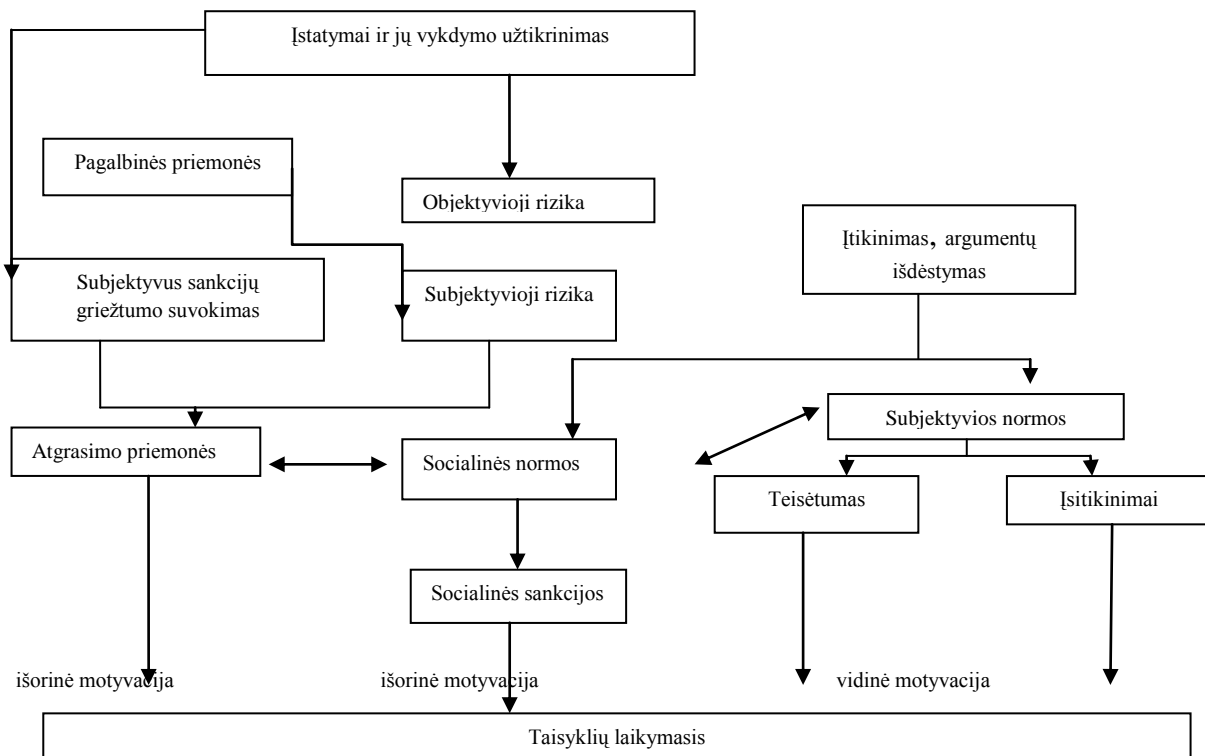
Yra du filosofiniai požiūriai į kelių eismo taisyklių laikymosi užtikrinimą. Instrumentinio požiūrio šalininkų nuomone, „pagrindinis mechanizmas, padedantis išvengti tam tikro neteisėto elgesio, yra sankcijų baimė. Jie mano, kad daugiausia dėmesio reikia skirti atgrasimo priemonėms. Eismo dalyviai yra motyvuojami naudos, nuostolių, atlygio ir sankcijų mechanizmais, užtikrinant kelių eismo taisyklių laikymąsi. Sankcijų skyrimo ir griežtumo padidinimas suvokiamas kaip veiksmingas būdas pagerinti taisyklių laikymąsi. Normatyvinis požiūris pabrėžia socialines normas, kurios yra neatskiriama visuomenės gyvenimo dalis. Daroma prielaida, kad žmonės linkę elgtis pagal tam tikrą bendrą, visuomenėje susiformavusią sampratą. Taigi labiau tikėtina, kad jie laikysis tų taisyklių, kurios, jų nuomone, yra svarbios.“¹¹ Darytina išvada, kad sankcijos skyrimas veiksmingiau užtikrins taisyklių laikymąsi tik tada, jei bus suderintos eismo dalyvių socialinės normos, vertybės ir teisingumo jausmo suvokimas. Autoriai Schlag`as, Mäkinen`as ir Zaidel`is pateikė (žr. schema Nr. 2, psl.13)¹² dar vieną kelių eismo taisyklių laikymosi sistemos modelį. Šie mokslininkai išskyrė du požiūrius, įtakojančius kelių eismo taisyklių laikymąsi: išorinės motyvacijos įtaka, kuri priklauso nuo neigiamų išorės veiksnių (pavyzdžiui: -, sankcijų, nuostolių ir panašiai) ir vidinė motyvacija, kurią įtakoja eismo dalyvio vidiniai įsitikinimai. Taigi paanalizuosime pateiktą autorių Schlag`o, Mäkinen`o ir Zaidel`io kelių eismo taisyklių vykdymo užtikrinimo modelį (žr. schema Nr. 2, psl.13).

¹⁰ Noordzij, P. (1976): Influencing road users' behaviour. SWOV-Report 76-4e, Voorburg.

¹¹ European Transport Safety Council. Traffic Law Enforcement across the EU. Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads, 2011, p. 2.

¹² Ibid.

Remiantis modeliu, įstatymai ir jų vykdymo užtikrinimas sukuria tam tikrą objektyvią riziką, kad kelių eismo taisyklių pažeidimas bus užfiksuotas. Ši objektyvi rizika yra tikroji rizika, jog pažeidėjas bus įtartas darantis pažeidimą, ši rizika rodo, kokia yra tikimybė, kad pažeidėjas bus užkluptas pažeidimo darymo vietoje (ją lemia kelių eismo stebėjimo veiksmas, kuriuos atlieka, pavyzdžiui: -, policija, nustatyto leistino greičio matuokliai ir kt.). Objektyvi rizika įtakoja tai, kaip patys vairuotojai suvokia galimybę, jog jie bus užklupti pažeidus kelių eismo taisykles. Subjektyvioji rizika yra vairuotojo daugiau ar mažiau įsisauganti ir ne tokia aiški nuomonė apie galimybę, kad jis bus „pagautas“ už kelių eismo taisyklių pažeidimą. Ją lemia tai, kaip eismo dalyvis suvokia veiklą, skirtą įstatymų vykdymui užtikrinti, ir jos intensyvumą. Subjektyvi rizika turi didesnę įtaką taisyklių laikymuisi -, nei subjektyvų sankcijų griežtumo suvokimas. Beje, kalbant apie subjektyvų sankcijų griežtumo suvokimą, galima remtis autoriaus Schlag`o sankcijų skirstymo hierarchija: „piniginės baudos — baudos balai — laikinas teisės vairuoti transporto priemonę atėmimas — vairuotojo teisių atėmimas. Autorius pastebi, kad Vokietijoje daugelis vairuotojų viršija greitį neperžengdami tam tikros greičio ribos (iki 20 km per valandą daugiau už didžiausią leistiną greitį). Užfiksavus pažeidimą, kuris neviršija minėtos greičio ribos, pažeidėjui skiriama piniginė bauda, o baudos balai neskiriami.“¹³



2. schema. Schlag`o, Mäkinen`o ir Zaidel`io kelių eismo taisyklių laikymosi modelis.

¹³ European Transport Safety Council. „Traffic Law Enforcement across the EU. Tackling the Three Main Killers on Europe’s Roads“, 2011, p. 2.

Taigi apibrėšime (žr. schemoje Nr. 2) minimas pagalbinės priemonės, subjektyvų sankcijų griežtumo suvokimą, objektyvią riziką, subjektyvią riziką, kokios yra atgrasymo priemonės, socialinės sankcijos ir panašiai. Pagalbinės priemonės (žr. schemą Nr. 2) – tam tikrų idėjų įdiegimas visuomenės sluoksniuose, pavyzdžiui, negalima vairuoti neblaiviam. Kodėl tam tikras elgesys yra pageidautinas visuomenėje, o kitas, priešingai, kelia pavojų vairuotojui ir kitiems eismo dalyviams. Subjektyvus sankcijų griežtumo suvokimas – numatytų griežtų sankcijų skyrimas. Objektyvioji rizika: tikroji tikimybė, kad kelių eismo taisyklių pažeidėjas bus įtartas darant pažeidimą, o subjektyviosios rizikos suvokimas – kaip šią tikimybę vertina pats vairuotojas. Atgrasymo priemonės: nuobaudos, kurios skatina vairuotoją vengti daryti pažeidimus. Šiomis priemonėmis siekiama sukelti eismo dalyviui nepatogumus -, (pavyzdžiui, jis praranda pinigus, nes turi mokėti baudą, arba rizikuoja prarasti teisę vairuoti transporto priemonę, nes pažeidė kelių eismo taisykles). Socialinės normos: visuomenėje vyraujantys įsitikinimai, kaip teisingai elgtis, kad reikia laikytis įstatymų, o socialinės sankcijos (žr. schema Nr. 2, psl. 14) tai, bet kurios priemonės, kurių imasi valstybė tam, kad pavienių jos narių elgesys būtų „tinkamas“ arba „normalus“, kitaip tariant, kad jis atitiktų socialines normas (joms priklauso ir įstatymų numatytos nuobaudos ir paskatinimai, pavyzdžiui, viešas gėdinimas, grasinimai, apdovanojimai ir panašiai). Subjektyvios normos: asmeniniai įsitikinimai, kaip teisingai elgtis. Analizuojamame modelyje teisėtumo samprata apibrėžiama -, kaip asmens įsitikinimas, kad valstybė ir jos valdžios institucijos iš tikrųjų turi teisę valdyti ar daryti įtaka visuomenės elgesiui, leisdamos įstatymus, reguliuojančius kelių eismo taisyklių pažeidimus. Išorinė motyvacija apibrėžiama -, kaip išoriniai paskatinimai arba nuobaudos (kelių eismo taisyklių pažeidimo atveju tai būtų nuobaudos, kurias numato galiojantys įstatymai – piniginės baudos, baudos balai, teisės vairuoti transporto priemonę atėmimas, automobilio konfiskavimas), o vidinė motyvacija: žmogaus vertybės ir įsitikinimai, kas yra teisingas elgesys. „Vidinės motyvacijos metodo šalininkai mano, kad laikytis taisyklių yra gana natūralu, nes eismo dalyviai pasitiki įstatymais. Savanoriškas taisyklių laikymasis paprastai atsiranda iš socialinių normų, tačiau jis gali atsirasti manant, kad valdžios institucijos turi teisę įtakoti žmonių elgesį.“¹⁴ Pastaraisiais dešimtmečiais keli skirtingi veiksniai (nauji įstatymai, policijos veikla, siekiant užtikrinti sėkmingą įstatymų vykdymą, ir plačiosios visuomenės įtikinėjimas ir atitinkamų argumentų išdėstymas, pavyzdžiui, per žiniasklaidos kampanijas) „lėmė, kad daugelis vairuotojų laikosi tam tikros taisyklės jokio vairavimo esant neblaiviam, kuri tapo jiems griežta asmenine norma.“¹⁵ Taigi pateiktas vidinės ir išorinės motyvacijos kelių eismo taisyklių laikymosi modelis

¹⁴ European Transport Safety Council. „Traffic Law Enforcement across the EU. Tackling the Three Main Killers on Europe’s Roads“, 2011, p. 3.

¹⁵ Ibid.

tik patvirtina, kad pradžioje didesnę reikšmę turi išorinė motyvacija -, siekis išvengti sankcijų. Vėliau, gali pasikeisti ir eismo dalyvių asmeniniai įsitikinimai, kas yra teisingas elgesys, o kelių eismo taisyklės tampa ir jų pačių principais.

Išanalizavę atsakomybės institutą, teisinės atsakomybės už kelių eismo taisyklių pažeidimus rūšis, kelių eismo taisyklių svarbą pateikiame tokias išvadas:

- Už kelių eismo taisyklių pažeidimus gali būti taikoma baudžiamoji ir administracinė atsakomybė arba šių dviejų atsakomybių derinys.

- Dauguma Europos Sąjungos valstybių narių stengiasi netaikyti baudžiamosios atsakomybės už kelių eismo taisyklių pažeidimus, taip siekdamas palengvinti teismų krūvį. Baudžiamosios atsakomybės taikymas už minėtus pažeidimus keičiamas į administracinės atsakomybės taikymą, nes skirti sankcijas gali ne tik teismai, bet ir kitos įgaliotos institucijos.

- Kelių eismo taisyklių tobulumas ir paprastumas – viena sąlygų, skatinanti laikytis kelių eismo taisyklių.

- Didelę įtaką -, kelių eismo taisyklių laikymuisi -, turi ne tik išorinė motyvacija (sankcijos, nuostoliai), bet ir vidinė eismo dalyvio motyvacija, kurią įtakoja eismo dalyvio vidiniai įsitikinimai. Šie veiksniai leidžia užtikrinti veiksmingesnį kelių eismo taisyklių laikymąsi.

2. EUROPOS SĄJUNGOS VALSTYBIŲ NARIŲ TEISINIS REGULIAVIMAS KELIŲ EISMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ SRITYJE

2.1. Eismo įvykių statistika Europos Sąjungos valstybėse narėse

Išanalizavę teisinės atsakomybės už kelių eismo taisyklių pažeidimus, kelių eismo taisyklių modelių įtaką mažinant kelių eismo taisyklių pažeidimus bei vidinės ir išorinės motyvacijos įtaką eismo dalyviui, laikantis kelių eismo taisyklių, turime analizuoti ne tik Lietuvos, bet ir Europos Sąjungos valstybių narių kelių eismo statistiką ir įvertinti, kokie veiksniai lėmė tam tikruose etapuose statistikos duomenų pokyčius bei kokius signalus šie pokyčiai siunčia. Šiame skyriuje analizuosime ne tik Lietuvos statistikos departamento duomenis, Lietuvos policijos departamento prie Vidaus Reikalų ministerijos, bet ir kitų užsienio valstybių institucijų pateiktus statistinius duomenis, kurie leis įvertinti kelių eismo įvykių realią padėtį statistiniu požiūriu ne tik Lietuvos, bet ir kitų valstybių narių keliuose. Skyriuje įvertinsime kelių eismo apsaugos ir tarpvalstybinio bendradarbiavimo santykį, jo naudą valstybėms narėms. Aptarsime teisinių priemonių mechanizmus, galinčius padėti kovoti su tam tikrais kelių eismo taisyklių pažeidimais, pavyzdžiui baudos balų sistema ir t.t.

Kiekvienais metais daugiau nei 1 milijonas žmonių visame pasaulyje miršta patekę į eismo įvykį. 2011 metais žuvo apie 30 500 žmonių Europos Sąjungos keliuose, o apie 1,5 milijono žmonių patekę į eismo įvykį, buvo sužeisti. Per pastarąjį dešimtmetį nuo 2001 iki 2010 žuvusiųjų sumažėjo apie 43 proc., bet bendras nelaimingų atsitikimų skaičius sumažėjo tik 24 proc., o bendras skaičius patirtų traumų per eismo įvykius – 26 proc. Per pastarąjį dešimtmetį aukų keliuose skaičius sumažėjo, bet vis tiek eismo įvykių skaičius yra labai aukštas. Europos Sąjunga užsibrėžė tikslą sumažinti metinį žuvusiųjų keliuose skaičių iki 50 proc. Minėtu laikotarpiu, nuo 2001 metų, kai kurios Europos Sąjungos valstybės narės per ketverius metus sugebėjo sumažinti žuvusiųjų skaičių keliuose net 25 proc. Prancūzija – 35 proc., Liuksemburgas – 34 proc., o Belgija – 27 proc. Portugalijoje sumažėjo net 25 proc. eismo įvykiuose žūstančių žmonių skaičius. Šveicariją, Švediją ir Olandiją sumažino žuvusiųjų skaičių eismo įvykiuose 24–25 proc. Minėtos valstybės buvo lyderės Europoje tam tikrą laiką mažinant eismo įvykiuose žūstančių žmonių skaičių keliuose. Šiuo laikotarpiu tokios Europos Sąjungos valstybės -, kaip Lietuva, Kipras ir Bulgarija nesiėmė jokių teisinių priemonių sumažinti eismo įvykiuose žūstančių žmonių skaičių. Nuo 2001 iki 2005 metų šiose valstybėse žuvusiųjų skaičius keliuose tik išaugo. Europos Sąjunga, norėdama apsaugoti kuo daugiau žmonių, patenkančių į eismo įvykius ir patiriančių neigiamus padarinius, nusprendė, kad asmenys turi segėti saugos diržus. Tai turėjo sumažinti iki 50 proc. mirties riziką avarijos atveju. Tačiau Europos Sąjungoje ne visos valstybės taip griežtai reglamentuoja saugos diržų naudojimą. Tokios valstybės kaip

Prancūzija, Vokietija ir Malta efektyviai įgyvendina Europos Sąjungos reikalavimus: 95 proc. žmonių segi saugos diržus vairavimo metu. Daugiausia (80–90 proc.) vairuotojų saugos diržus segi Austrijoje, Kipre, Danijoje, Suomijoje, Airijoje, Liuksemburge, Portugalijoje, Slovėnijoje ir Šveicarijoje. Nuo jų šiek tiek (70–80 proc.) atsilieka Belgijos, Čekijos, Estijos, Italijos, Latvijos, Lenkijos vairuotojai ir keleiviai. Mažiausiai vairuotojų saugos diržus segi yra Vengrijoje, Graikijoje, Lietuvoje ir Slovakijoje. Taigi valstybėms narėms reikėtų susirūpinti savo šalies vairuotojų saugumu ir skatinti segėti saugos diržus. Nė vienai valstybei nepavyko pasiekti, kad visi vairuotojai ir keleiviai segėtų saugos diržais, jeigu valstybės narės įgyvendintų šį Europos Sąjungos tikslą, kasmet būtų išsaugoma iki 2 400 žmonių gyvybių.

| Šalys | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Belgija | 48670 | 49 307 | 49171 | 43 239 | 42115 | 41 944 | 40 569 | 42050 | 37478 |
| Bulgarija | 7612 | 8 224 | 8 222 | 8 010 | 8 045 | 7 068 | 6 610 | 6638 | 6717 |
| Čekija | 26516 | 25 239 | 22115 | 23 060 | 22481 | 21 706 | 19 675 | 20486 | 20503 |
| Danija | 6209 | 5 413 | 5 403 | 5 549 | 5 020 | 4 174 | 3 498 | 3525 | 3124 |
| Vokietija | 339308 | 336618 | 327984 | 335845 | 320614 | 310667 | 288297 | 306266 | 299637 |
| Estija | 2244 | 2 341 | 2 585 | 2 449 | 1 868 | 1 506 | 1 347 | 1492 | 1383 |
| Airija | 5780 | 6 533 | 6 018 | 6 712 | 6 736 | 6 615 | 5 779 | 5230 | 5554 |
| Graikija | 15547 | 16 914 | 16 190 | 15 499 | 15 083 | 14 789 | 15 032 | 13849 | 12349 |
| Ispanija | 94009 | 91187 | 99779 | 100508 | 93161 | 88251 | 85503 | 83027 | 83115 |
| Prancūzija | 85390 | 84525 | 80309 | 81 272 | 74487 | 72315 | 67288 | 65024 | 60437 |
| Kroatija | 17140 | 15 679 | 16 706 | 18 033 | 16 290 | 15 731 | 13 274 | 13229 | 11774 |
| Italija | 243490 | 240011 | 238124 | 230871 | 218963 | 215430 | 211404 | 205638 | 186726 |
| Kipras | 1880 | 1 382 | 1 558 | 1 468 | 1 392 | 1 197 | 1 198 | 1058 | 919 |
| Latvija | 10487 | 9 310 | 8 986 | 9 865 | 8 894 | 3 160 | 3 193 | 3386 | 3358 |
| Lietuva | 6357 | 6 772 | 6 588 | 6 448 | 4 796 | 3 827 | 3 530 | 3266 | 3173 |
| Liuksemburgas | 716 | 775 | 805 | 954 | 927 | 869 | 787 | 962 | 1019 |
| Vengrija | 20957 | 20 777 | 20 977 | 20 634 | 19 174 | 17 863 | 16 308 | 15827 | 15174 |
| Malta | 1281 | 848 | 894 | 942 | 764 | 636 | 577 | 348 | - |
| Olandija | 27758 | 27 007 | 24 527 | 25 819 | 23 708 | 19 378 | 12 457 | 10778 | 4968 |
| Austrija | 42657 | 40 896 | 39 884 | 41 096 | 39 173 | 37 925 | 35 348 | 35129 | 40831 |
| Lenkija | 51068 | 48100 | 46876 | 49536 | 49054 | 44195 | 38832 | 40069 | 37046 |
| Portugalija | 38930 | 37 066 | 35 680 | 35 311 | 33 613 | 35 484 | 35 426 | 32541 | 29867 |
| Rumunija | 7335 | 19 819 | 21 905 | 24 661 | 29 307 | 28 612 | 25 995 | 26647 | 26928 |
| Slovėnija | 12890 | 10 509 | 11 620 | 11 640 | 9 165 | 8 717 | 7 659 | 7257 | 6742 |
| Slovakija | 8443 | 7 903 | 7 988 | 8 483 | 8 416 | 8 415 | 8 119 | 5378 | 5007 |
| Suomija | 6767 | 7020 | 6740 | 6657 | 6881 | 6414 | 6072 | 6408 | 5725 |
| Švedija | 18029 | 18094 | 18213 | 18548 | 18462 | 18027 | 16627 | 16116 | 16458 |
| UK | 213043 | 203712 | 194789 | 188105 | 176814 | 169805 | 160080 | 157068 | 151346 |

2. lentelė. Eismo įvykių dinamika Europos Sąjungos šalyse 2004-2012 m.

Matome (žr. lentelė Nr. 2)¹⁶ eismo įvykių dinamiką nuo 2004 iki 2012 metų. Lentelė rodo Europos Sąjungos šalių tikrąją padėtį mažinant kelių eismo įvykius. Taigi daugiausia eismo įvykių buvo užfiksuota 2004 metais – 1 360 513. Eismo įvykių pradėjo mažėti nuo 2011 metų, valstybėms narėms pradėjus įgyvendinti 2011–2020 m. Kelių eismo saugos politikos kryptis.

¹⁶ European Commission Mobility and Transport road safety statistics – accidents data. Road safety evolution 1991-2012 accidents. Eismo įvykių dinamika Europos Sąjungos šalyse 2004-2012 m. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm, [žiūrėta 2014-08-17]

Eismo įvykių 2012 metais, palyginanti su 2004 metais, sumažėjo 28 281. Taigi galime sakyti, kad valstybės narės sėkmingai įgyvendina saugią Europos Sąjungos kelių eismo erdvę. Iš lentelėje pateiktų duomenų galima lyginti tik valstybes nares, kurių gyventojų skaičius ir gyvenamasis plotas yra panašus, todėl paanalizuosime didžiųjų Europos Sąjungos valstybių narių eismo įvykių skaičių. Iš pateiktų septynių valstybių narių didžiausią pažangą per devynerius metus pasiekė Jungtinė Karalystė: kasmet mažino kelių eismo įvykių skaičių. Panašus rodiklis yra ir Prancūzijoje. Kitų valstybių narių eismo įvykių skaičius rodo ne pastovų kintantį eismo įvykių skaičių. Teigtina, kad šios valstybės ne taip gerai vykdė eismo saugumo gerinimo politiką lyginant su Prancūzija ir Jungtine Karalyste. Belgijoje užfiksuotų eismo įvykių skaičius 2004 metais siekė 48 670, Olandijoje buvo užfiksuota mažiau – 20 912. Lietuva tarp Baltijos valstybių antra. Darytina išvada, kad valstybės narės turi stengtis mažinti kelių eismo įvykių skaičių, siekdamos geriausios valstybės pavyzdžio.

Trumpai apžvelgsime eismo įvykių ir nukentėjusiųjų dinamika Lietuvoje nuo 1980 m. iki 2013 m. (žr. lentelė Nr. 3, psl. 19).¹⁷ Lentelę suskirstysime į tris skirtingus laikotarpius: geltona — kelių eismo įvykiai Lietuvos Tarybų Socialistinėje Respublikoje (toliau Lietuvos TSR), žalia — atgavus Lietuvos nepriklausomybę, raudona — įstojus į Europos Sąjungą.

Pirmiausia išanalizuosime kelių eismo įvykius Lietuvos TSR. Pateiktoje lentelėje matyti, kad didžiausias eismo įvykių skaičius buvo užfiksuotas nuo 1980 iki 1984 metų. Nuo 1985 iki 1988 metų eismo įvykių skaičius ženkliai mažėjo, o nuo 1989 metų, prieš Lietuvos Respublikos nepriklausomybės atkūrimą, vėl eismo įvykių skaičius pradėjo didėti. Paminėtina, kad 1961 metais Lietuvos TSR pradėjo tobulinti Baudžiamąjį kodeksą. Šio kodekso 246 straipsnyje buvo patikslintos sąvokos, konkretizuoti nusikaltimo sudėties požymiai, išplėstas nusikaltimo padarymo priemonių ratas. Baudžiamoji atsakomybė už šio straipsnio pažeidimą pradėta diferencijuoti pagal nusikalstamos veikos padarinių sunkumą. Nuo šiol šio nusikaltimo objektyviuosius požymius išreiškė transporto priemonę vairuojančio asmens veiksmai ar neveikimas, jeigu tai sudarė eismo saugumo taisyklių pažeidimą, sukėlusį nukentėjusiajam kūno sužalojimą ar mirtį arba padariusį žymią materialinę žalą.¹⁸ 1989 metais priėmus straipsnio pakeitimą buvo įteisinta, kad baudžiamoji atsakomybė pagal šį straipsnį taip pat grėsė už transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą. Tais pačiais metais 246 straipsnis buvo papildytas 3 dalimi. Baudžiamoji atsakomybė už 246 straipsnio pirmos, trečios ir penktos dalių pažeidimą siejama su kvalifikuojančiu požymiu — „esant neblaiviam“ — (246 straipsnio 2, 4, 6 dalys). Darytina išvada, kad Lietuvos TSR laikotarpiu bandyta atkreipti kelių eismo taisyklių

¹⁷ Eismo įvykių ir nukentėjusiųjų dinamika Lietuvoje 1980-2013 m.

http://www.lakd.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_413, [žiūrėta 2014-06-03]

¹⁸ A. Klimka, M. Apavyčius, J. Misiūnas. Tarybinė baudžiamoji teisė. Ypatingoji dalis. Vilnius: Mintis, 1974 m., p.324.

pažeidėjų dėmesį — taikant pačią griežčiausią teisinę formą – baudžiamąją atsakomybę už tam tikrus kelių eismo taisyklių pažeidimus.

| Metai | Eismo įvykiai | Žuvo | Sužeista |
|--------|---------------|---------|-------------------|
| | Iš viso | Iš viso | Iš viso |
| 1980 | 6192 | 836* | 4673 ⁺ |
| 1981 | 6329 | 797* | 4708 ⁺ |
| 1982 | 6321 | 878* | 4473 ⁺ |
| 1983 | 6424 | 841* | 4609 ⁺ |
| 1984 | 6050 | 764* | 4518 ⁺ |
| 1985 | 4232 | 696* | 4453 ⁺ |
| 1986 | 4254 | 662* | 4581 ⁺ |
| 1987 | 4287 | 668* | 4645 ⁺ |
| 1988 | 4778 | 821* | 5229 ⁺ |
| 1989 | 5481 | 1011* | 5892 ⁺ |
| 1990 | 5135 | 1001* | 5423 ⁺ |
| 1991 | 6067 | 1173* | 6558 ⁺ |
| 1992 | 4049 | 836* | 4194 ⁺ |
| 1993 | 4319 | 958* | 4490 ⁺ |
| 1994 | 3902 | 765 | 4146 |
| 1995 | 4144 | 672 | 4508 |
| 1996 | 4579 | 667 | 5223 |
| 1997 | 5319 | 752 | 6198 |
| 1998 | 6445 | 829 | 7667 |
| 1999 | 6356 | 748 | 7696 |
| 2000 | 5807 | 641 | 6960 |
| 2001 | 5972 | 706 | 7103 |
| 2002 | 6090 | 697 | 7427 |
| 2003 | 5963 | 709 | 7263 |
| 2004 | 6372 | 751 | 7877 |
| 2005 | 6771 | 773 | 8466 |
| 2006 | 6658 | 760 | 8334 |
| 2007 | 6448 | 740 | 8042 |
| 2008 | 4795 | 499 | 5818 |
| 2009 | 3827 | 370 | 4459 |
| 2010 | 3530 | 299 | 4230 |
| 2011 | 3266 | 296 | 3919 |
| 2012** | 3392 | 302 | 3952 |
| 2013** | 3418 | 258 | 4040 |

* Žuvusiųjų skaičius eismo įvykiuose per 30 dienų, įvertinus redukcijos koeficientą (1,173).

⁺ Sužeistųjų skaičius eismo įvykiuose, įvertinus redukcijos koeficientą.

** Lietuvos kelių policijos tarnybos duomenys patikslinti 2014-01-07.

3. lentelė. Eismo įvykių ir nukentėjusiųjų dinamika Lietuvoje 1980-2013 m.

Darytina prielaida, kad 246 straipsnio papildymas (kvalifikuojančiu požymiu — „esant neblaiviam“ —), tai vienas būdų skatinti vairuotojus nevartoti alkoholio vairuojant, įbauginti visuomenę dėl skiriamos teisinės formos baudžiamosios atsakomybės, nes aukščiau pateikiamoje statistinėje lentelėje matyti, kad po minėto straipsnio pakeitimo kelių eismo taisyklių skaičius 1990 metais nežymiai, tačiau sumažėjo 346 eismo įvykiais. Tuo tarpu žuvusiųjų skaičius eismo įvykiuose po Baudžiamojo kodekso pakeitimo sumažėjo tik 10 vnt. Darytina prielaida, kad Baudžiamojo kodekso pakeitimas buvo inicijuojamas ir dėl pastarųjų metų didelio žuvusiųjų skaičiaus, nes žuvusiųjų skaičius 1989 metais perkopė tūkstantį.

Lietuvai atgavus Nepriklausomybę, transporto priemonių skaičius pradėjo sparčiai augti kaip ir kelių eismo įvykiai. To pasėkoje 1991 metais (žr. lentelėje Nr. 3, psl. 19) žuvusiųjų keliuose skaičius išaugo. Tai didžiausias žuvusiųjų skaičius nuo 1980 iki 2013 metų. Taigi Lietuvos Nepriklausomybės atgavimas ir spartus automobilių įsigijimas bei ekonomikos laisvumas skatino ne tik gėrį, tačiau iškėlė į paviršių tam tikras užmirštas sritis t. y. kelių eismo saugumo gerinimą. Atkūrus Lietuvos nepriklausomybę tik po trejų metų galima buvo pamatyti eismo įvykių, sužeistųjų bei žuvusiųjų skaičiaus sumažėjimą, bet matomi skaičiai sumažėjo nepakankamai, kad būtų pasiekta pažanga kelių eismo saugumo gerinimo srityje. 1998 ir 1999 metais vėl eismo įvykių skaičius pradėjo didėti, taip pat didindamas žuvusiųjų bei sužeistųjų skaičių. Taigi atkūrus Lietuvos Nepriklausomybę buvo dažnai tobulinamos Kelių eismo taisyklės, kelių eismo saugumą kontroliavo ne tik policija, buvo vykdomos reorganizacijos, nebuvo panaikinta Baudžiamoji atsakomybė už šiurkščius kelių eismo taisyklių pažeidimus, gerinama Lietuvos kelių būklė, bet iš pateiktos statistikos matome, kad norimas tikslas – mažinti kelių eismo įvykių skaičių nebuvo pasiektas.

Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, teko didesnę dėmesį skirti siekiui sumažinti kelių eismo įvykių – skaičių. Lietuva sutiko kaip ir Europos Sąjungos valstybės narės kurti bendrą saugią kelių eismo erdvę. Pateiktoje statistinėje lentelėje (žr. lentelė Nr. 3, psl. 19) -, matome, kad Lietuva per pastaruosius penkerius metus kelių eismo įvykių sumažino perpus. Žuvusiųjų skaičius 2013 metais buvo mažiausias nuo 1980 iki 2013m. Europos Sąjungos kelių eismo saugos (2011 – 2020 m.) gairėse pateiktas Europos Sąjungos valstybių narių pagrindinis tikslas: „valstybės narės skatinamos, atsižvelgiant į jų pradinę padėtį, poreikius ir aplinkybes, įgyvendinti nacionalines kelių eismo saugos strategijas ir taip prisidėti prie bendro tikslo. Daugiausia dėmesio jos turi skirti toms sritims, kuriose pažanga mažiausia, ir vadovautis toje srityje daugiausia pažangos padariusių valstybių rezultatais. Todėl galėtų būti nustatyti konkretūs nacionaliniai tikslai, pavyzdžiui, neviršyti milijonui gyventojų tenkančių žūčių keliuose skaičiaus. Toks požiūris turėtų padėti mažinti skirtumus tarp valstybių narių ir visoje Europos Sąjungoje vienodinti kelių eismo saugą.“¹⁹ Europos Komisijos manymu, tokie nustatyti konkretūs nacionaliniai tikslai padės išvengti žūčių eismo įvykių metu, o taip pat sunkių sužalojimų valstybėse narėse. Galima daryti išvadą, kad geriausias rezultatas mažinant kelių eismo įvykių, žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičių buvo pasiektas Lietuvai įstojus į Europos Sąjungą, nes valstybės narės daugiau suinteresuotos kurti bendrą saugią kelių eismo erdvę, įgyvendinant strateginius tikslus ir kuriant bendrus siekius visoje Europos Sąjungoje.

¹⁹ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui. Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys, Briuselis 2010-07-20, KOM(2010) 389.

Apžvelgsime 2011 – 2012 metų pateiktą Europos Sąjungos valstybių narių statistiką (žr. lentelė Nr. 4).²⁰ Kaip matyti iš pateiktų duomenų, dauguma valstybių narių ženkliai sumažino žuvusiųjų skaičių keliuose, dvidešimt penkios valstybės 2012 metais sugebėjo sumažinti žuvusiųjų skaičių keliuose. Šios valstybės įgyvendina pagrindinį Europos Sąjungos tikslą – mažinti žuvusiųjų skaičių keliuose.

| Šalys | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Belgija | 1162 | 1089 | 1069 | 1071 | 944 | 944 | 840 | 858 | 767 |
| Bulgarija | 943 | 957 | 1043 | 1006 | 1061 | 901 | 776 | 657 | 602 |
| Čekija | 1382 | 1286 | 1063 | 1221 | 1076 | 901 | 802 | 772 | 742 |
| Danija | 369 | 331 | 306 | 406 | 406 | 303 | 255 | 220 | 167 |
| Vokietija | 5842 | 5361 | 5091 | 4949 | 4477 | 4152 | 3648 | 4009 | 3600 |
| Estija | 170 | 170 | 204 | 196 | 132 | 98 | 79 | 101 | 87 |
| Airija | 377 | 400 | 365 | 338 | 280 | 238 | 212 | 186 | 162 |
| Graikija | 1670 | 1658 | 1657 | 1612 | 1555 | 1456 | 1258 | 1141 | 1027 |
| Ispanija | 4749 | 4442 | 4104 | 3823 | 3100 | 2714 | 2479 | 2060 | 1903 |
| Prancūzija | 5530 | 5318 | 4709 | 4620 | 4275 | 4273 | 3992 | 3963 | 3653 |
| Kroatija | 608 | 597 | 614 | 619 | 664 | 548 | 426 | 418 | 390 |
| Italija | 6122 | 5818 | 5669 | 5131 | 4731 | 4237 | 4114 | 3860 | 3653 |
| Kipras | 117 | 102 | 86 | 89 | 82 | 71 | 60 | 71 | 51 |
| Latvija | 516 | 442 | 407 | 419 | 316 | 254 | 218 | 179 | 177 |
| Lietuva | 752 | 773 | 760 | 740 | 499 | 370 | 299 | 296 | 302 |
| Liuksemburgas | 50 | 47 | 43 | 46 | 35 | 48 | 32 | 33 | 34 |
| Vengrija | 1296 | 1278 | 1303 | 1232 | 996 | 822 | 740 | 638 | 606 |
| Malta | 13 | 17 | 11 | 14 | 15 | 21 | 15 | 21 | 11 |
| Olandija | 804 | 750 | 730 | 709 | 677 | 644 | 537 | 546 | 562 |
| Austrija | 878 | 768 | 730 | 691 | 679 | 633 | 552 | 523 | 531 |
| Lenkija | 5712 | 5444 | 5243 | 5583 | 5437 | 4572 | 3908 | 4189 | 3571 |
| Portugalija | 1294 | 1247 | 969 | 974 | 885 | 840 | 937 | 891 | 718 |
| Rumunija | 2442 | 2629 | 2587 | 2800 | 3061 | 2796 | 2377 | 2018 | 2042 |
| Slovėnija | 274 | 258 | 262 | 293 | 214 | 171 | 138 | 141 | 130 |
| Slovakija | 603 | 606 | 614 | 667 | 622 | 380 | 371 | 324 | 296 |
| Suomija | 375 | 379 | 336 | 380 | 344 | 279 | 272 | 292 | 255 |
| Švedija | 480 | 440 | 445 | 471 | 397 | 358 | 266 | 319 | 285 |
| UK | 3368 | 3336 | 3298 | 3059 | 2645 | 2337 | 1905 | 1960 | 1802 |

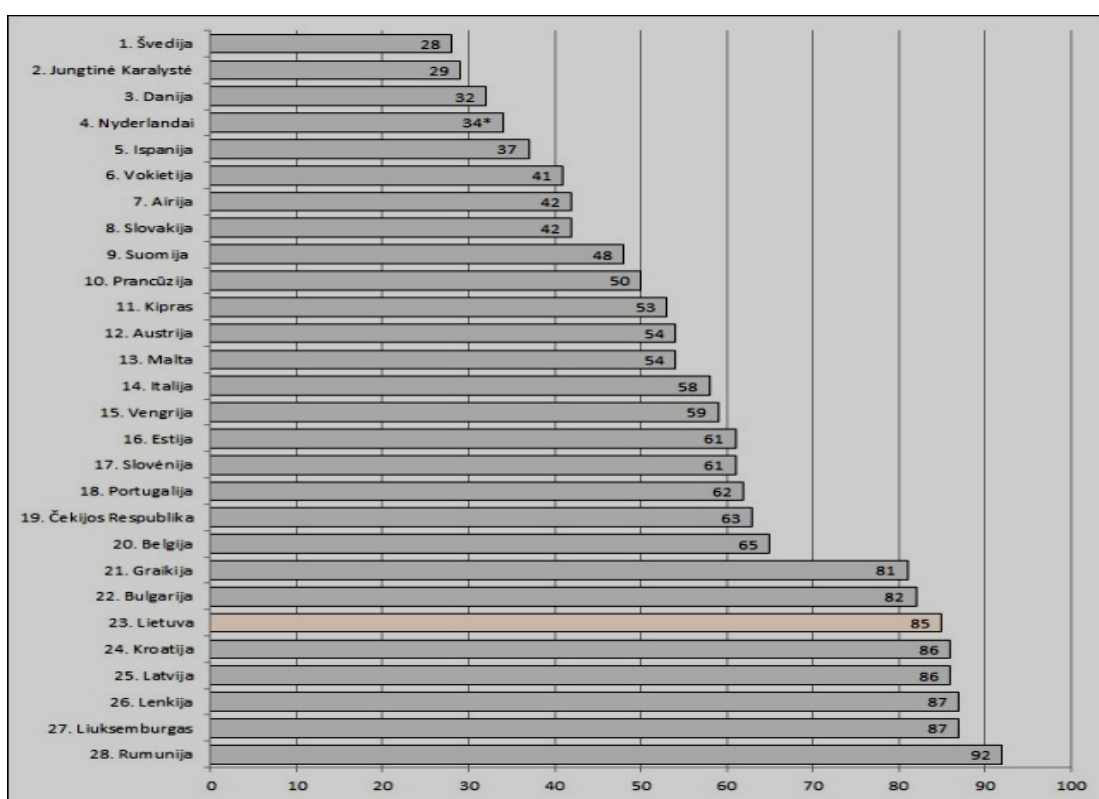
4. lentelė. Eismo įvykiuose žuvusių eismo dalyvių apžvalga 2004-2012 m

Švedijoje, Ispanijoje, Vengrijoje, Slovėnijoje, Suomijoje, Didžiojoje Britanijoje ir Estijoje -, žūstančiųjų eismo įvykiuose dėl neblaivių asmenų kaltės sumažėjo. Minėtą dešimtmetį daugelis Europos Sąjungos valstybių narių sugebėjo ženkliai sumažinti eismo įvykių, kuriuos sukėlė neblaivūs vairuotojai. Čekijos Respublikoje tokių eismo įvykių sumažėjo 11,3 proc., Vokietijoje – 6,2 proc., Belgijoje – 9,4 proc., Lenkijoje – 5,6 proc. Darytina išvada, kad valstybės narės įgyvendindamos eismo saugumo programas daro pažangą eismo saugumo užtikrinimo srityje. Lietuvoje -, kaip ir visoje Europos Sąjungoje -, pagrindinė kelių eismo įvykių priežastimi galima būtų įvardyti leistino greičio viršijimą. Šis kelių eismo pažeidimas lieka pagrindinė problema. Prancūzija, Belgija, Šveicarija stengiasi teisinėmis ir techninėmis priemonėmis mažinti leistiną greitį įvairiuose keliuose. Prancūzijoje leistinas greitis keliuose buvo sumažintas nuo 6–11 proc., priklausomai nuo kelio tipo. Belgijoje – nuo 4 iki 6 proc., o

²⁰ European Commission, Mobility and Transport road safety :statistics – accidents data Road safety evolution 1991-2012 fatalities. Eismo įvykiuose žuvusių eismo dalyvių apžvalga 2004-2012 m. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm, [žiūrėta 2014-08-17]

Šveicarijoje – nuo 3 iki 8 proc. Norvegijoje leistinas greitis buvo sumažintas greitkeliuose; didžiausias leistinas greitis šio tipo keliuose – 100 km/val.

Per pastaruosius metus Europos Sąjungos eismo saugos srityje pasiekti neblogi rezultatai. Nuo 2001 iki 2010 m. avarijų Europos Sąjungos keliuose aukų skaičius sumažėjo 43 proc. Nuo 2010 iki 2013 m. šis rodiklis sumažėjo dar 17 proc. Diagramoje (žr. diagrama Nr. 1)²¹ -, pateikti Europos Sąjungos valstybių narių pasiekimai 2013 metais, mažinant žuvusiųjų skaičių keliuose. Minėtoje diagramoje Rumunija yra paskutinėje vietoje -, siekiant mažinti žuvusiųjų skaičių keliuose. Pirmoje vietoje – Švedija, sumažinus žuvusiųjų skaičių eismo įvykiuose iki 28 žmonių tenkančių 1, milijonui gyventojų Europos Sąjungoje. Taip pat gerai įgyvendina Europos Sąjungos politiką eismo gerinimo srityje Jungtinė Karalystė, Danija, Olandija, Ispanija, Vokietija. Gaila, tačiau Lietuva šių valstybių kontekste užima tik 24 vietą.



1. diagrama. Eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų Europos Sąjungos šalyse 2013 m.

Lietuvoje gana nemažai kelių eismo taisyklių pažeidimų išaiškinta dėl neblaivių asmenų kaltės. 2013 metais tokių pažeidimų buvo užfiksuota 13 064. Žemiau pateiktoje diagramoje (žr. diagrama Nr. 2, psl. 23)²² -, pateikti duomenys rodo, kad 2013 metais dėl neblaivių vairuotojų kaltės įvykę eismo įvykiai sudarė 8 proc. visų užregistruotų eismo įvykių. Taip pat matome, kad

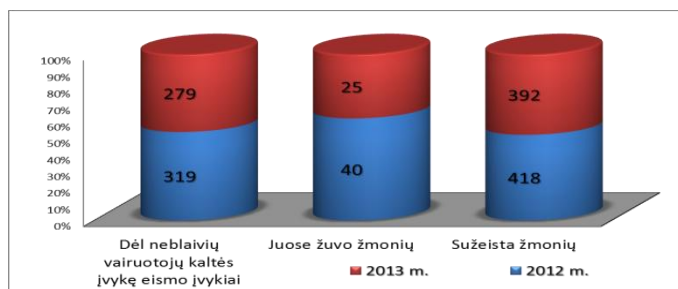
²¹ Eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius Europos Sąjungos šalyse 2013 m.

http://www.lakd.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_413, [žiūrėta 2014-06-03]

²² Avaringumo analizė Lietuvoje 2013 metais. Policijos departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos.

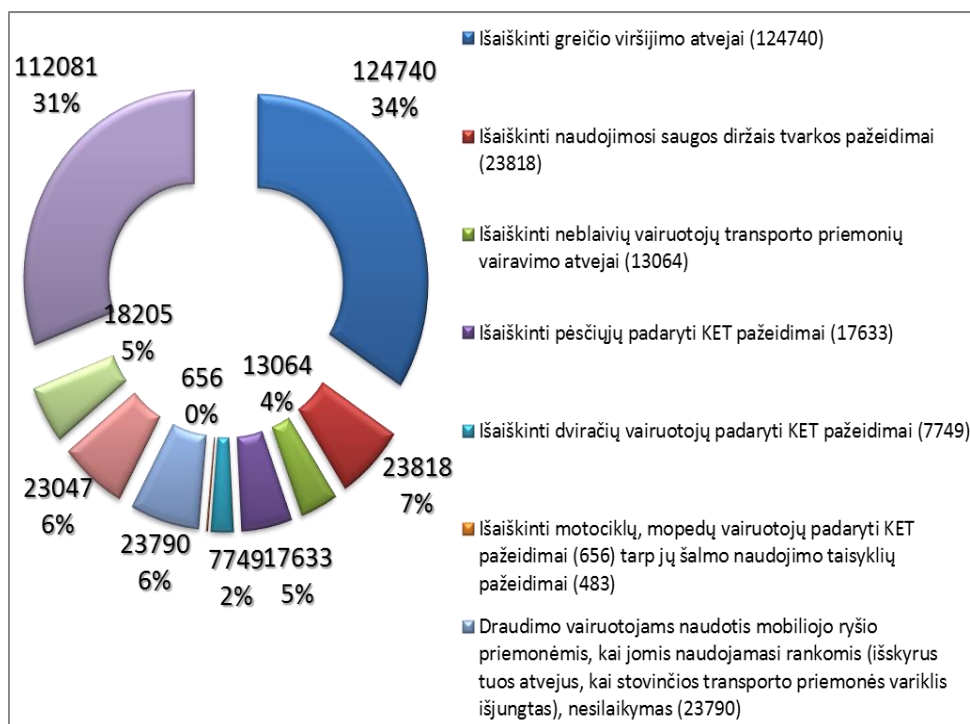
<http://www.policija.lt/index.php?id=23470>, [žiūrėta 2014-06-06]

2012 metais žuvusiųjų ir sužeistų asmenų dėl neblaivių asmenų kaltės buvo kur kas daugiau nei 2013 metais, taigi darytina išvada, kad įgyvendinama Europos Sąjungos kelių eismo gerinimo politika Lietuvoje padeda pasiekti geresnių rezultatų.



2. diagrama. 2012-2013 metų avaringumo statistika (dėl neblaivių vairuotojų kaltės).

Analizuojant Lietuvos policijos atliktą 2013 metų avaringumo analizę (žr. diagrama Nr. 3)²³ -, matome, kad 2013 metais išaiškinta 364 783 kelių eismo taisyklių pažeidimai. Daugiausia pažeidimų užfiksuotą už leistino greičio viršijimą net 34 proc., 7 proc. padarytų pažeidimų - dėl naudojimosi saugos diržais tvarkos pažeidimų, 4 proc. — neblaivių vairuotojų transporto priemonių vairavimo. Ne mažą procentą pažeidimų sudaro ir pėsčiųjų padaryti pažeidimai.

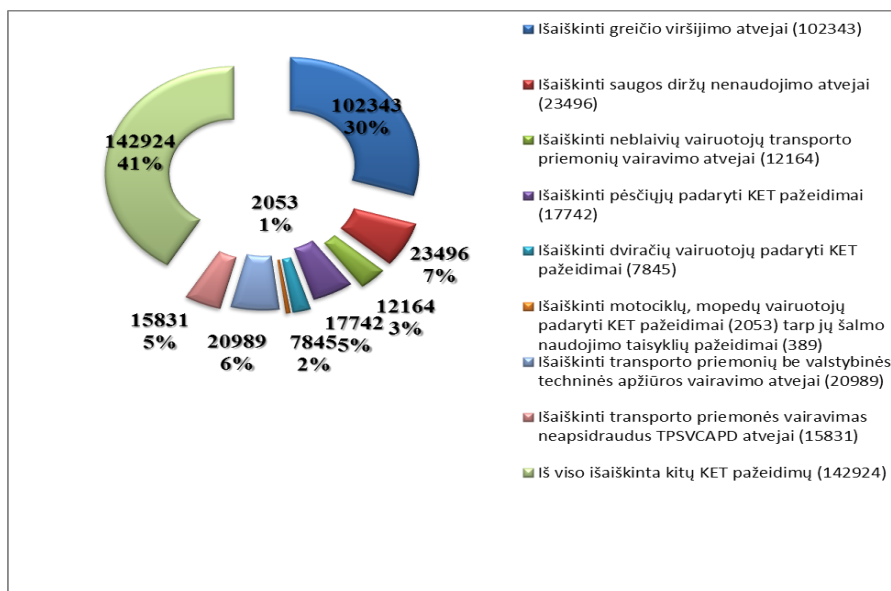


3. diagrama. 2013 metais išaiškinti kelių eismo taisyklių pažeidimai.

Lietuvos automobilių kelių direkcijos internetiniame tinklalapyje pateikti duomenys, kad nuo 2000 iki 2013 metų pagrindiniai kelių eismo įvykių kaltininkai yra vairuotojai. Tai

²³ Avaringumo analizė Lietuvoje 2013 metais. Policijos departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos. <http://www.policija.lt/index.php?id=23470>, [žiūrėta 2014-06-06]

sudaro net 66 proc. Darytina išvada, kad vairuotojai dar iki šiol nėra suvokę, kad jie kaip eismo dalyviai yra pavojingiausi kelių eismo įvykiuose. Jų padaryti pažeidimai ne tik Lietuvoje, bet ir Europos Sąjungoje sukelia sunkiausius padarinius.



4. diagrama. 2012 metais išaiškinti kelių eismo taisyklių pažeidimai.

Diagramoje (žr. diagrama Nr. 4)²⁴ -, 2012 metais buvo išaiškinta 345 387 kelių eismo taisyklių pažeidimų. Lyginant su 2013 metais (žr. diagrama Nr. 3., psl. 23) išaiškintų pažeidimų yra ženkliai mažiau (19 396). Darytina išvada, kad 2013 metais didesnis dėmesys buvo kreipiamas pažeidimų išaiškinimui ir kelių eismo taisyklių kontrolei. Diagramoje (žr. diagramos: Nr. 3, psl., 23 bei Nr. 4) matome, kad 2013 metais ir 2012 metais daugiausia išaiškinta pažeidimų už greičio viršijimą – net 30 proc. Daugiau išaiškinta pėsčiųjų padarytų pažeidimų 2012 metais. Didesnis dėmesys 2013 metais kreipiamas saugos diržų naudojimo kontrolei, nes 2012 metais šio tipo pažeidimų išaiškinta mažiau. Apžvelgę minėtas diagramas darytina išvada, kad Lietuva kiekvienais metais išaiškina vis daugiau pažeidimų, taip užkirsdama kelią naujų pažeidimų darymui. Taip užtikrinama, kad už kelių eismo taisyklių pažeidimus, kiekvienais metais, lieka vis mažiau nenubaustų pažeidėjų darančių pažeidimus.

Statistinių duomenų analizė leidžia išsiaiškinti, kiek per pastaruosius metus Europos Sąjungos šalyse kito eismo įvykių skaičius, eismo įvykiuose žūstančių žmonių skaičius, kurios valstybės narės tinkamai įgyvendina Europos Sąjungos numatytus strateginius tikslus, numatytus ankstesnėse ir dabartinėje 2011–2020 m. kelių eismo saugos veiksmų programose. Europos Komisija 2010 metais liepos mėnesį priėmė keletą plataus užmojo planų per ateinančius 10 metų

²⁴ Avaringumo analizė Lietuvoje 2012 metais. Policijos departamentas prie Vidaus Reikalų Ministerijos. <http://www.policija.lt/index.php?id=23470>, [žiūrėta 2014-06-06]

perpus sumažinti žūčių Europos keliuose skaičių. 2011–2020 m. Europos kelių eismo saugos politikos gairėse siūloma įvairių iniciatyvų, pradedant transporto priemonių saugos standartų griežtinimu ir baigiant kelių eismo dalyvių mokymo kokybės gerinimu ir kelių eismo taisyklių laikymosi užtikrinimu. Jau minėtos programos siekiai veiksmy srityse: „kelių eismo dalyvių švietimo ir elgesio gerinimas, kelių eismo taisyklių derinimas ir įgyvendinimas, kelių eismo infrastruktūros saugumo didinimas, saugesnių transporto priemonių tiekimas į rinką, modernios technologijos, skirtos transporto priemonėms, infrastruktūrai ir skubios pagalbos tarnyboms, pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsauga.“²⁵ Taigi pateiktoje programoje aiškiai nurodytos strateginės gairės, kurias turėtų įgyvendinti kiekviena valstybė narė. Europos Sąjungos institucijos teikia daug pastangų, bandydamos sumažinti ir sustabdyti kelių eismo taisyklių pažeidimų skaičių, avarijose žūstančių žmonių skaičių, bando atrasti geriausią sprendimą šioms problemoms išspręsti. Taigi kiekvienais metais yra atliekami statistiniai tyrimai, leidžiantys atskleisti priežastis, dėl kurių žūsta didelis eismo dalyvių skaičius. Išsamūs statistiniai duomenys taip pat leidžia nurodyti kelių eismo taisyklių pažeidimų rūšis, kurias pažeidus, įvyksta eismo įvykiai. Šių duomenų pagalba valstybės narės sužino, kurie kelių eismo taisyklių pažeidimai yra daromi dažniausiai. Tai skatina valstybių narių įstatymų leidėjus kiekvienais metais priimti naujus ar papildytus teisės aktus, įdiegti valstybėje tam tikras pagalbines ar technines priemones, galinčias sustabdyti arba sumažinti šių kelių eismo taisyklių pažeidinėjimą. Remiantis Europos transporto saugos tarnybos (toliau ETSC) duomenimis, galima išskirti tris pagrindinius kelių eismo taisyklių pažeidimus: nustatyto greičio viršijimas, nesinaudojimas saugos diržais ir vairavimas apsvaigus nuo alkoholio. Tokia pati tendencija išryškėja daugelyje Europos šalių, taip pat ir Lietuvoje. Pateiktose statistinėse lentelėse, pateikiami eismo įvykių skaičiaus pokyčiai kiekvienais metais. Šie duomenys atspindi geriausių valstybių narių praktika gerinant kelių eismo saugą. Taip valstybės narės gali dalytis ir perimti gerą patirtį, kuriant kelių eismo saugos politiką, keistis informacija apie priimtus įstatymus ar diegiamas saugos priemones. Pateikti statistiniai duomenys magistriniame darbe įrodo, kad valstybės narės nepasiekė siekiamo Europos Komisijos tikslo – sumažinti eismo įvykiuose žuvusiųjų eismo dalyvių skaičių per pusę. Šie duomenys įrodo, kad nors valstybės narės stengiasi mažinti ir užtikrinti saugią kelių eismo erdvę visoje Europos Sąjungoje, tačiau ne visada tie siekiai yra įgyvendinami ir pasiekiamas norimas tikslas. Kaip jau minėjome anksčiau, statistinių duomenų pagalba atskleidžiama, kokius kelių eismo taisyklių pažeidimus eismo dalyviai daro dažniausiai. Statistiniai duomenys nurodo įstatymų spragas ir problemas, kurias įstatymų leidėjas privalo teisės aktų bei priemonių ar techninių galimybių pagalba išspręsti, taip siekdamas sumažinti

²⁵ Komisijos komunikatas Europos parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui. Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvių. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys, Briuselis 2010-07-20, KOM(2010) 389

kelių eismo taisyklių pažeidimų riziką. Europos transporto saugos tarnybos ir Lietuvos institucijų pateiktoje statistikoje pastebime, kad Europos Sąjungos valstybėse bei Lietuvoje pagrindiniai siekiai yra sumažinti ne tik eismo įvykių skaičių, žūstančių eismo dalyvių eismo įvykiuose skaičių, tačiau pasistengti teisinėmis bei techninėmis priemonėmis sustabdyti pagrindinius kelių eismo įvykių rizikos faktorius t.y., leistino greičio viršijimą, saugos diržų nenaudojimą, apsvaigusio nuo alkoholio vairavimą bei pavojingą ir chuliganišką vairavimą.

2.2. Tarpvalstybinis bendradarbiavimas kelių eismo taisyklių pažeidimų srityje

Europos Komisijos 2011–2020 metų programoje antras strateginis tikslas – gieztesnis kelių eismo taisyklių taikymas. Šioje programoje pabrėžiama, „kad naujoje kelių eismo saugos politikos krypties programoje taisyklių taikymui turėtų būti skiriamas didelis dėmesys.“²⁶ Šis tikslas turėtų būti pasiektas ir tarpvalstybinio bendradarbiavimo srityje keičiantis informacija apie kelių eismo taisyklių pažeidimus. Tačiau šiuo metu nėra galimybės visoms Europos Sąjungos šalims teisėtai apsieisti duomenimis apie vairuotojo padarytus pažeidimus ar turimą baudos balų skaičių. Išskiriame pagrindines priežastis dėl kurių nėra galimybės teisėtai apsieisti duomenimis: keli vairuotojo pažymėjimų tinklai skirtingose valstybėse narėse; gausybė įvairių dokumentų, susijusių su vairuotojo pažymėjimais; nevienodi skirtingų valstybių įstatymai. Visa tai trukdo persekioti pažeidėjus, kurie kelių eismo taisyklių pažeidimus yra padarę skirtingose valstybėse narėse. Taigi Europos Komisija iniciavo projektą, kurio užduotis buvo išanalizuoti galimą bendros Europos Sąjungos kelių eismo taisyklių pažeidimų sistemos įgyvendinimo ir vykdymo kontrolę. Šią užduotį vykdė Europos Sąjungos valstybių narių mokslininkai: Jean-`as-Pascal-`is Assailly, Nikolau-`s Authried-`as, Maria Dabrowska-Loranc-`o, Brian-`as Farrugia-`s, Charles Goldenbeld-`as, Veli-Pekka Kallberg-`as, Simone Klipp-`as, Mette Møller-`is, Michelle Munnelly-`s, Willem-`as Vlakveld-`is, Justyna Wacowska-Slezak-`a, Martin-`as Winkelbauer-`is, analizuodami skirtingų valstybių narių kelių eismo taisyklių pažeidimus, sankcijų griežtumą ir skyrimo tvarką, skiriamus tam tikrus kursus, kurie kaip tam tikra rehabilitacinė priemonė taikoma pažeidus kelių eismo taisykles ir analizuodami baudų balų sistemas Europos Sąjungoje. Nagrinėdami valstybių narių teisinės sistemas bei vertindami Europos Sąjungos teisinę sistemą, mokslininkai siekė nustatyti, kaip ateityje valstybės narės galėtų pradėti keistis duomenimis apie kelių eismo taisyklių pažeidimus ir skiriamų balų skaičių. Iš įvairių Europos Sąjungos dokumentų matome, kad kelių eismo taisyklių pažeidimai Europos Sąjungoje yra viena didžiausių problemų. Tad stengiamasi surasti jų sprendimą remiantis laisvo asmenų judėjimo

²⁶ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui. Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys, Briuselis 2010-07-20, KOM(2010) 389

principu. Valstybių narių ekspertai, dalyvavę bendros kelių eismo taisyklių pažeidimų ir baudų balų sistemos projekte, atlikę teisės aktų analizę, 2011 metais gruodžio 5 d. Briuselyje įvykusiame seminare aptarė galimus būdus, kuriant bendrą Europos Sąjungos kelių eismo taisyklių pažeidimų registrą (sistemą) ir galimybę apsikeisti informacija apie kelių eismo taisyklių pažeidimus. Taigi pirminius teisės aktus kuria valstybės narės, o taip pat Europos Sąjungos institucijos. Juos sudaro Europos Sąjungos sutartis (toliau ESS) ir Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau SESV), jų protokolai ir priedai. Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje apibrėžti trys bendri principai:

➤ „Kompetencijų perdavimo principas. Europos Sąjunga –, turi veikti neperžengdama ribų tų kompetencijų, kurias jai suteikė valstybės narės ES Sutartyse tam, kad būtų pasiekti jose išdėstyti tikslai“ - (ESS 5 str. 1 str.). Kompetencijos, kurios nebuvo perteiktos Sąjungai šiuo būdu, lieka valstybėms narėms.

➤ Subsidiarumo principas. Pagal ESS 5 str. 3 d. –, srityse, kurios nepriklauso išimtinai Europos Sąjungos kompetencijai, Sąjunga turi veikti tik jeigu ir tik tiek, kiek siūlomų veiksmų tikslai negali būti deramai pasiekti valstybėse narėse, nei centriniam, nei regioniniam ar vietiniam lygmenyje, tačiau gali būti sėkmingai pasiekti visos Sąjungos lygmenyje dėl siūlomo veiksmo masto ar padarinių“ -.

➤ Proporcingumo principas. Pagal šį principą –, Sąjungos veiklos turinys ir forma neturi viršyti to, kas yra būtina Sutarčių tikslams pasiekti“ - (ESS 5 str. 4str.).²⁷

Subsidiarumo principas turi būti taikomas srityse, kurios nepriklauso išimtinai Europos Sąjungos kompetencijai, o į kompetencijų perdavimo bei proporcingumo principus reikia atsižvelgti tuomet, kai rengiamasi priimti kokį teisės aktą.

SESV 3 straipsnyje išvardintos sritys, kuriose Sąjunga turi išimtinę kompetenciją, pavyzdžiui, Muitų sąjungos 3 str. 1 dalies a punkte. SESV 4 straipsnio 2 dalies straipsnyje aprašytos kompetencijos, kurios bendrai priklauso Europos Sąjungai ir atskiroms valstybėms narėms. Šioms bendroms kompetencijoms taip pat priklauso ir transporto bei laisvo judėjimo, saugumo ir teisingumo sritys. Taigi vykusiame seminare buvo analizuojamos keitimasis duomenimis apie kelių eismo taisyklių padarytus pažeidimus arba skiriamus balus už šiuos pažeidimus galimybės. Sutartyje SESV 90 straipsnis ir likusi antraštinė VI dalis pateikia daugiau išsamios informacijos apie bendrą kompetenciją Transporto (susisiekimo) srityje Europos Sąjungoje, pavyzdžiui, susijusią su įstatymų leidyba. Be kita ko, SESV 91 straipsnio 1 dalis numato, kad Europos Parlamentas ir Taryba turi imtis priemonių, siekdami pagerinti transporto saugumą.

²⁷ Europos Sąjungos sutartis ir Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija (2012/c 326/01). https://www.ecb.europa.eu/ecb/legal/pdf/c_32620121026lt.pdf, [žiūrėta 2014-09-20]

Antriniamis teisės aktams priklauso direktyvos, reglamentai ir sprendimai. Taigi atsižvelgiant į kelių eismo saugumą buvo priimti šie antriniai teisės aktai, turėję užtikrinti ir pagerinti Europos Sąjungos saugią kelių eismo politiką:

- 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva Nr. 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (Trečioji vairuotojo pažymėjimų direktyva).
- 2011 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva Nr. 2011/82/ES dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus (Pasienio direktyva).
- 2005 m. vasario 24 d. Tarybos pamatinis sprendimas 2005/214/JHA, 2005 m. vasario 24 d. „dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms“ (2005 metų pamatinis sprendimas).
- 2006 metų kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų teisės aktų, susijusių su kelių transportu, tarpusavio suderinimo, iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 bei (EB) Nr. 2135/98 ir panaikinantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (Vairavimo ir poilsio trukmės reglamentas).

Trumpai apžvelgsime kiekvieną iš šių teisės aktų, plačiau panagrinėsime jų tikslus ir siekius.

Trečioji vairuotojo pažymėjimų direktyva buvo priimta 2006 metais. Jos teisinį pagrindą sudaro Europos Bendrijos steigimo sutarties (toliau EBSS) 71 straipsnis, šiandienos SESV 91 straipsnis. Šios direktyvos dalykas yra transportas, viena iš bendrųjų kompetencijų, priklausančių tiek Europos Sąjungai, tiek jos valstybėms narėms. Joje apibrėžiamos nuostatos yra susijusios su vairuotojo pažymėjimais: abipusis pažymėjimų pripažinimas, minimalus amžius ir kita. Norint pasiekti šios direktyvos numatytus tikslus, reikėtų atsižvelgti į direktyvos tikslų mastą ir padarinius. Šiuos tikslus būtų geriau įgyvendinti visos Bendrijos lygmeniu. Taip pat direktyvoje matyti, kad buvo laikomasi ir proporcingumo principo, nes direktyva nenumatė to, kas nebuvo būtina jos tikslams pasiekti. Atkreipiame dėmesį į dvi direktyvos nuostatas, kurios aprašytos 7 ir 15 straipsniuose. Šiuose straipsniuose kalbama apie Europos Sąjungos vairuotojo pažymėjimų tinklus. Septinto straipsnio 5 dalies d ir b punktai -, nustato tokio tinklo naudojimą tam, kad Europos Sąjungoje vairuotojo pažymėjimas negalėtų būti išduotas du kartus tam pačiam asmeniui.²⁸ 15 straipsnio („Tarpusavio pagalba“)²⁹ turinys taip pat susijęs su vairuotojo pažymėjimų tinklu: valstybės narės turi keistis informacija apie pažymėjimus, kuriuos jos išdavė, pakeitė, išdavė pakartotinai, atnaujino arba panaikino. Tam jos turi naudoti sukurtą šiam tikslui

²⁸ Europos Parlamento ir Tarybos 2006 metų gruodžio 20 d. direktyva Nr. 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (Trečioji vairuotojo pažymėjimų direktyva).

²⁹ Ibid.

Europos Sąjungos vairuotojo pažymėjimų tinklą, kai šis pradės veikti.³⁰ Ši sistema buvo pavadinta RESPER (*RÉSau Permis de conduire*) ir pradėjo veikti 2013 m. sausio 19 d. visoje Europos Sąjungoje. RESPER tokia sistema, pagal kurią nebus įmanoma suklastoti ir slapta gauti vairuotojo pažymėjimo keliose valstybėse. Bendroje vairuotojo pažymėjimų duomenų bazėje bus fiksuojama informacija apie išduotus, pakeistus, naujai išduotus, atnaujintus arba atšauktus vairuotojo pažymėjimus. Vienoje valstybėje narėje už vairavimą esant neblaiviam, didelį greičio viršijimą ir kitus pažeidimus praradęs teisę vairuoti žmogus-, negalės išlaikyti egzaminų ir gauti vairuotojo pažymėjimo kitoje valstybėje, kol bausmės laikas nepasibaigęs. Iki sukuriant sistemą, pareigūnams nebuvo galimybės sužinoti, ar vairuotojas padarė pažeidimų kitoje valstybėje, todėl daugybė asmenų šia spraga naudojosi, kol kelių eismo taisyklių pažeidimai sukeldavo sunkius padarinius. Pirmosios valstybės, prisijungusios prie šios sistemos – Olandija, Vokietija, Liuksemburgas.

Pirmasis Europos Komisijos pasiūlymas dėl Pasienio direktyvos buvo pateiktas 2008 metais. Pradžioje buvo planuojama, kad direktyva remsis transporto kompetencija, tačiau vėliau jos teisinis pagrindas buvo pakeistas į SESV 87 straipsnio 2 dalį (dėl policijos pareigūnų bendradarbiavimo) ir buvo padaryti tam tikri pakeitimai. Airija ir Jungtinė Karalystė sprendė pačios, ar jos nori įgyvendinti direktyvą dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus. Direktyva buvo priimta 2011 m. spalio 25 d., įsigaliojo 2011 m. lapkričio 6 d. Iki 2013 m. lapkričio 7 d. valstybės narės privalėjo įgyvendinti direktyvos reikalavimus išleisti įstatymus, reglamentus ir administracines nuostatas. Jau minėtos direktyvos 1 straipsnyje nurodytas jos pagrindinis tikslas – „užtikrinti aukštą apsaugos lygį visiems eismo dalyviams Europos Sąjungoje, skatinant tarpvalstybinį keitimąsi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, o tuo pačiu ir apie sankcijų vykdymą, jei šie pažeidimai buvo padaryti transporto priemonės, registruotoje valstybėje narėje, nei ta, kurioje buvo padarytas pažeidimas.“³¹ Direktyva taikoma esant šiems kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimams (2 straipsnis): greičio viršijimas, nesinaudojimas saugos diržais, važiavimas degant raudonam šviesoforo signalui, vairavimas išgėrus alkoholio, vairavimas apsvaigus nuo narkotikų, apsauginio šalmo nedėvėjimas, važiavimas draudžiama juosta, neteisėtas naudojimas mobilium telefonu arba kitokiomis ryšio priemonėmis vairuojant. Trečio straipsnio d ir k dalyse pateiktas išsamus šių pažeidimų aprašymas, leidžiantis valstybėms narėms pritaikyti prie savo turimų pažeidimų apibrėžimų tuos, kuriuos numato 2 straipsnis. Taigi ši direktyva numato, kad valstybės narės turi fiksuoti ir bausti už padarytus kelių eismo taisyklių pažeidimus pagal savo

³⁰ Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. gruodžio 20 d. direktyva Nr. 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (Trečioji vairuotojo pažymėjimų direktyva).

³¹ Europos Parlamento ir Tarybos 2011 m. spalio 25 d. direktyva Nr. 2011/82/ES dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus.

galiojančius įstatymus. Nurodyta, kad valstybė narė turi įvardinti nacionalinį kontaktinį centrą, kuris galėtų teikti duomenis apie 2 straipsnyje nurodytus pažeidimus kitoms valstybėms, ir leisti kitų valstybių narių nacionaliniams kontaktiniams centrams naudotis duomenimis apie transporto priemones ir jų savininkus ar naudotojus, atlikti automatinę duomenų paiešką. Kiekviena valstybė narė turi teisę nuspręsti, ar baus už padarytą pažeidimą kitos šalies vairuotoją, kuris padarė pažeidimą jos teritorijoje. Jei valstybė narė nutaria imtis atitinkamų veiksmų, ji turi oficialiai pranešti apie tai transporto priemonės savininkui ar naudotojui arba kitam asmeniui, kuris įtariamas kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimu. Be to, jam turi būti pranešta ir apie galimus teisinius padarinius toje šalyje, kur buvo padarytas pažeidimas. Direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje, nustatyta, kad laiškas su pranešimu turi būti išsiųstas, „jei įmanoma, registracijos dokumentų kalba, arba viena iš oficialių kalbų, naudojamų registracijos valstybėje narėje“.³² Tam, kad valstybės narės galėtų apsiukeisti informacija, jos turi naudoti esamą programinę įrangą, atsižvelgdamos į direktyvos 10 straipsnį, kuris pabrėžia Europos transporto priemonių ir vairuotojo pažymėjimų informacinės sistemos (EUCARIS) programinės įrangos svarbą. Šia Europos transporto priemonių ir vairuotojo pažymėjimų informacine sistema šiuo metu naudojasi 35 šalys. Remiantis „Prüm“³³ programine įranga valstybės narės privalo naudotis, norėdamos keistis tam tikrais transporto priemonių registracijos duomenimis.³⁴ Europos Komisija 2004 metais priėmė rekomendaciją dėl vykdymo kelių saugos srityje. Šioje rekomendacijoje buvo išdėstytos vykdymo praktikos, susijusios su trimis pagrindiniais Europos Sąjungos pažeidimais: leistino greičio viršijimu, vairavimu apsvaigus nuo alkoholio ir nesinaudojimu saugos diržais.³⁵ Rekomendacijoje Europos Komisija patarė valstybėms narėms suformuluoti procedūras, kurios užtikrintų, kad bet koks automatinės įrangos užregistruotas greičio atvejis būtų tiriamas ir kiekvieną kartą būtų imamasi tolesnių veiksmų. Komisija taip pat rekomendavo atlikti atsitiktinius kvėpavimo patikrinimus su prietaisais, kurie nustato alkoholio buvimą ar nebuvimą, pradėti naudoti prietaisus, leidžiančius nustatyti tikslų alkoholio kiekį kraujyje. Viena svarbiausių rekomendacijų, susijusių su tarpvalstybiniu vykdymo bendradarbiavimu:-, valstybės narės turi užtikrinti, kad apie sunkius arba pakartotinius

³² Europos Parlamento ir Tarybos 2011 metų spalio 25 d. direktyva Nr. 2011/82/ES dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus.

³³ European commission home affairs: “Prüm decision”

http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/police-cooperation/prum-decision/index_en.htm,

[žiūrėta 2014-08-24]

³⁴ Council Decision 2008/616/JHA of 23 June 2008 on the implementation of Decision 2008/615/JHA on the stepping up of cross-border cooperation, particularly in combating terrorism and cross-border crime, OJ L 210, 6.8.2008, p. 12.

³⁵ Commission Recommendation of 6 April 2004 on enforcement in the field of road safety, OJ L 111, 17.4.2004, p. 75.

* Pagal 2005 metais Vokietijoje Piumo mieste pasirašytą sutartį, piumo sistema – tai greitai, veiksminga ir nebrangi keitimosi duomenimis sistema. ES narės suteikia viena kitai prieigas prie savo DNR duomenų, automatinių rinkmenų, automatinių pirštų atspaudų identifikavimo sistemų ir transporto priemonių registracijos duomenų.

pažeidimus, keliančius grėsmę kelių eismo saugumui ir padarytus vairuotojo, kuris nėra šios valstybės nuolatinis gyventojas, būtų pranešama kompetentingoms institucijoms valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė yra registruota. Šiam tikslui pasiekti valstybėje narėje turi būti steigiami vykdymo koordinavimo centrai. Kadangi rekomendacija nebuvo įpareigojanti priemonė ir pasirodė netinkama pasiekti tikslui (per pusę sumažinti eismo įvykių aukų skaičių), Komisija pasiūlė patvirtinti direktyvą dėl tarpvalstybinio vykdymo skatinimo kelių eismo saugos srityje.

2005 metų pamatinio sprendimo teisinį pagrindą sudaro ESS 31 straipsnio 1 dalies a punktas ir 34 straipsnio 2 dalies b punktas (SESV sutarties 82 ir 83 straipsniai). Šiuose straipsniuose apibrėžiamas teisminis bendradarbiavimas baudžiamosiose bylose, kuriose reglamentuojamos laisvės, saugumo ir teisingumo sritys. Europos Sąjungos veikimo sutarties 4 straipsnyje -, nurodyta viena bendrųjų kompetencijų. Šia kompetencija dalinasi Europos Sąjungos ir jos valstybės narės.³⁶ Šio 2005 metų pamatinio sprendimo nuostatos yra taikomas, jeigu pažeidėjas nesumoka baudos, o galutinis sprendimas dėl šio pažeidimo priimtas pažeidimo padarymo šalyje, įpareigoja jį tai padaryti. Jei toks pažeidimas užtraukia bausmę pažeidimo padarymo šalyje (išduodančiojoje valstybėje) ir už jį numatyta bausmė, jis turi būti pripažįstamas ir gyvenamojoje šalyje, o bausmės vykdymas turi būti atitinkamai užtikrinamas. Ši nuostata galioja net tada, kai padarytas pažeidimas nesukėlė tokių pat padarinių gyvenamojoje šalyje. 5 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad „pagal šio pamatinio sprendimo sąlygas ir netikrinant veikos dvigubo baudžiamumo, sprendimai pripažįstami ir vykdomi už šiuos nusikaltimus, jeigu už juos baudžiama sprendimą priėmusioje valstybėje ir kaip jie yra apibrėžti sprendimą priėmusios valstybės teisės.“³⁷ Remiantis Tarybos pamatinio sprendimo 2005/214/TVR 20 straipsnio 1 dalimi “valstybės narės imasi būtinų priemonių, kad šio pamatinio sprendimo nuostatos būtų įgyvendinamos iki 2007 m. kovo 22 d.”³⁸. Tačiau net ir 2010 metais buvo tokių valstybių (Graikija, Airija, Italija ir Slovakija), kurios pamatinio sprendimo nuostatų nebuvo vis dar įgyvendinusios. Šio pamatinio sprendimo 2 straipsnio 1 dalyje nurodyta, “kad valstybė narė turi pranešti kokia institucija ar institucijos pagal jos nacionalinę teisę yra kompetingos pagal šį pamatinį sprendimą, kai ta valstybė narė yra sprendimą priėmusi valstybė arba sprendimą vykdančioji valstybė.”³⁹ Sprendimas leidžia abipusiškai pripažinti ir vykdyti visas finansines baudas (nuo 70 € ir daugiau), kurios buvo išrašytos vienoje iš valstybių narių. Šiam tikslui

³⁶ Europos Sąjungos sutartis ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija (2012/c 326/01). https://www.ecb.europa.eu/ecb/legal/pdf/c_32620121026lt.pdf, [žiūrėta 2014 09 20]

³⁷ Tarybos pamatinis sprendimas 2005/214/JHA, 2005 m. vasario 24 d. „dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms“ (2005 metų pamatinis sprendimas).

http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=52792&p_query=&p_tr2=2, [žiūrėta 2014-09-20]

³⁸ Ibid.

³⁹ Ibid.

valstybės narės turi naudoti tam tikrą pažymą; standartinis blankas turi būti išverstas į vykdančiosios valstybės (gyvenamosios šalies) oficialiąją kalbą arba į vieną iš jos oficialių kalbų. Pamatinio sprendimo 9 straipsnyje 1 dalyje nurodyta, jog tokio sprendimo vykdymą kitoje šalyje reglamentuoja vykdančiosios valstybės įstatymai, lygiai taip pat -, kaip ir finansines baudas (nuobaudas), išrašytas pačioje vykdančiojoje valstybėje. Pirmo straipsnio a punkte „sprendimas suprantamas kaip galutinis sprendimas dėl finansinės baudos, kurią turi sumokėti fizinis ar juridinis asmuo.“⁴⁰ Be to, vykdančiosios valstybės valdžios institucijos turi teisę pasirinkti vykdymo tvarką ir nustatyti visas susijusias priemones, tarp jų ir galimas priežastis, dėl kurių persekiojimas gali būti nutrauktas. 15 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad išduodančioji valstybė nedalyvauja vykdymo procese. Vykdančioji valstybė turi vykdyti sprendimą, jei buvo padarytas vienas iš pažeidimų, išvardintų sprendimo 5 bei 6 straipsniuose. Pagrindinis skirtumas tarp Pamatinio sprendimo ir Pasienio direktyvos:-, kad pastaroji taikoma tada, kai dar nebuvo paskirta galutinė sankcija. Pamatinio sprendimo taikymo sritis platesnė. Jis reglamentuoja ne tik kelių eismo taisyklių pažeidimus, bet ir nusikalstamas veika pavyzdžiui, veikas susijusias su terorizmu, vagystėmis ir daugelį kitų nusikalstamųjų veikų. Iš viso šiame pamatiniame sprendime yra nurodytos 39 skirtingos nusikaltimos veikos, už kurias yra taikomos sankcijos.

Vairavimo ir poilsio trukmės reglamentas, kuris daugiausia remiasi SESV 91 straipsniu (buvęs EB 71 straipsnis), reglamentuoja vairavimo trukmę, pertraukas ir poilsio laikotarpius, kurių turi laikytis krovinių ir prekių transporto priemonių vairuotojai, siekiant suderinti konkurencijos sąlygas tarp skirtingų sausumos transporto rūšių. Į reglamentą įtrauktos ir stebėjimo bei vykdymo praktikos, kurias turėtų įgyvendinti valstybės narės. Nors dažniausiai pasitaikantys kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimai (greičio viršijimas, vairavimas esant neblaiviam ir pan.) nėra įtraukti, bet reglamentas galėtų būti naudingas kuriant bendrą, suderintą Europos Sąjungos kelių eismo taisyklių reguliavimo sistemą bei bendrą baudos balų sistemą, nes jame yra nuostatų dėl tarpvalstybinio vykdymo. Remiantis 19 straipsnio 2 dalimi, „valstybės narės įpareigojamos užtikrinti, kad kompetentingos valdžios institucijos galėtų nustatyti nuobaudas įmonėms ir/ar vairuotojams už reglamento nuostatų pažeidimus, aptiktus jų pažeidimus, jei nuobauda už juos dar nebuvo paskirta. Tai galioja net tada, kai pažeidimas buvo padarytas kitos valstybės narės teritorijoje arba trečiojoje šalyje.“⁴¹ Nors šios nuostatos pobūdis kitoks, tačiau joje kalbama apie Europos Sąjungos socialinių įstatymų vykdymą profesinio

⁴⁰ Tarybos pamatinis sprendimas 2005/214/JHA, 2005 m. vasario 24 d. „dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms“ (2005 metų pamatinis sprendimas).

http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=52792&p_query=&p_tr2=2, [žiūrėta 2014-09-20]

⁴¹ Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. kovo 15 d reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų teisės aktų, susijusių su kelių transportu, tarpusavio suderinimo, iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 bei (EB) Nr. 2135/98 ir panaikinant Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (Vairavimo ir poilsio trukmės reglamentas), <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2006R0561:20060501:LT:PDF>, [žiūrėta 2014-09-20]

transporto sektoriuje. Joje buvo užsiminta apie išimtinę situaciją, kurioje nėra taikomas teritoriškumo principas. Remiantis šiuo principu už padarytą pažeidimą gali persekioti tik ta šalis, kurios teritorijoje jis buvo padarytas. Ši nuostata gali būti svarbi ir tada, kai bus pradėta įgyvendinti tarpvalstybinė informacijos mainų sistema visoje Europos Sąjungoje.

Be aukščiau išvardintų teisinių dokumentų -, egzistuoja ir kiti dokumentai iš įvairių Europos Sąjungos institucijų, kuriuose išreiškiamas ketinimas ateityje pradėti keistis informacija apie kelių eismą visoje Europos Sąjungoje. Europos Taryba 2010 metais paskatino valstybes nares keistis informacija apie kelių eismo taisyklių pažeidimus ir skiriamas sankcijas už juos. Taryba pasiūlė naudotis esamomis informacijos mainų sistemomis ir pavedė Europos Komisijai išnagrinėti galimybes suderinti kelių eismo taisykles Europos Sąjungos lygmeniu. Politikos gairėse dėl kelių saugos 2011–2020 metais Europos Komisija įvardijo kelių eismo taisyklių vykdymo sustiprinimą kaip pagrindinį veiksni, kuris padėtų sumažinti kelių eismo įvykių skaičių. Be to, Komisijos nuomone, svarbus buvo ne tik tarpvalstybinis apsikeitimas informacija kelių eismo taisyklių pažeidimų srityje, bet ir vykdymo kampanijos, valstybinių vykdymo tikslų formulavimas ir pan. Todėl Komisija ketino, bendradarbiaudama su Europos Parlamentu ir Taryba, formuoti tarpvalstybinį keitimąsi informacija kelių eismo saugumo srityje ir plėtoti bendrą kelių eismo saugumo užtikrinimo strategiją.

Apibendrinant, norime pabrėžti, kad Europos Sąjunga -, kaip visų valstybių narių atstovė, priėmė reikalingus teisės aktus kelių eismo saugumo srityje, norėdama išvengti tarpvalstybinių pažeidimų, kurie nebuvo iki šiol reglamentuoti valstybių narių teisinėje sistemoje, todėl dauguma pažeidėjų likdavo nenubausti už kelių eismo taisyklių pažeidimus. Remiantis Europos Sąjungos priimtais teisės aktais (direktyvomis, reglamentais, sprendimais ir kt.), valstybės narės nuo šiol gali nubausti ir kitos valstybės narės pilietį bei pranešti tos valstybės narės institucijai apie padarytus piliečio pažeidimus, taip užtikrindamos tarpvalstybinį bendradarbiavimą kelių eismo taisyklių pažeidimų srityje. Taigi Europos Sąjunga ir valstybės narės išsprendė pagrindinę kelių eismo taisyklių pažeidimų baudžiamumo problemą – informacijos keitimasis apie padarytus kelių eismo taisyklių pažeidimus tarpvalstybiniu mastu. Šių reglamentuotų (EUCARIS, Prüm, RESPER ir kt.) sistemų dėka apie kiekvienos valstybės narės piliečio padarytus pažeidimus bei skiriamas sankcijas sužino ne tik valstybė narė, kurioje pilietis gyvena, bet ir visos Europos Sąjungos valstybės narės. Taip yra užtikrinama kelių eismo taisyklių pažeidimų kontrolė visoje Europos Sąjungoje. Dėl sukurtos „RESPER“ sistemos bus išvengta dvigubų vairuotojo pažymėjimų išdavimo rizikos – valstybės narės pilietis, padaręs kelių eismo taisyklių pažeidimą ir praradęs teisę vairuoti transporto priemonę bei netekęs vairuotojo pažymėjimo vienoje valstybėje narėje, kitoje valstybėje narėje negalės, nepraėjus nuobaudos galiojimo terminui, gauti naujo vairuotojo pažymėjimo, o valstybė narė matys visas

galiojančias ir skirtas sankcijas valstybės narės piliečio atžvilgiu. Šių minėtų sistemų teisiniu pagrindu tampa 2011 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva Nr. 2011/82/ES dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus. Šios direktyvos veikimo sritis - kelių eismo taisyklių pažeidimai. Magistrinio darbo antro skyriaus statistiniai duomenys išskiria kelių eismo taisyklių pažeidimus, kurie tampa pagrindiniais kelių eismo įvykių rizikos veiksniais t.y., leistino greičio viršijimas, saugos diržų nenaudojimas, apsvaigusio nuo alkoholio vairavimas ir kiti direktyvoje nurodyti pažeidimai.

2.3. Teisinė prevencinė priemonė, vyraujanti Europos Sąjungoje ir padedanti reguliuoti kelių eismo taisyklių pažeidimų pakartotinumą

Europos Sąjungos valstybėse narėse yra taikomos įvairios sankcijos, siekiant nubausti pažeidėją už kelių eismo taisyklių pažeidimus. Dažniausiai taikomos nuobaudos už šios rūšies pažeidimus: piniginė bauda, laikinas teisių atėmimas, transporto priemonės konfiskavimas, privalomas dalyvavimas reabilitacijos programose, laisvės atėmimo bausmė (areštas), viešieji darbai ir kita. Taigi Europos Sąjungos valstybės, skirdamos nuobaudas pažeidėjams, turi tikslą apsaugoti Europos Sąjungos piliečius nuo kelių eismo taisyklių pažeidėjų, tikėdamosi taip atkreipti visuomenės dėmesį nepažeidinėti kelių eismo taisyklių. Europos Sąjungos valstybėse narėse labiausiai paplitusi sankcijos išraiška už šiuos pažeidimus yra finansinės baudos. Baudos dydis, pavyzdžiui, už greičio viršijimą, saugos diržų nenaudojimą ir t.t. yra numatytas tam tikros valstybės narės įstatyme (Kelių eismo įstatyme ar specialiaame teisės akte). Kai kuriose šalyse patys policijos pareigūnai turi teisę nustatyti baudos dydį pagal kelių eismo taisyklių padarytą pažeidimą. Suomijoje, Švedijoje, Norvegijoje baudos dydį lemia pažeidėjo uždirbamos pajamos. Taip yra atsižvelgiama į jo finansinę padėtį. Tačiau remiantis pateiktais statistiniais duomenimis, matome, kad finansinės baudos už tokius pažeidimus, kaip nesinaudojimas saugos diržais, leistino greičio viršijimas ir kt., neatgraso pažeidėjų nuo pakartotinių kelių eismo taisyklių pažeidimų, nes pažeidėjų tokia nuobauda nebaugina, o teisės aktai, numatantys sankcijas už kelių eismo taisyklių pažeidimus, tampa neefektyvus. Taip valstybė narė praranda šių pažeidimų teisinę kontrolę. Norėdamos to išvengti, Europos Sąjungos valstybės narės naudoja įvairias teises priemones. Viena iš jų – baudos balų sistema. Taigi skiriant finansinę baudą pažeidėjas gauna ir baudos balų. Baudos balų sistema valstybėse narėse yra taikoma siekiant išvengti pažeidimų pakartotinumo. Taikant baudos balų sistemą – lengviau sugauti pakartotinai pažeidimą padariusį asmenį. Todėl kelių eismo taisyklių pažeidėjas suvokia, kad už pakartotinį pažeidimą gali būti atimta teisė vairuoti transporto priemonę, o tai tikrai didesnė sankcija už

piniginę baudą. Lentelėje (žr. lentelė Nr. 5)⁴², pateikta dvidešimt viena Europos Sąjungos valstybė naudojanti baudos balų sistemą, kaip teisinę priemonę pakartotiniams pažeidimas užkirsti.

| Šalys | Metai | Baudos taškų(balų) skaičius | *gauti/prarasti baudos balai |
|---------------------------|-------|------------------------------|---|
| <i>Belgija</i> | | Neturi baudos taškų sistemos | |
| <i>Bulgarija</i> | 2000 | 39 | prarasti |
| <i>Čekijos Respublika</i> | 2006 | 12 | gauti |
| <i>Danija</i> | 2005 | 3 | gauti |
| <i>Vokietija</i> | 1974 | 18 | gauti |
| <i>Estija</i> | | Neturi baudos taškų sistemos | |
| <i>Airija</i> | 2001 | 12 | gauti |
| <i>Graikija</i> | 1993 | 25 | gauti |
| <i>Ispanija</i> | 2006 | 12 | prarasti |
| <i>Prancūzija</i> | 1992 | 12 | prarasti |
| <i>Kroatija</i> | 1996 | 7 | prarasti |
| <i>Italija</i> | 2003 | 20 | prarasti |
| <i>Kipras</i> | 2001 | 12 | gauti |
| <i>Latvija</i> | 2004 | 16 | prarasti |
| <i>Liuksemburgas</i> | 2002 | 12 | Taikoma pradedantiesiems vairuotojams/ prarasti |
| <i>Vengrija</i> | 2004 | 18 | gauti |
| <i>Malta</i> | 2004 | 12 | gauti |
| <i>Olandija</i> | 2003 | 3 | Taikoma pradedantiesiems vairuotojams / gauti |
| <i>Austrija</i> | 2005 | 3 | *12 |
| <i>Lenkija</i> | 1993 | 21 | prarasti |
| <i>Portugalija</i> | | Neturi baudos taškų sistemos | |
| <i>Rumunija</i> | 2009 | 15 | |
| <i>Slovėnija</i> | 1998 | 18 | gauti |
| <i>Slovakija</i> | | Neturi baudos taškų sistemos | |
| <i>Suomija</i> | | *12 | |
| <i>Švedija</i> | | Neturi baudos taškų sistemos | |
| <i>Jungtinė Karalystė</i> | 1995 | 12 | gauti |

*12 Baudos balų sistema neegzistuoja, tačiau atsižvelgiama jei padarytas pakartotinis pažeidimas(recidyvas).

*Gauti BBS - sudėjimas kol bus sukauptas tam tikras BBS skaičius.

*Prarasti BBS - atėmimas iš tam tikro pradinio BBS suteikto skaičiaus.

5. lentelė. Baudos balų sistemos Europos Sąjungoje

Daugelyje šalių baudos balų sistema naudojama kaip prevencinė priemonė prieš kelių eismo taisyklių pažeidimus. Europos Sąjungoje paplitusi baudos balų sistemos struktūra veikia renkant baudos balus už padarytus pažeidimus. Tik maža dalis valstybių narių iš turimų pažeidėjų balų, padarius pažeidimą, juos atima. Kitos šalys baudos balus skiria tik už labai sunkius kelių eismo taisyklių pažeidimus. Teisės mokslininkų nuomone, baudos balai turi būti skiriami atsižvelgiant į pažeidimo sudėtingumo laipsnį, tačiau baudos balų sistemos taikymas turi būti lengvai taikomas ir visiems suprantamas.⁴³ Vienos šalys baudos balų sistemą skiriant nuobaudą, taiko vienodai visiems vairuotojams, neatsižvelgiant į jų stažą, amžių ar kitus

⁴² European Transport Safety Council. „Traffic Law Enforcement across the EU. Tackling the Three Main Killers on Europe’s Roads“, 2011, p. 6.

⁴³ Klipp et al. *European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions*. BestPoint Deliverable 1. Project No. MOVE/SUB/2010/D3/300-1/S12.569987-BestPoint. BASt, Bergisch Gladbach. 2012.

kriterijus. Kitos šalys šią baudos balų sistemą naudoja tik pradedantiesiems vairuotojams bausti už padarytus kelių eismo taisyklių pažeidimus. Kaip jau minėjome pirmajame magistrinio darbo skyriuje, už kelių eismo taisyklių pažeidimus galima administracinė bei baudžiamoji atsakomybė, todėl baudos balų sistema gali priklausyti tiek baudžiamosios teisės tiek administracinės teisės sistemoms arba šių dviejų sistemų deriniui. Įvedus baudos balų sistemą, valstybėje narėje prie esamos teisinių sankcijų sistemos paprastai prisideda šie elementai:

- baudos balai už skirtingo pobūdžio pažeidimus automatiškai sudedami ir, jei surinktų balų skaičius viršija tam tikrą ribą per tam tikrą laiko tarpą, būna taikomos papildomos priemonės (dažniausiai papildomos sankcijos); tai išskirtinis požymis, būdingas tik baudos balų sistemai;

- labai dažnai baudos balų sistema išplečia pažeidimų mastą, jei šie gali būti laikomi ar apibrėžti kaip pakartotiniai;

- labai dažnai nuobaudų skyrimo procesas baudos balų sistemoje yra supaprastinamas; tai leidžia kuo įmanoma labiau sumažinti teismams tenkantį darbo krūvį, tiek baudžiamosios, tiek administracinės teisės sistemoje.

Teisės mokslininkų nuomone, „baudos balų sistema atlieka prevencinę (atgrasymo), korekcinę (pataisymo) ir selekcinę (atrankos) funkciją. Baudos balų sistemos prevencinis poveikis gali būti taikomas visiems vairuotojams, pažeidusiems kelių eismo taisyklės arba tam tikrai vairuotojų grupei priklausantiems vairuotojams (pradedantiesiems vairuotojams, tam tikrą vairavimo kategoriją turintiems vairuotojams).“⁴⁴ Baudos balų sistemos tikslas yra pagerinti kelių eismo saugumą, naudojant baudos balus už tuos kelių eismo taisyklių pažeidimus, kurie būna tiesiogiai susiję su eismo įvykiais. Tokie pažeidimai -, kaip nedidelis greičio viršijimas ar kitos mašinos lenkimas, nelaikomi sunkiais kelių eismo taisyklių pažeidimais, tačiau dažnai tampa eismo įvykių priežastimi. Pažeidimų sunkumą taip pat galima nustatyti įvertinus riziką, ar padarytas pažeidimas gali sukelti kitiems eismo dalyviams ir atsitiktiniams praeiviams kažkokius sunkius padarinius. Pažeidimai, nurodyti kelių eismo taisyklėse, gali būti skirti savęs, bet ne kitų eismo dalyvių apsaugai, pavyzdžiui, segėti saugos diržus ar dėvėti šalną.

Europos Komisijos inicijuojamame projekte (Bestpoint Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems), kurio tikslas buvo palyginti baudos balų sistemas Europos Sąjungos valstybėse narėse bei, išanalizavus šias skirtingai taikomas baudos balų sistemas, išskirti vieną geriausiai atitinkančią baudos balų sistemą visai Europos Sąjungos taikomai kelių eismo taisyklių pažeidimų teisei. Projekte dalyvavusių mokslininkų Jean-`o-Pascal-`io Assailly, Nikolaus Authried-`o, Mari-`os Dabrowska-Loranc-`o, Brian-`o Farrugi-`os, Charles

⁴⁴ Klipp et al. *European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions*. BestPoint Deliverable 1. Project No. MOVE/SUB/2010/D3/300-1/S12.569987-BestPoint. BASt, Bergisch Gladbach. 2012.

Goldenbeld-`o, Veli-Pekka Kallberg-`o, Simone Klipp-`o, Mette Møller-`io, Michelle Munnely, Willem-`o Vlakveld-o, Justyn-`os Wacowska-Slezak-`o, Martin-`o Winkelbauer-`io, pagalba pateiktos įžvalgos baudos balų sistemos atžvilgiu. Taigi šie mokslininkai, analizuodami valstybių narių baudų balų sistemas, nurodė, kad Europos Sąjungos valstybėse susiformavo du baudos balų taikymo būdai už kelių eismo taisyklių pažeidimus:

- „tiesiogiai skaičiuojami padaryti pažeidimai (visi pažeidimai vertinami kaip vienodai sunkūs);
- pažeidimai, kurie skirstomi pagal pažeidimų sudėtingumą ir sunkumą.“⁴⁵

Valstybė narė, kurios baudos balų sistemoje yra didesnis balų skaičius, padeda tiksliau apibrėžti ir atskirti pažeidimus, jų sunkumo lygį ir padarinius. Taip pat valstybė gali nustatyti skirtingą baudos balų galiojimo terminą, pavyzdžiui, Lietuvoje iki 2008 m. galiojusi baudos balų sistema numatydavo vienerių metų galiojimo terminą paskirtiems baudos balams. Daugumoje Europos Sąjungos šalių baudos balai (žr. lentelė Nr. 4, psl., 36) vairuotojams pradedami skaičiuoti nuo balų skaičiaus, lygaus nuliui, o už kiekvieną padarytą pažeidimą į jų „sąskaitą“ pridedami baudos balai. Bulgarijoje, Prancūzijoje, Italijoje, Liuksemburge ir Ispanijoje įvesta baudos balų sistema, pagal kurią vairuotojai turi tam tikrą pradinį baudos balų skaičių, o jei vairuotojas pažeidžia kelių eismo taisykles, šie baudos balai iš jo atimami. Dabartinėse Europos Sąjungos baudos balų sistemose, už skirtingus kelių eismo taisyklių pažeidimus gali būti skiriamas nevienodas baudos balų skaičius. Maksimalus balų skaičius – tai toks balų skaičius, už kurį gresia vairuotojo pažymėjimo atėmimas (svyruoja nuo 3 iki 39 balų). Mažiausias balų maksimumas skiriamas valstybėse narėse – 3 baudos balai, galiojantys Austrijoje, Danijoje, Suomijoje ir Nyderlanduose, kuriose skaičiuojami tik pažeidimai. Šiose šalyse 3 balai reiškia tris pažeidimus. Didžiausias baudos balų maksimumas 39 balai galioja Bulgarijoje. Lentelėje pateiktos aštuonios Europos Sąjungos šalys (žr. lentelėje Nr. Nr. 4, psl., 36), kuriose surinkus dvylika baudos balų vairuotojas prarandą teisę vairuoti transporto priemonę. Likusiose aštuoniose šalyse galioja maksimalus surenkamų baudos balų skaičius nuo 15 iki 25. Už padarytus pakartotinus pažeidimus, nepriklausomai nuo skiriamų balų skaičiaus, 11 valstybių narių baudų balų sistemos dėka yra atimama teisė vairuoti transporto priemonę, padariusius du iš įstatyme numatytų sunkiausių kelių eismo taisyklių pažeidimų; Europos Sąjungos aštuoniose šalyse numatyta, kad vairuotojas gali prarasti teisę vairuoti transporto priemonę jei jis pakartotinai pažeidžia tris kartus kelių eismo taisyklių numatytą pažeidimą. Graikijoje galioja tokia nuostata, kad vairuotojas turi padaryti keturis pakartotinius pažeidimus, kad būtų atimta

⁴⁵ Klipp et al. *European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions*. BestPoint Deliverable 1. Project No. MOVE/SUB/2010/D3/300-1/S12.569987-BestPoint. BASt, Bergisch Gladbach. 2012, p. 24.

teisė vairuoti. Yra tokių Europos Sąjungos valstybių, kurios nenaudoja baudos balų sistemos už kelių eismo taisyklių pažeidimus, tačiau šiose šalyse už padarytus sunkius pažeidimus vairuotojas prarandą teisę vairuoti transporto priemonę iš karto. Toks teisinis reguliavimas įtvirtintas Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekse. Kaip pavyzdį, galime pateikti šio kodekso 124 straipsnio normoje įtvirtintus pažeidimus, numatytus už nustatyto greičio viršijimą, o būtent šio straipsnio 4 ir 6 dalyse numatytos ne tik piniginės sankcijos, bet ir teisės vairuoti transporto priemonę atėmimas. Dar vienas svarbus aspektas – tai balų skaičiaus skyrimas už tam tikrus kelių eismo taisyklių pažeidimus Europos Sąjungos valstybėse narėse. Nors pažeidimai gali būti apibrėžti kaip vienodo pobūdžio (pavyzdžiui, leistino greičio viršijimas), tačiau skirtingo sunkumo. Darytina išvada, kad teisės aktuose vairuotojui viršijus nustatytą leistiną greitį iki 10 kilometrų per valandą greičiu, šis pažeidimas nebus nurodytas kaip sunkus, tačiau jei vairuotojas viršija leistiną greitį daugiau kaip 50 kilometrų per valandą, tai įstatymų leidėjas nenurodys, kad už to paties pobūdžio pažeidimą numatyta baudos balų suma bus vienoda, tačiau kiekviena Europos Sąjungos šalis kelių eismo taisyklių pažeidimų sunkumą vertina skirtingai. Pavyzdžiui, Kipre už leistino greičio viršijimą nuo 25 iki 50 proc. skiriama nuo dviejų iki keturių balų, o už leistino greičio viršijimą daugiau nei 50proc. – nuo trijų iki šešių. Maltoje už greičio viršijimą vairuotojas gauna nuo 3 iki 6 balų, o praranda teisę vairuoti transporto priemonę surinkęs 12 balų; tai reiškia, kad greičio pažeidimai gali sudaryti nuo 25 proc. (mažiausiai) iki 50 proc. (daugiausiai) surenkamos baudos balų visumos. Airijoje už bet kokią nustatyto greičio pažeidimą skiriama po 4 balus, o teisė vairuoti transporto priemonę prarandama surinkus 12 balų; tai reiškia, kad šios valstybės įstatymų leidėjas vienodai vertina kiekvieną nustatyto greičio viršijimo pažeidimo atvejį, kadangi pagal galimų surinkti baudos balų skaičių vienas leistino nustatyto greičio pažeidimas lygus 33 proc. surinktų balų skaičiui. Darytina išvada, kad nustatytas leistinas greitis Airijoje yra vidutiniškai sunkus pažeidimas. Dar vienas pavyzdys leis įvertinti skirtumus tarp mažiausio ir didžiausio skiriamų balų skaičiaus. Bulgarijoje už leistino greičio viršijimą mažiausiai yra skiriami 2 balai, o pateiktoje lentelėje (žr. lentelėje Nr. 4, psl., 36) matome, kad vairuotojas praranda vairuoti transporto priemonę, jei surenka 39 baudos balus, tai yra 5 proc. visų surenkamų balų, o Čekijos Respublikoje už nustatyto greičio viršijimą iki 20 km/val. miestuose ir iki 30 km/val. kaimo vietovėse skiriami 7 baudos balai, o tai sudaro 58 proc. visų surinktų 12 baudos balų visumos. Darytina išvada, kad skirtingas baudos balų sistemos taikymas nurodo bendrą Europos Sąjungos valstybių narių sampratą apie tam tikros rūšies pažeidimo sunkumo laipsnį. Projekto (Bestpoint Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems) moksininkai tyrinėję baudos balų sistemas visoje Europos Sąjungoje pateikė nuomonę, kad sunkūs kelių eismo taisyklių pažeidimai turėtų būti įtraukti į daugelį valstybių narių baudos balų sistemas ir už tokius pažeidimus skiriamų baudos

balų skaičius turėtų būti didelis.⁴⁶ Ne itin sunkūs pažeidimai, kai kuriose šalyse neįtraukti į šią sistemą, o kitose šalyse už juos būna skiriamas nedidelis balų skaičius. Todėl skiriamų baudos balų skaičius už kelių eismo taisyklių pažeidimus, gali nurodyti valstybės narės požiūrį į padaryto kelių eismo taisyklių pažeidimo sunkumo laipsnį. Jau minėto projekto mokslininkų nuomone, valstybės narės yra numačiusios dvi išimtis skiriant baudos balus⁴⁷: “balų skyrimas už vairavimą apsvaigus nuo narkotinių ar psichotropinių medžiagų ir baudos balų skyrimas vairavimo valandomis (*Driving hours*). Tik 12 Europos Sąjungos šalių vairavimą apsvaigus nuo narkotinių ar psichotropinių medžiagų yra įtraukusios į baudos balų sistemą. Vairavimo valandos yra išskirtinė pažeidimų kategorija. Ją reglamentuoja vairavimo ir poilsio trukmės reglamentas, kuris daugiausia remiasi SESV 91 straipsniu. Šis reglamentas nustato vairavimo trukmę, pertraukas ir poilsio laikotarpius, kurių turi laikytis krovininių ir prekinių transporto priemonių vairuotojai, o baudos balus už vairavimo valandos pažeidimus Europos Sąjungoje skiria tik dvi valstybės.

Kai kurių valstybių narių baudos balų sistemose galimas baudos balų panaikinimas, remiantis tarpinėmis priemonėmis. Valstybės narės yra suinteresuotos ne tik nubausti kelių eismo taisyklių pažeidėją už padarytą kelių eismo taisyklių pažeidimą, bet ir leisti pažeidėjui tarpinėmis priemonėmis sumažinti surinktų baudos balų skaičių. Kaip pavyzdį -, pateikiame taikomą praktiką vienuolikoje Europos Sąjungos valstybių narių, kuriose turimus arba atimtus baudos balus pažeidėjas gali sumažinti arba atgauti, priklausomai nuo to, kokia baudos balų sistema galioja valstybėje narėje, dalyvaudamas vairuotojo tobulinimosi kursuose (*driver improvement courses*). Kitose valstybėse narėse vairuotojo tobulinimosi kursai neturi įtakos baudos balų skaičiaus sumažinimui. Pavyzdžiui, Austrijoje vairuotojas turi lankyti vairuotojo tobulinimo kursą, jei pažeidžia antrą kartą kelių eismo taisykles (t.y. turėdamas 67 proc. baudos balų kiekį). Jei pažeidėjas nelanko vairuotojo tobulinimo kursų, jis praranda teisę vairuoti transporto priemonę bei yra atimamas vairuotojo pažymėjimas. Taigi projekto (Bestpoint Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems) mokslininkai išskyrė keturis vyraujančius Europos Sąjungoje baudos balų sistemos panaikinimo modelius: „baudos balai už pažeidimus nustoja galioti, praėjus tam tikram laikotarpiui, kuris būna vienodas visiems pažeidimams; baudos balai už pažeidimus nustoja galioti, praėjus tam tikram laikotarpiui, priklausomai nuo pažeidimo sunkumo; ankstesni baudos balai už pažeidimus galioja ilgiau, jei padaromas dar vienas

⁴⁶ Klipp et al. *European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions*. BestPoint Deliverable 1. Project No. MOVE/SUB/2010/D3/300-1/S12.569987-BestPoint. BASt, Bergisch Gladbach. 2012, p. 22.

⁴⁷ Ibid., p. 23.

pažeidimas; baudos balai už pažeidimus gali būti koreguojami tarpinėmis priemonėmis.⁴⁸ Remiantis mokslininkų pateiktais balų panaikinimo modeliais, matome, kad Europos Sąjungos valstybėse narėse balų galiojimo laikas gali būti fiksuotas, pavyzdžiui, nuo vienerių iki penkerių metų. Jei pakartotinai padaromi pažeidimai, baudos balų galiojimo laikas pratęsiamas. Gali būti balų galiojimo laikas pratęsiamas atsižvelgiant į padaryto kelių eismo taisyklių pažeidimo sunkumą. Mokslininkų nuomone, Europos Sąjungos valstybėse nėra galiojančios baudos balų sistemos, kuri leistų panaikinti baudos balus periodiškai. Tokia sistemos taikymo struktūra būtų skaidresnė. Kiekvienais metais būtų pridodamas arba atimamas iš anksto nustatytas baudos balų skaičius asmens atžvilgiu, jei buvo padarytas kelių eismo taisyklių pažeidimas. Jei vairuotojas padaro sunkų kelių eismo taisyklių pažeidimą, nurodytą tos valstybės narės įstatyme, jam yra skiriamas didesnis baudos balų skaičius, numatytas atitinkamame valstybės narės kelių eismo taisyklių reguliuojamame teisės akte. Šis teisės aktas turėtų nurodyti ir skirtų baudos balų galiojimo terminą. Terminas galėtų atitikti padaryto kelių eismo taisyklių pažeidimo sunkumo laipsnį, kuris yra nustatytas valstybėje narėje. Pateikiame pavyzdį, kuris atitiktų minėtos baudos balų sistemos skyrimo struktūrą. Vairuotojas, pažeidęs nustatytą leistiną greitį valstybėje narėje daugiau nei 50 km/val., gautų 6 baudos balus, o šešių baudos balų nustatytas galiojimo laikas yra vieneri metai. Nebūtų reikalingos ypatingos taisyklės, reglamentuojančios balų galiojimo terminus už skirtingus padarytus kelių eismo taisyklių pažeidimus arba padarius kelis kelių eismo taisyklių pažeidimus vienu metu. Tokiu atveju net teisės vairuoti atėmimo transporto priemonės laikotarpį būtų galima susieti su baudos balų skaičiumi. Vairuotojas, padaręs du kelių eismo taisyklių pažeidimus vienu metu, pavyzdžiui, viršydamas nustatytą leistiną greitį už kurį skiriami 5 baudos balai, o jų galiojimo laikas (1 metai) bei vairuodamas neblaivus gautų 6 baudos balus, kurių galiojimo laikas taip pat (1 metai) prarandą teisę vairuoti transporto priemonę, nes bendra baudos balų suma už šiuos pažeidimus lygi 11, o šių pažeidimų baudos balų galiojimo laiko suma galėtų būti lygi teisės vairuoti transporto priemonės atėmimo terminui – 2 m. Taigi nesudėtingas baudos balų sistemos taikymas Europos Sąjungos valstybių narių teisinėse sistemose, reguliuojančiose kelių eismo taisyklių pažeidimus, leistų sukurti bendrą baudos balų valstybių narių sistemą, kuri būtų naudinga keičiantis informacija apie kelių eismo taisyklių pažeidimus, padarytus vienos valstybės narės piliečio, kitoje valstybėje narėje.

Apibendrinant poskyrį darytina išvada, kad Europos Sąjungos valstybės narės naudoja įvairių struktūrų baudos balų sistemas, kaip teisinės prevencinės priemonės pakartotiniams pažeidimams reguliuoti, tačiau baudos balų sistema be minėtos prevencinės funkcijos atlieka ir korekcinę (pataisymo) bei selekcinę (atrankos). Taip yra užtikrinamas tobulas šios sistemos

⁴⁸ Klipp et al. *European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions*. BestPoint Deliverable 1. Project No. MOVE/SUB/2010/D3/300-1/S12.569987-BestPoint. BASt, Bergisch Gladbach. 2012, p. 23.

funkcionavimas valstybių narių teisinėse sistemose. Skirtingų valstybių narių baudos baltų skaičiaus skyrimas už panašaus pobūdžio kelių eismo taisyklių pažeidimus rodo valstybių narių požiūrį į padaryto pažeidimo pavojingumo suvokimo laipsnį šioje valstybėje. Šios sistemos naudojimas palengvina teismų darbo krūvį.

2.4. Teisės normos 0,0 mg/l promilių alkoholio kiekio kraujyje įtvirtinimas Europos Sąjungoje

Remiantis statistiniais duomenimis, ne tik Lietuvoje, bet ir kitose valstybėse narėse išskirtina dar viena priežastis, dėl kurios įvyksta daug kelių eismo įvykių ir išaiškinama daug šio kelių eismo taisyklių pažeidimų atvejų – leistino alkoholio kiekio kraujyje viršijimas bei leistino alkoholio kiekio kraujyje ribos nustatymas valstybėje narėje. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas rekomenduoja taikyti maksimalią leistiną alkoholio kiekio kraujyje normą, t.y. 0,5 mg/l arba mažiau, o pradedantiesiems ir komercinių transporto priemonių vairuotojams nustatyti žemesnes ribas, laikantis Europos Sąjungos kelių eismo saugumo rekomendacijos⁴⁹. Jei valstybės narės dažnai ir nuolat atsitiktinai tikrintų vairuotojus bei taikytų iškvėpto oro matavimo testus, tai eismo įvykių skaičių būtų galima sumažinti daug veiksmingiau nei taikant švietimo ir informavimo kampanijas kovai su šiais pažeidimais. „Komisija siūlo kartu su griežtesniais teisės aktais, dėl alkoholio kiekio kraujyje nustatymo valstybėje narėje, taikyti veiksmingesnes kontrolės ir įgyvendinimo priemones.“⁵⁰ Valstybės narės, vykdydamos Europos Sąjungos komisijos rekomendacijas, kelių eismo saugos srityse, turėtų ne tik nustatyti mažesnę siūlomą alkoholio koncentracijos kiekį kraujyje, įtvirtinant šią teisės normą valstybės narės reglamentuojamame teisės akte, tačiau turi imtis veiksmingesnių kontrolės ir įgyvendinimo priemonių, tokių kaip didesnių sankcijų skyrimas, teisės vairuoti atėmimas, reabilitacijos kursai, dažna vairuotojų keliuose kontrolė.

Lentelėje (žr. lentelė Nr. 5, psl., 43)⁵¹ pateikti duomenys atspindi, kokiose Europos Sąjungos valstybėse narėse įtvirtinta teisinė norma - vairuojant transporto priemonę, leistina alkoholio koncentracija kraujyje yra 0,0 mg./l promilių, o kai kurios valstybės narės nustatytą leistiną rekomenduotina promilių koncentraciją viršija. Čekijos Respublika, Bulgarija, Rumunija

⁴⁹Komisijos rekomendacija, 2004 m. balandžio 6 d Nr. 2004/345/EB dėl teisės aktų įgyvendinimo kelių eismo saugumo srityje, OL L 111, 2004 4 7.

⁵⁰Komisijos komunikatas, Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui, 2007 m. gegužės 3 d., dėl ES strategijos remti valstybes nares mažinant alkoholio daromą žalą, Nr. COM(2006) 625.

⁵¹Francesca Podda European transport safety council (ETSC) project officer, Drink Driving: Towards Zero Tolerance 2012, p. 13.

ir Slovakija teisės aktuose įtvirtinusios teisinę normą - vairuojant transporto priemonę leistina alkoholio koncentracija kraujyje - 0,0 mg./l promilių, galiojanti visų kategorijų vairuotojams. Vokietija, Italija, Slovėnija ir nuo 2015 metų Lietuva šią teisės normą „leistina alkoholio koncentracija kraujyje - 0,0 mg./l promilių“ vairuojant transporto priemonę taiko komerciniams (taksi vairuotojai, autobuso vairuotojai ir kt.) ir pradedantiems vairuotojams. Malta bei Jungtinė Karalystė yra dvi šalys, kurios Europos Sąjungos mastu leidžia didžiausią alkoholio koncentraciją kraujyje 0,8 mg/l promilės bei nesilaiko komisijos pateiktų rekomendacijų, kad maksimalus alkoholio kiekis kraujyje vairuojant transporto priemonę gali būti 0,5 mg./l.

| Šalys | Leidžiamas alkoholio kiekis kraujyje | Leistinas alkoholio kiekis kraujyje komerciniams vairuotojams | Lietinas alkoholio kiekis kraujyje pradedantiems vairuotojams |
|--------------------|--------------------------------------|---|---|
| Austrija | 0,5 | 0,1 | 0,1 |
| Belgija | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| Bulgarija | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| Kipras | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| Čekijos Respublika | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Danija | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| Estija | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Suomija | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| Prancūzija | 0,5 | 0,5 (autobuso vairuotojams 0,2) | 0,5 |
| Vokietija | 0,5 | 0,0 | 0,0 |
| Graikija | 0,5 | 0,2 | 0,2 |
| Bulgarija | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Airija | 0,5 | 0,2 | 0,2 |
| Italija | 0,5 | 0,0 | 0,0 |
| Latvija | 0,5 | 0,5 | 0,2 |
| Lietuva | 0,4 | 0,0 nuo 2015 metų | 0,0 nuo 2015 metų |
| Liuksemburgas | 0,5 | 0,1 | 0,1 |
| Malta | 0,8 | 0,8 | 0,8 |
| Olandija | 0,5 | 0,2 | 0,2 |
| Lenkija | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Portugalija | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| Rumunija | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Slovakija | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Slovėnija | 0,2 | 0,0 | 0,0 |
| Ispanija | 0,5 | 0,3 | 0,3 |
| Švedija | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Jungtinė Karalystė | 0,8 | 0,8 | 0,8 |

6. lentelė. Leidžiamas alkoholio kiekis kraujyje Europos Sąjungos valstybėse.

Lietuva Europos Sąjungos mastu neatsilieka ir vertindama alkoholio vartojimą, kaip dar vieną svarbią priežastį, sukeliančią eismo įvykius. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 38 dalyje įtvirtinta nuostata, kad „pradedantieji vairuotojai, taksi automobilių, mopedų, 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,

vairuotojai laikomi neblaiviais, kai etilo alkoholio koncentracija jų iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kituose organizmo skysčiuose yra daugiau kaip 0 promilių.⁵² Ši įstatymo pataisa įsigalios Lietuvoje nuo 2015 m. sausio 1 d., nors Europos Sąjungos rekomendacijose jau nuo 2004 metų yra nurodyta maksimali leistina alkoholio koncentracija kraujyje 0,5 promilės, bei nurodyta, kad pradedantiesiems ir komercinių transporto priemonių vairuotojams nustatyti žemesnes leistinas alkoholio koncentracijos ribas. Tačiau Lietuvos leidžiamoji vadžia po 11 metų suformuoja teisės normą, kuri minėtiems asmenims uždraudžia bet kokį alkoholio kiekį kraujyje. Vien Vilniaus mieste per savaitę sulaikomi 35-36 neblaivūs asmenys. Pagrindinė problema, kad vien įstatymas, nurodydamas leistiną alkoholio kiekį kraujyje netiesiogiai skatina vairuoti neblaiviam. Tūkstančiai vairuotojų atsitiktinių tikrinimų metu sulaikomi neblaivūs, tačiau daugelis neviršija leistino alkoholio kiekio kraujyje, todėl jie nelaikomi pažeidėjais ir lieka nenubausti. Tikslus skaičius neblaivių vairuotojų nėra žinomas, nes tokie eismo dalyviai statistiniuose duomenyse nėra fiksuojami. Taigi galima teigti, kad įsigaliojus šiam įstatymui situacija Lietuvoje gerokai pasikeis.

„Europos Parlamentas 2011 metais paragino Europos Komisiją parengti siūlymus dėl:

- bendro Europos Sąjungos valstybių narių leistino alkoholio kiekio kraujyje ribos nustatymo;
- leistino alkoholio kiekio kraujyje 0.0mg/ml promilių sumažinimo pradedantiesiems bei profesionaliems vairuotojams;
- privalomo įrenginio (alkoholio užraktas) įrengimą visam autotransportui vežančiam keleivius bei gabenantiems prekės, taip pat vairuotojams kurie jau buvo bausti už šį kelių eismo pažeidimą (vairavimą išgėrus).⁵³

Taigi Europos Parlamento pasiūlymais – skatinama didžiausio leistino alkoholio kiekį kraujyje nustatyti valstybėms narėms ne rekomendacinio pobūdžio, tačiau privalomojo pobūdžio. Tuo siekiama, kad valstybių narių kelių eismo taisyklės reglamentuojamuose teisės aktuose būtų numatytas vienodas visoje Europos Sąjungoje leistinas alkoholio kiekis kraujyje bei ši leistina alkoholio promilių riba neviršytų nustatytos 0,0mg/l promilių koncentracijos kraujyje, taip būtų pasiektas Europos Sąjungos tikslas – „*vision zero*“*. „Sprendžiant vairavimo apsvaigus nuo alkoholio problemą, turi būti taikomos ne tik baudos, bet ir prevencinės priemonės. Todėl Komisija komunikate, kuriuo kuriama saugesnė Europos kelių eismo erdvė, išnagrinės ar pagal

⁵² Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios 2000 m., Nr. 92-2883. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=477699, [žiūrėta 2014-10-04]

⁵³ European Parliament report on European Road Safety (2011). <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2011-0264+0+DOC+PDF+V0//EN>, [žiūrėta 2014-10-04]

*“*Vision zero*“ – nustatyta leistina maksimali 0,0mg/l promilių koncentracija kraujyje vairuojant transporto priemonę Europos Sąjungoje.

galiojančias priemones galima reikalauti, kad transporto priemonėse, pavyzdžiui komercinėse transporto priemonėse (pvz., mokykliniuose autobusuose), būtų privalu įrengti antialkoholinį variklio užraktą.⁵⁴ Šis įrenginys privalomas naudoti visose transporto priemonėse, kuriuose vežami keleiviai bei gabenamos prekės, o taip pat vairuotojams, kurie jau buvo bausti už šį kelių eismo pažeidimą. Tokiu būdu būtų užtikrinta efektyvi vairuotojų kontrolė. Tačiau finansiniu požiūriu tokio įrenginio įteisinimas valstybėse narėse bei reikalavimas šių transporto priemonių turėtojams diegti šią sistemą ne tik privačioms, bet ir valstybinėms įmonėms būtų per didelė našta. Įmonėms tektų daug investuoti į šių įrenginių įsigijimą, o valstybių narių vartotojams tektų dar daugiau mokėti už pervežamas prekes ar teikiamas paslaugas. Pirmiausia, valstybės narės turėtų imtis mažiau finansinių išlaidų reikalaujančių teisinių sprendimų priėmimo būdų. Remiantis Europos Sąjungos programomis ir rekomendacijomis, visos valstybės narės turi apsvarstyti sumažinti leistiną maksimalią alkoholio koncentracijos normą iki 0,0mg/l promilių vairuojant transporto priemonę, nes šalys kurios šią teisės normą įtvirtino savo įstatymuose, reguliuojančiose kelių eismo taisyklių pažeidimus, sumažino eismo įvykių skaičių.

Taigi išanalizavę Europos Sąjungos valstybių narių kelių eismo įvykių statistinius duomenis, Europos Sąjungos šalių tarpvalstybinį bendradarbiavimą kelių eismo saugumo užtikrinimo srityse, Europos Sąjungoje vyraujančią teisinę priemonę, padedančią reguliuoti kelių eismo taisyklių pažeidimų pakartotinumą bei teisės normos 0,0 mg/l. promilių alkoholio kiekio kraujyje įtvirtinimo gaires Europos Sąjungos valstybėse narėse, pateikiame tokias išvadas:

➤ Atliekami statistiniai tyrimai leidžia atskleisti priežastis, dėl kurių žūva didelis eismo dalyvių skaičius. Išsamūs statistiniai duomenys leidžia nurodyti kelių eismo taisyklių pažeidimų rūšis, kurias pažeidus įvyksta eismo įvykiai. Šių duomenų pagalba valstybės narės sužino, kurie kelių eismo taisyklių pažeidimai yra daromi dažniausiai, todėl valstybių narių įstatymų leidėjai kiekvienais metais gali priimti naujus ar papildytus teisės aktus, įdiegti valstybėje tam tikras pagalbines ar technines priemones, galinčias sustabdyti arba sumažinti šių kelių eismo taisyklių pažeidinėjimą. Taip pat statistinių duomenų dėka nustatyti trys kelių eismo taisyklių pažeidimai, kuriuos eismo dalyviai pažeidinėja dažniausiai bei dėl šių pažeidimų eismo įvykių metu žūsta daugiausia žmonių, tai yra nustatyto greičio viršijimas, nesinaudojimas saugos diržais bei vairavimas apsvaigus nuo alkoholio.

➤ Europos Sąjungos institucijų priimtų direktyvų, sprendimų kitų teisinių dokumentų dėka valstybės narės išsprendė pagrindinę kelių eismo taisyklių pažeidimų baudžiamumo problemą, galėdamos keistis informacija apie padarytus kelių eismo taisyklių pažeidimus

⁵⁴ Komisijos komunikatas Europos parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui. Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvių. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys, Briuselis 2010-07-20, KOM(2010) 389.

tarpvilstybiniu mastu. Šių reglamentuotų (EUCARIS, Prüm, RESPER ir kt.) sistemų dėka apie kiekvienos valstybės narės piliečio padarytus pažeidimus bei skiriamas sankcijas sužino ne tik valstybė narė, kurioje pilietis gyvena, bet ir visos Europos Sąjungos valstybės narės. Taip yra užtikrinama kelių eismo taisyklių pažeidimų kontrolė visoje Europos Sąjungoje.

- Baudos balų sistemos įdiegimas valstybėse narėse, vertinamas kaip teisinė prevencinė priemonė pakartotiniams pažeidimams reguliuoti bei korekcinės (pataisymo) ir selekcinės (atrankos) funkcijos užtikrinimas.

- Leistino alkoholio kiekio kraujyje iki 0,0mg/l promilių sumažinimas visoms vairuotojų kategorijoms vienas iš būdų užtikrinant teisingą įstatymo normos supratimą vairuotojų atžvilgiu, kad įstatymas nurodydamas didesnę už 0,0mg/l promilių leistiną alkoholio kiekį kraujyje netiesiogiai skatina vairuoti neblaiviam. Šios teisės normos įtvirtinimas valstybių narių kelių eismo taisyklių reguliuojamose teisės aktuose, sumažintų ne tik eismo įvykių skaičių, bet ir kilusius nesusipratimus ginčijantis teisme.

3. TEISINĖ ATSAKOMYBĖ LIETUVOJE UŽ KELIŲ EISMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMUS PROBLEMOS IR GALIMOS SPRENDIMŲ KRYPTYS

3.1. Teisinė atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimus Lietuvoje

Kelių eismo taisyklių pažeidimai Lietuvoje, kuriais yra kėsiamasi į kelių eismo nustatytą tvarką, yra reglamentuojami Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso dešimtajame skirsnyje „Administraciniai teisės pažeidimai transporte, kelių ūkio bei ryšių srityje“.⁵⁵ Kaip jau minėjome šio magistrinio darbo pirmajame skyriuje, visoje Europos Sąjungoje už šio tipo pažeidimus galima baudžiamoji arba administracinė atsakomybė bei šių abiejų teisės šakų derinys. Tačiau šie pažeidimai Lietuvoje reglamentuoti Administracinių teisės pažeidimų kodekse. Tokia gresianti atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimus įrodo, kad šie padaryti pažeidimai įstatymo leidėjo nuomone, nėra tokie pavojingi, nei tie, už kuriuos gresia baudžiamoji atsakomybė. Remiantis magistrinio darbo antroje dalyje pateiktais statistiniais duomenimis, pastebima, kad dėl šių administracinių teisės pažeidimų kasmet žūsta nemažai eismo dalyvių tiesiogiai ar netiesiogiai susijusių su padarytu pažeidimu. Vien 2013 metais užfiksuoti 279 eismo įvykiai dėl neblaivių asmenų kaltės. Taip pat 2013 metais užfiksuoti šie kelių eismo taisyklių pažeidimai: nustatyto leistino greičio viršijimo 124 740 atvejai, saugos diržais tvarkos pažeidimų – 23 818, išaiškinti neblaivių vairuotojų transporto priemonių vairavimo – 13 064. Pateikti duomenys įrodo, kad eismo įvykių skaičius yra nemažas ir ateityje gali sukelti neigiamus padarinius jei nebus imamasi teisinių, techninių ar kitokių priemonių, padedančių sumažinti arba užkirsti kelią daromiems kelių eismo taisyklių pažeidimams. Europos transporto saugos tarnybos (toliau ETSC) duomenimis, valstybėse narėse pagrindiniai trys kelių eismo taisyklių pažeidimai, kuriuos eismo dalyviai daro dažniausiai bei dėl šių pažeidimų eismo įvykių metu žūsta daugiausia žmonių yra: nustatyto greičio viršijimas, nesinaudojimas saugos diržais bei vairavimas apsvaigus nuo alkoholio. Taigi išanaluosime Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso dešimtajame skirsnyje „Administraciniai teisės pažeidimai transporte, kelių ūkio bei ryšių srityje“ šių trijų pažeidimų hipotezes bei už šiuos pažeidimus skiriamas sankcijas bei jų rūšis.

Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso trečiajame skirsnyje nurodoma, kokios nuobaudų rūšys yra taikomos už administracinius teisės pažeidimus bei šių nuobaudų tikslas. Institucija įgaliota skirti nuobaudą už administracinius teisės pažeidimus siekia „nubausti bei auklėti, kad pažeidėjai laikytųsi įstatymų, gerbtų bendro gyvenimo taisykles, taip

⁵⁵ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas// Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=463861, [žiūrėta 2014-05-17]

pat, kad tiek pats teisės pažeidėjas, tiek ir kiti asmenys nepadarytų naujų teisės pažeidimų.⁵⁶ Darytina išvada, kad šis kodeksas skirtas ne tik prevencinėms funkcijoms atlikti, tačiau kaip auklėjamojo pobūdžio teisės aktas, kuris pažeidėją moko gero elgesio taisyklių bei leidžia suvokti tų taisyklių nesilaikymo padarinių rimtumą. Šio kodekso 21 straipsnis nurodo, kokios yra galimos nuobaudų skyrimo rūšys: „įspėjimas; bauda; daikto, kuris buvo administracinio teisės pažeidimo padarymo įrankis arba tiesioginis objektas, ir pajamų, kurios buvo gautos administracinio teisės pažeidimo padarymu, konfiskavimas; specialiosios teisės (teisės vairuoti transporto priemonės, teisės skraidyti orlaivio įgulos nariu, atlikti orlaivių techninę priežiūrą, dirbti skrydžių vadovu, teisės medžioti arba užsiimti žvejyba, teisės eiti žvejybos laivo kapitono pareigas, teisės vairuoti vidaus vandenų transporto priemonės, teisės valdyti geležinkelių riedmenis, teisės naudoti arba įvežti aparatūrą, įrenginius, radijo siuntimo, radijo ryšio slopinimo arba radijo stebėsenos įrenginius, naudoti elektroninių ryšių išteklius, užsiimti radijo mėgėjų ir kitų radijo stočių naudotojų veikla, teisės eiti tam tikras pareigas jūrų laive, teisės projektuoti statinius ar atlikti statinių projektų ekspertizę) atėmimas; administracinis areštas; nušalinimas nuo darbo (pareigų).”⁵⁷ Taigi Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas turi šešias baudų rūšis, jos taikomos pažeidžiant teisės normą nurodyta šiame kodekse. Įstatyme nurodyta, kad šios nuobaudos suskirstytos į pagrindines bei papildomas nuobaudas. Taigi daikto konfiskavimas, specialiosios teisės atėmimas ir nušalinimas nuo darbo (pareigų) „turi ir pagrindinės ir papildomosios administracinės nuobaudos statusą, o likusios tik pagrindinės nuobaudos statusą.“⁵⁸ Šių nuobaudų klasifikacija nurodo tam tikrų administracinių teisės pažeidimo rūšių galimą nuobaudų skyrimo tvarką, kelių nuobaudų už vieną pažeidimą skyrimo galimybę. Išanalizavę nuobaudų skyrimo tikslą bei galiojančias nuobaudų rūšis Lietuvoje, apžvelgsime tris minėtus kelių eismo taisyklių pažeidimus, įtvirtintus šio minėto kodekso dešimtajame skirsnyje: nustatyto greičio viršijimą (124 straipsnis), naudojimosi saugos diržais taisyklių pažeidimus (134 straipsnis), transporto priemonių vairavimą, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų (126 straipsnis).

Leistino greičio ribas lemia įvairūs kriterijai, tai gali būti teritorija (gyvenvietė, ne gyvenvietė); transporto priemonių rūšis ir paskirtis (lengvasis, keleivinis, krovininis, motociklas, mokyklinis autobusas ir t.t.); autokelių tipas (automagistralė, greitkelis, kelias su asfaltuota ar betonine danga, kitoks kelias); vairavimo stažas. Taigi jau minėtame straipsnyje numatyta atsakomybė diferencijuojama pagal nustatyto greičio viršijimo mastą – kuo labiau viršijamas

⁵⁶ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas// Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=463861, [žiūrėta 2014 05 17]

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Ibid.

leistinas greitis, tuo griežtesnė atsakomybė. Šio pobūdžio pažeidimai nustatomi stacionariais ir mobiliaisiais greičio matavimo prietaisais. Nors nustatyto greičio viršijimas Europos Sąjungos yra numatytas kaip vienas pavojingiausių bei statistiniu požiūriu dažniausiai Lietuvoje pažeidžiamų kelių eismo taisyklių, tačiau šio 124 straipsnio antroje, trečioje, ketvirtoje bei penktoje dalyse vairuotojams numatyta tik finansinė nuobauda už nustatyto greičio viršijimą. Išimtis įtvirtinta ketvirtoje ir penktoje dalyje asmenims, neturintiems dviejų metų stažo už šio straipsnio ketvirtoje bei penktoje dalyse numatytus pažeidimus. Prie pagrindinės finansinės nuobaudos yra skiriama ir papildoma – teisės vairuoti transporto priemonę atėmimas. Šio straipsnio šeštoje dalyje yra numatoma griežčiausia skiriama nuobauda už šio tipo pažeidimus – didelė finansinė bauda, teisės vairuoti transporto priemonės atėmimas, administracinis areštas. Šio 124 straipsnio šeštoje dalyje numatyta administracinė atsakomybė, jei asmuo nustatytą greitį viršija daugiau kaip 50 kilometrų per valandą. Šio straipsnio pirmoje dalyje numatytas pažeidimas, jei asmuo viršija nustatytą greitį iki 10 kilometrų per valandą. Už tokį pažeidimą asmuo gauna nuobaudą – įspėjimą. Antroje dalyje vairuotojas turi nustatyta greiti viršyti daugiau nei 10, bet ne daugiau kaip 20. Už tokį vairuotojo padarytą pažeidimą skiriama finansinė bauda nuo keturiasdešimties iki vieno šimto litų. Atsižvelgiant į pažeidimo sunkumą ir skiriamos baudos dydį, darytina išvada, kad nuobaudos yra per švelnios, nes šio pažeidimo sukelti padariniai gali būti sunkūs. Pateikiame pavyzdį: jei toks nustatytas greitis bus viršytas užmiestyje gal didelės įtakos ir neturės pažeidimo rimtumui, tačiau toks padarytas pažeidimas miesto teritorijoje gali pražudyti suaugusį pėsčiąjį, o tuo labiau vaiką. Leistinas greitis miesto teritorijoje 50 km/val., o viršijus jį 15 km/val., jis lygus 65 km/val. Ketvirtoje dalyje nurodyta, jei nustatytą greitį viršija pažeidėjas daugiau kaip 30, bet ne daugiau kaip 40 kilometrų per valandą – pažeidėjui skiriama bauda nuo keturių šimtų iki šešių šimtų litų, o neturinčiam dviejų metų stažo, – tokia pati bauda bei papildoma nuobauda – teisės vairuoti transporto priemonę atėmimas. Taigi 124 straipsnį galime suskirstyti pagal pažeidimo sunkumą atsižvelgiant į skiriamas administracines nuobaudas:

- (124 str.1 d.)⁵⁹ lengvi nustatyto viršyto greičio pažeidimai. Nuobauda – įspėjimas;
- (124 str. 2-3 d.)⁶⁰ vidutinio lengvumo nustatyto viršyto greičio pažeidimai be teisės vairuoti atėmimo. Nuobauda – pinigine bauda;
- (124 str. 4-5 d.)⁶¹ sunkūs nustatyto viršyto greičio pažeidimai su teisės vairuoti atėmimu – dviejų metų vairuotojo stažo neturintiems vairuotojams. Nuobauda – bauda ir teisės vairuoti atėmimas;

⁵⁹ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas// Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_1?p_id=463861, [žiūrėta 2014 05 17]

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Ibid.

➤ (124 str. 6 d.)⁶² labai sunkūs nustatyto viršyto greičio pažeidimai. Nuobauda – pinigine bauda, areštas, teisės vairuoti atėmimas.

Išanalizavę Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 124 straipsnį, darytina prielaida, kad pagal sunkumo laipsnį bei nuobaudų skyrimo hierarchiją išskirsčius nustatyto viršyto greičio pažeidimo straipsnio dalis, matome, kad įstatymų leidėjas nenumatė, kokios kitos teisinės prevencinės užtikrinimo priemonės, kad būtų išvengta šių pažeidimų pakartotinumų. Taip pat yra suformuota vienintelė išimtis leidžianti vairuotojui viršyti nustatyta leistiną greitį, <...> „esant tam tikroms ypatingoms aplinkybėms, siekiant pašalinti pavojų grėšiantį valstybinei ir viešajai tvarkai, nuosavybei, piliečių teisėms ir laisvėms bei nustatytai valdymo tvarkai, jeigu šis pavojus tomis aplinkybėmis negalėjo būti pašalintas kitomis priemonėmis ir jeigu padaryta žala yra mažiau reikšminga negu išvengtoji žala, tai yra, esant būtinajam reikalingumui.<...>“⁶³. Taigi remiantis Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 17 straipsnio nuostatomis bei Lietuvos Vyriausiojo administracinio teismo suformuota praktika, tam, kad būtinas reikalingumas būtų teisėtas, jis turi atitikti penkias būtinąjį reikalingumą teisėtumo sąlygas

„Pažymėtina, jog ne tik pagal nacionalinę teisę, bet ir pagal Europos Sąjungos teisę vairuotojai ir keleiviai privalo prisisegti saugos diržais sėdėdami, bet kurioje sėdynėje, kurioje jie įrengti (Europos Parlamento ir Tarybos 2003 m. balandžio 8 d. direktyva 2003/20/EB). Visuotinai prieinamame Europos Sąjungos portale (www.europa.eu) nurodyta, jog važiavimas neprisisegus saugos diržu - antra pagal dažnumą žūčių keliuose priežastis. Ji ne tokia dažna kaip leistino greičio viršijimas, bet dažnesnė už vairavimą apsvaigus nuo alkoholio. Saugos diržas yra viena iš pagrindinių transporto priemone važiuojančio žmogaus apsaugos priemonių, padedanti eismo įvykio metu apsaugoti automobilyje esantį žmogų nuo sužalojimų ir saugoti jo gyvybę.“⁶⁴ Lietuvoje šį pažeidimą reglamentuoja Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 134 straipsnis, kuris numato administracinę atsakomybę ne tik už naudojimosi saugos diržais, bet taip pat motociklininko šalmais tvarkos pažeidimus. Būtent šis jau minėtas straipsnis numato atsakomybę už dvi alternatyvias veikas:

- naudojimosi saugos diržais tvarkos pažeidimą;
- naudojimosi motociklininko šalmais tvarkos pažeidimą.

Kelių eismo taisyklių XXVI skirsnio nuostatos numato išimtis, „kada asmenys vairuotojai arba keleiviai neprivalo segėti saugos diržų:

⁶² Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas// Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=463861, [žiūrėta 2014 05 17]

⁶³ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2010-07-02 nutarimas byloje Nr. N⁶³-884/2010, 2010-10-22 nutartis administracinėje byloje Nr. N⁴⁴⁴-2211/2010

⁶⁴ Klaipėdos apygardos administracinio teismo 2012-03-01 nutartis, administracinėje byloje Nr. ATP-144-557/2012.

➤ Kelių eismo taisyklių 203 p. – gyvenvietėse leidžiama važiuoti neužsisėgus saugos diržų važiuojant atbulomis arba stovėjimo aikštelėse ir taksi vairuotojams vežant keleivius.

➤ Kelių eismo taisyklių 208 p. – asmenys, kuriems kompetentinga institucija dėl rimtų medicininių priežasčių išdavė specialius leidimus, leidžiama neužsisėgti saugos diržų.⁶⁵

Naudojimosi saugos diržais 134 straipsnyje nurodytos dvi pažeidimų sudėtys pirmą kartą pažeidus bei pakartotinai pažeidus. Šiame straipsnyje yra tiesiogiai nurodyta sąlyga, kad <...> „asmens, bausto administracine nuobauda už šio straipsnio pirmojoje dalyje numatytą pažeidimą, – užtraukia baudą nuo dviejų šimtų iki trijų šimtų litų arba teisės vairuoti transporto priemonės atėmimą vienam mėnesiui.“⁶⁶ Įstatymų leidėjas numatė šio straipsnio dažną pasikartojantį pažeidinėjimą, todėl šio straipsnio 2 dalyje nurodė griežtesnę sankciją už pažeidimo pakartotinumą.

Trečias pažeidimas, kuris remiantis Europos Sąjungos yra dažnai pažeidžiamas bei pavojingas, tai transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems. Taigi Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekse 126 straipsnyje numatyta atsakomybė už transporto priemonių vairavimą, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Šio straipsnio 1, 2, 3, 4 ir 5 dalyse numatytų pažeidimų subjektas yra tik asmuo (vairuotojas), turintis nustatyta tvarka suteiktą teisę vairuoti transporto priemones (2 ir 3 dalyse vairuotojui taikomi tam tikri reikalavimai), 6 dalyje – paprastai transporto priemonės savininkas ar valdytojas, 7 dalyje subjektas – vairavimo instruktorius (be abejo, jis turi turėti teisę vairuoti atitinkamas transporto priemones). Taigi analizuosime pažeidimą numatytą Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 126 straipsnio 1, 2, 3, 4 dalyse. Straipsnyje numatytas pažeidimas padaromas aktyviais veiksmais - tai yra vairuojant transporto priemonę. Šis kodeksas transporto priemonės vairavimo sąvokos neapibrėžia, tačiau ši sąvoka yra nurodyta Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 str. 61 d. „Transporto priemonės vairavimas - asmens, esančio transporto priemonėje ar ant jos, veiksmai, kuriais valdoma judanti transporto priemonė.“⁶⁷ Apibrėžime nurodyta, kad asmuo nebūtinai turi būti transporto priemonėje, tačiau svarbi nurodyta sąlyga – vairuotojo veiksmai, kurie priverstų transporto priemonę judėti. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas yra suformavęs šias išvadas: „vairavimas nėra privalomai siejamas su automobilio vidaus variklio užvedimu; vairavimas nesiejamas su

⁶⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas, Nr. 1950, „dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo.“

http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=438723, [žiūrėta 2014-05-17]

⁶⁶ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas // Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1.

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=463861, [žiūrėta 2014-05-17]

⁶⁷ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios, 2000 m., Nr. 92-2883.

http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=463336, [žiūrėta 2014-06-16]

nuvažiuotu atstumu, pakanka konstatuoti, kad transporto priemonė judėjo valdoma administracinė atsakomybėn patraukto asmens.⁶⁸ Darytina išvada, tam jog vairuotojas būtų traukiamas administracinė atsakomybėn už šį kelių eismo taisyklių pažeidimą, jis turi ją valdyti bei priversti transporto priemonę judėti. Išsiaiškinus koks vairuotojas gali būti patrauktas administracinė atsakomybėn, išanalizuosime skiriamas nuobaudas už šio tipo kelių eismo taisyklių pažeidimus. Šį kodekso 126 straipsnį galime suskirstyti pagal nustatytą vairuotojo neblaivumo laipsnį:

- lengvas neblaivumo (girtumo) laipsnis nuo 0,41 promilės iki 1,5 promilės bei lengvas neblaivumo laipsnis (nuo 0,2 promilės iki 0,4 promilės) nustatomas vairuotojui, kuris vairuoja maksimalios leidžiamos masės transporto priemonę didesnę negu 3,5 t arba transporto priemonę turinčią daugiau kaip 9 sėdimas vietas bei lengvas neblaivumo (girtumo) laipsnis (nuo 0,2 promilės iki 0,4 promilės) nustatomas vairuotojams, kurių vairavimo stažas iki dvejų metų;
- vidutinis (girtumo) laipsnis (nuo 1,51 iki 2,5 promilės);
- sunkus (girtumo) laipsnis (nuo 2,51 promilės ir daugiau) neblaivumo (girtumo) laipsnis, neblaivumo patikrinimo vengimas, taip pat alkoholio vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo.

Išskirstę šį straipsnį pagal vairuotojo nustatytą neblaivumo laipsnį, pastebime, kad tik lengvas neblaivumo laipsnis skirtingoms vairuotojų kategorijoms yra numatytas skirtingas, o vidutinio ir sunkaus girtumo nustatymo atveju įstatymas numato vienodą visoms vairuotojų kategorijoms numatytą sunkų ir vidutinį girtumo laipsnį. Manytume, kad vidutinio ir sunkaus girtumo laipsnio skirtingose vairuotojų kategorijose skirtingas nustatymas būtų taip pat tikslingas vertinant pagal vairuotojų vairavimo stažą, vairuojamą transporto priemonę. Nagrinėjant teismų praktiką šio straipsnio taikyme išvelgiame pagrindinę problemą – tai neblaivumo fakto nustatymas, o būtent Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas suformavo praktika administracinėse bylose Nr. N⁴⁴⁴-344/2008⁶⁹, N⁴⁴⁴-1452/2009⁷⁰, N²⁶¹-3165/2009⁷¹, kad neblaivumo laipsnis yra svarbus tik toks, koks jis buvo vairavimo metu, tačiau dar iki šiol nagrinėjant administracines bylas už Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 126 straipsnyje už numatytus pažeidimus, o būtent nustatant lengvą neblaivumo laipsnį vairavimo momentu, jei nustatytas girtumo laipsnis yra lygus 0,41 promilėms ar truputį didesnis, pažeidėjas, norėdamas įrodyti savo blaivumą pradeda ilgą teisminį procesą, taip eikvodamas valstybės lėšas, nors policijos pareigūnai buvo užfiksavę vairavimo momentu lengvą girtumo laipsnį. „Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas ne kartą yra konstatavęs, jog laikas, kada

⁶⁸ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2009-04-20 nutartis, administracinėje byloje Nr. N⁴⁴⁴-765/2009.

⁶⁹ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2008-04-01 nutartis, administracinėje byloje Nr. N⁴⁴⁴-344/2008.

⁷⁰ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2009-06-12 nutartis, administracinėje byloje Nr. N⁴⁴⁴-1452/2009.

⁷¹ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2009-08-07 nutartis, administracinėje byloje Nr. N²⁶¹-3165/2009

atliekama medicininė apžiūra, yra reikšmingas nustatant, ar asmuo buvo neblaivus tam tikru momentu, nes laikui bėgant alkoholio kiekis atitinkamose organizmo terpėse dėl natūralių procesų, vykstančių žmogaus organizme, paprastai mažėja, be to, asmuo iki medicininės apžiūros atlikimo gali imtis specialių priemonių alkoholio kiekiui organizmo terpėse dirbtinai sumažinti. Medicininės apžiūros metu, kuri atliekama praėjus tam tikram laikui po reikšmingo įvykio, nustatytas neblaivumo laipsnis paprastai neatspindi to laipsnio, kuris buvo prieš tam tikrą laiko tarpą.⁷²

Taigi išanalizavę šiuos tris kelių eismo taisyklių pažeidimus už kuriuos Lietuvoje yra taikoma administracinė atsakomybė galime suformuoti iškilusias teisės taikymo problemas:

➤ taikant administracinę atsakomybę už kai kuriuos kelių eismo taisyklių pažeidimus nėra numatyta kita teisinė prevencinė užtikrinimo priemonė, kad būtų išvengta šių pažeidimų pakartotinumų;

➤ taikant Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 126 straipsnį už numatytus pažeidimus, o būtent nustatant lengvą neblaivumo laipsnį vairavimo momentu, jei nustatytas girtumo laipsnis yra lygus 0,41 promilėms ar truputį didesnis, pažeidėjo iniciatyva pradedamas ilgas teisminis procesas norint pripažinti savo nekaltumą, o taip eikvojamos valstybės lėšos ne pagal paskirtį.

Norint šias minėtas problemas išspręsti, reikia imtis teisinių priemonių sprendimo būdų. Išvengiant ilgo teismo proceso bei siekiant sumažinti teismo proceso išlaidas, taikant 126 straipsnį, reikėtų Lietuvoje nustatyti leistiną alkoholio kiekį kraujyje ne didesnę kaip 0,0mg/l promilės, taip būtų išvengta įrodinėjimo esant blaiviam. Būtų pradėtas įgyvendinti pagrindinis Europos Sąjungos tikslas – „*vision zero*“*(žr. psl. 42). Nors Lietuvoje nuo 2015 m. sausio 1 d. įsigalios Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo pataisa, kuri nustatys kad „pradedantieji vairuotojai, taksistai 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, vairuotojai laikomi neblaiviais, kai etilo alkoholio koncentracija jų iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kituose organizmo skysčiuose yra daugiau kaip 0 promilių.⁷³ Šią teisės normą būtų tikslingiau taikyti visų kategorijų vairuotojams norint išvengti ilgų teisminių procesų. Tačiau atsižvelgiant į Europos Sąjungos valstybių narių taikomą praktiką būtų sumažinta kelių eismo įvykių bei būtų užtikrinamas teisingas įstatymo normos supratimas. Įstatymas nebūtų tiesioginė nuoroda, kad galima vairuoti neblaiviam.

⁷² Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2012-02-06 nutartis administracinėje byloje Nr. N²⁶¹-904/2012.

⁷³ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios, 2000 m., Nr. 92-2883. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=477699, [žiūrėta 2014-10-04]

Remiantis valstybių narių praktika darytina išvada, kad norint išvengti pažeidimų pakartotinumą, reikia įtvirtinti Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekse baudos balų sistemą. Plačiau šią teisinę prevencinę priemonę apžvelgsime sekančiame skyriuje.

3.2. Teisinės prevencinės priemonės ir jų įgyvendinimas Lietuvos administracinėje teisėje

Nors Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas numato gana griežtas nuobaudas už kelių eismo taisyklių pažeidimus, tačiau už kai kuriuos kelių eismo taisyklių teisės pažeidimus, pavyzdžiui, 124 straipsnyje, numatyta, kad už šio straipsnio kai kurios dalies pažeidimus vairuotojui skiriama sankcija bauda arba išpėjimas. Taigi vairuotojas mėgstantis viršyti nustatytą greitį šia teisės spraga naudojasi. Sekantį kartą pažeidęs nustatytą leistiną greitį vairuotojas vėl susimoka jam skirtą baudą, nes už šios rūšies pažeidimus kita prevencinė priemonė įstatyme nenumatyta. Remiantis Europos Sąjungos valstybių narių patirtimi tokiu atveju yra taikoma teisinė prevencinė priemonė – baudos balų sistema.

Lietuvoje baudos balų sistema buvo naudojama kaip teisinė prevencinė priemonė iki 2008 metų. Ši sistema buvo įtvirtinta Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 130⁽²⁾ straipsnyje. “Transporto priemonių vairuotojų pakartotinis kelių eismo taisyklių pažeidimas.”⁷⁴ Šis straipsnis apibrėžė už kokius administracinius teisės pažeidimus yra skiriami baudos balai: nustatyto greičio viršijimą (124 str.), kelio ženklų reikalavimų nesilaikymą, žmonių vežimo ir kitų kelių eismo taisyklių pažeidimus (124⁽¹⁾ str.) ir važiavimą per geležinkelio pervažas taisyklių pažeidimus (125 str.). Straipsnio pirmoje dalyje įtvirtinta kada taikomas straipsnis pažeidus paminėtus kelių eismo taisyklių pažeidimus padarius <...>, „pakartotini kelių eismo taisyklių pažeidimą“⁷⁵ bei nurodo laiko tarpą per kurį turi būti surenkama tam tikra balų suma, kad pažeidėjas prarastų teisę vairuoti transporto priemonę <...>, „padarius per vienerius metus du ir daugiau pažeidimų.”⁷⁶ Remiantis straipsnio nuoroda, darytina išvada, kad asmuo padaręs vieną pažeidimą negalėjo prarasti teisės vairuoti transporto priemonės, nes už vieno pažeidimo padarymą nebuvo galima surinkti dešimt balų. Eismo dalyvis – vairuotojas – turėjo padaryti kelis pažeidimus, kurių suma būtų lygi dešimčiai ar daugiau balų. Straipsnio 130⁽²⁾ pastaboje nurodyta <...>, „skiriant administracinę nuobaudą, pažeidimas kartu įvertinamas balais”⁷⁷: aštuoni balai – tai buvo didžiausia surenkamų balų suma už vieną padarytą

⁷⁴ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso pakeitimo ir papildymo įstatymas //Valstybės žinios, 2000 m., Nr. VIII-1543, Vilnius.

<http://www3.lrs.lt/pls/inter3/oldsearch.preps2?a=96820&b=>, [žiūrėta 2014-11-07]

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso pakeitimo ir papildymo įstatymas //Valstybės žinios, 2000 m., Nr. VIII-1543, Vilnius.

<http://www3.lrs.lt/pls/inter3/oldsearch.preps2?a=96820&b=>, [žiūrėta 2014-11-07]

administracinės teisės pažeidimą; mažiausias galimas surenkamų balų skaičius – vienas balas. Daugiausia baudos balų buvo skiriama už važiavimą per geležinkelio pervažas taisyklių pažeidimus, už nustatyto greičio viršijimą nuo 50 ir daugiau kilometrų per valandą, transporto priemonių su įjungtais mėlynos (mėlynos ir raudonos) spalvos švyturėliais ir specialiais garso signalais, taip pat jų lydimų transporto priemonių nepraleidimas, nesustojimas, kai to reikalauja taisyklės, ar kitoks kliudymas jų eismui. Tačiau baudos balų sistemos taikymo buvo atsisakyta dėl didelės korupcijos skiriant baudos balus už kelių eismo taisyklių pažeidimus pažeidėjams. Taip pat buvo teigiama, kad ši sistema nėra tokia efektyvi, mažinant kelių eismo įvykių skaičių.

Remiantis Europos Sąjungos šalių praktika bei atliktais moksliniais tyrimais, Lietuva nusprendė gražinti baudos balų sistemą ir parengė įstatymo projektą dėl Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 30¹, 260¹ straipsnių pakeitimo ir kodekso papildymo 33¹ straipsniu įstatymo (Nr. 13-0312-04-I) ir Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 22 straipsnio pakeitimo įstatymo (Nr. 14-0158-01-I) projektų (14-6764)”⁷⁸ „kuris įteisintų baudos balus už atitinkamus administracinės teisės pažeidimus bei reguliuotų šių balų skyrimo sistemą, tuo siekiant efektyviau kovoti su kelių eismo taisyklių pažeidinėjimu, drausminant pakartotinai jas pažeidžiančius vairuotojus – gavę tam tikrą balų skaičių už padarytą pažeidimą vairuotojai būtų labiau motyvuoti nepadaryti kito pažeidimo, o pakartotinai kelių eismo taisykles pažeidinėjantys vairuotojai, kurie per vienerius metus surinktų 10 arba 6 (vairuotojai turintys iki dvejų metų vairavimo stažą) ar daugiau balų, netektų teisės vairuoti transporto priemonę nuo devynių mėnesių iki vienerių metų. Skiriant baudos balus siūloma atkreipti dėmesį į pažeidimo sunkumą ir keliamą pavojų eismo saugumui. Projekte siūloma Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nuostatose įtvirtinti, kad asmenys, kurie vairavo transporto priemonę neturėdami teisės vairuoti, tokią teisę galėtų įgyti ne anksčiau kaip po vienerių metų nuo administracinės nuobaudos už šį pažeidimą paskyrimo dienos (šis terminas sutampa su paskirtų balų galiojimo terminu). Remiantis Europos Sąjungos valstybių praktika, kurios naudoja baudos balų sistemas už administracinius teisės pažeidimus, „siūloma baudos balus skirti už tuos kelių eismo taisyklių pažeidimus, kurie sukelia didesnę grėsmę eismo saugumui, didina tikimybę kilti eismo įvykiui ir riziką eismo įvykio metu patirti sunkesnių sužalojimų ar net žūčių.“⁷⁹ Pagrindinis šio įstatymo projekto tikslas – efektyviau kovoti su kelių eismo taisyklių pažeidinėjimu. Šiame projekte siūloma palikti tokią

⁷⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos ekonomikos pažangos departamento ekonomikos skyriaus 2014-06-17, pažyma, Nr. NV-1712 dėl Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 30¹, 260¹ straipsnių pakeitimo ir kodekso papildymo 33¹ straipsniu įstatymo, (Nr. 13-0312-04-I) ir Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 22 straipsnio pakeitimo įstatymo (Nr. 14-0158-01-I) projektų (14-6764).

⁷⁹ Best Point Criteria for BEST Practice Demerit point systems the best point handbook getting the best out of a Demerit Point System, 2012.

<http://www.rsa.ie/Documents/Licensed%20Drivers/bestpointDocs/BPHandBook.pdf>, [žiūrėta 2014-09-25]

pačią baudos balų sistemą už kelių eismo taisyklių pažeidimus, kokia galiojo iki 2008 m. sausio 1 d. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso papildymo bei pakeitimo projekte, balais nesiūloma vertinti tų kelių eismo taisyklių pažeidimų, kurių sankcijose numatyta bauda (ar areštas) su teisės vairuoti transporto priemonės atėmimu. Taip siekiama nubausti tuos pažeidėjus, kurie pakartotinai pažeidinėja kelių eismo taisykles, nes dabar galiojantys teisės aktai numato baudas, kurias pažeidėjas sumoka ir vėl gali daryti pakartotinus pažeidimus nesulaukdamas griežtesnės sankcijos. Taigi aptarsime kokius Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų bei Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymų straipsnių pakeitimus siūlo projekto rengėja – Vidaus reikalų ministerija. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 30¹ str. 1 d., 260¹ straipsnio 2 d. pakeitimus, bei 33¹ straipsnio papildymą, analizuojant pateiktą šių straipsnių projektą bei projekto lyginamąjį variantą matome, kad 30¹ str. 1 dalyje išbrauktas žodis „sankcijos“, taigi šio straipsnio pirma dalis numatyta įstatymo projekte: „Organas (pareigūnas), nagrinėjantis administracinės teisės pažeidimų bylas, atsižvelgdamas į aplinkybes, nurodytas šio kodekso 30 straipsnio antrojoje dalyje, taip pat į šio kodekso 31 straipsnyje nustatytas atsakomybę lengvinančias bei kitas įstatymų nenurodytas lengvinančias aplinkybes, vadovaudamasis teisingumo ir protingumo kriterijais, gali paskirti mažesnę nuobaudą nei šiame kodekse numatyta minimali arba paskirti švelnesnę nuobaudą nei numatyta šiame kodekse, arba visai neskirti administracinės nuobaudos.“⁸⁰ Tai pat projekte norima papildyti Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksą nauju 33¹ straipsniu, kuris įteisintų administracinių teisės pažeidimų įvertinimą balais. Taigi šis straipsnis numatytų ne tik balų skyrimą už kai kuriuos kelių eismo taisyklių pažeidimus, bet ir papildomas administracines nuobaudas: „Administracinių teisės pažeidimų įvertinimas balais ir papildomos administracinės nuobaudos – teisės vairuoti transporto priemonės atėmimo – skyrimo surinkus atitinkamą balų sumą.“⁸¹ Šiame straipsnyje įtvirtinti ir Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų straipsniai, kuriuos pažeidus pažeidėjas gaus baudą, bei numatytą atitinkamą baudos balų skaičių. Taigi šis minėtas straipsnis nurodo, kad pažeidus Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų 123 straipsnį, kuris numato transporto priemonių vairavimo tvarkos pažeidimus, o būtent už šio straipsnio pirmos, antros bei penktos dalies pažeidimus bus skiriami du baudos balai, o už jau minėto straipsnio trečios ir ketvirtos dalies pažeidimą numatyta skirti tris baudos balus. Kitas pažeidimas už kurį numatyta skirti baudos balus – 124 straipsnyje aprašytas nustatyto greičio viršijimas bei 124¹ straipsnio kelio ženklų reikalavimų nesilaikymas, žmonių vežimo ir kelių

⁸⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės teisės akto, Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 30¹ str., 260¹ str. pakeitimo ir kodekso papildymo 33¹ straipsniu įstatymo, 2014 m. birželio 16 d., projektas Nr. 13-0312-04-S.

⁸¹ Ibid.

eismo taisyklių pažeidimai. Nustatyto greičio viršijimo atvejais siūloma balus skirti už pažeidimus numatytus antroje (du balai), trečioje (trys balai), ketvirtoje (keturi balai) dalyse. Straipsnyje, kuris numato pažeidimus už kelio ženklų reikalavimų nesilaikymą, žmonių vežimo ir kelių eismo taisyklių pažeidimus pirmojoje bei šeštojoje dalyse siūlo skirti keturis balus, už antros, trečios ir penktos straipsnio dalies pažeidimus siūloma skirti tris balus, o už ketvirtos dalies straipsnio pažeidimą siūlo skirti mažiausiai du balus. Taigi matome, kad padarius vieną pažeidimą, galima surinkti daugiausia penkis balus, tai pusė balų skaičiaus, nes surinkus dešimt balų per metus, vairuotojas gauna papildomą administracinę nuobaudą – teisės vairuoti transporto priemonę atėmimą. Tai vienas iš būdų paskatinti nepažeidinėti kelių eismo taisyklių. Dar vienas straipsnis už kurio pažeidimą eismo dalyvis gaus baudos balų numatytas Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų 126 straipsnyje – transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Už šio straipsnio antrą ir trečią dalį siūloma skirti penkis balus, už šeštos dalies pažeidimą siūloma skirti keturis balus. Kaip matome, už šio straipsnio pažeidimus skiriamas didžiausias balų skaičius, nes šis pažeidimas, remiantis statistiniais duomenimis, vienas pavojingiausių ir sukeliantis skaudžiausius eismo įvykių padarinius. Pažeidus 127 straipsnyje ir 131 straipsnyje numatytus pažeidimus, sukėlusius nežymius sveikatos sutrikdymus arba nulėmusius turto sugadinimą, bus skiriami penki balai (už pirmos dalies pažeidimą), trys balai už šio straipsnio antros dalies pažeidimą. Pėsčiųjų ir kitų kelių eismo dalyvių padaryti kelių eismo taisyklių pažeidimai taip pat yra įtraukti į projektą. Už šiuos pažeidimus taip pat bus skiriami baudos balai. Taigi už šio straipsnio pirmos ir antros dalies pažeidimus bus skiriami du balai, trečios, šeštos, septintos ir aštuntos dalies pažeidimus penki balai, ketvirtos dalies pažeidimus – trys balai. Taip pat 33¹ straipsnis numatys balų galiojimo trukmę, asmenims neturintiems numatyto dviejų metų stažo baudos balų skyrimo tvarką bei baudos balų sumą dėl kurios vairuotojas praras teisę vairuoti transporto priemonę, bei papildomos administracinės nuobaudos skyrimo ir neskyrimo atvejus. Šis įstatymo projektas taip pat siūlo 260¹ straipsnio 2 dalies pakeitimus. Šis straipsnis įteisins administracinio nurodymo surašymo pagrindus bei jo įvykdymo padarinius. Straipsnio antroje dalyje yra išskirti atvejai, kada negali būti surašytas administracinis nurodymas už padarytą teisės pažeidimą. Taigi siūloma šią straipsnio dalį papildyti. Administracinis nurodymas negali būti surašomas, jeigu skiriama šio kodekso 33¹ straipsnyje numatyta papildoma nuobauda – teisės vairuoti transporto priemonę atėmimas. Analizuojant pateiktą Seimui svarstyti projektą, matyti, kad siūloma pakeisti ir Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 22 straipsnio 9 dalį. Siūloma asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemonę, tokią teisę įgyti ne anksčiau kaip po vienu metų nuo administracinės nuobaudos už pažeidimą paskyrimo dienos, o ne nuo pažeidimo padarymo

momento. Taigi pažeidėjui prasitęsia terminas norint atgauti ar gauti vairuotojo pažymėjimą, nes metai pradedami skaičiuoti nuo nuobaudos skyrimo momento, o ne nuo pažeidimo padarymo momento. Taip siekiama išvengti administracinių bylų proceso vilkinimo.

Išanalizavus įstatymo projektą pateikiame tokias išvalgas:

Žinome, kad baudos balų sistema yra teisinė prevencinė priemonė, kuri padeda išvengti pažeidimų pakartotinumą. Toks yra ir siūlomo projekto tikslas, tačiau Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas numato atsakomybę už kai kuriuos pakartotinius kelių eismo taisyklių pažeidimus numatytus 130² straipsnyje. “Asmeniui kuriam buvo paskirta administracinė nuobauda už šio kodekso 124² straipsnio trečiojoje ar ketvirtojoje dalyje, 126 straipsnyje, 127 straipsnio trečiojoje dalyje, 129 straipsnyje numatytus pažeidimus”⁸² yra skiriama griežtesnė įstatyme numatyta sankcija su teisės vairuoti transporto priemonės atėmimu. Be to, šiame kodekso 130² straipsnyje buvo numatyta baudos balų skyrimo tvarka iki 2008 metų galiojančiai baudos balų sistemai, o projekte yra siūloma papildyti kodeksą nauju 33¹ straipsniu. Manytina, kad baudos balų sistemos skyrimo bei papildomos administracinės nuobaudos turėtų būti numatytos 130² straipsnyje, nes baudos balai yra skiriami tik už kelių eismo taisyklių pažeidimus. Nors nuobaudų skyrimo tvarka ir yra pateikiama šio kodekso trečiajame skirsnyje, tačiau reikėtų atkreipti dėmesį, kad baudos balų sistema yra šio kodekso dešimto skirsnio dalis, kuri numato administracinę atsakomybę už pakartotinį kelių eismo taisyklių pažeidimą. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad įstatymo projekte apie šio straipsnio panaikinimą ar pakeitimą nebuvo nieko rašoma. Jei siūlomas projektas išsigaliotų, tikėtina, kad šiame Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekse atsirastų du straipsniai, kurie numatytų sankcijas bei teisinės prevencines priemones už pakartotinius kelių eismo taisyklių pažeidimus.

⁸² Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas// Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1.
http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=463861, [žiūrėta 2014-05-17]

IŠVADOS

Apibendrinant tyrimo rezultatus konstatuotina, kad iškelta hipotezė pasitvirtino. Tyrimo duomenų analizė parodė, kad administracinės atsakomybės ir kitų administracinio poveikio priemonių taikymas kelių eismo taisyklių pažeidimų srityje Lietuvoje nėra pakankamai efektyvus. Šiuo pagrindu teikiamos tokios išvados:

1. Europos Sąjungoje už kelių eismo taisyklių pažeidimus yra taikoma administracinė ir baudžiamoji atsakomybė arba šių dviejų teisinių sistemų derinys, tačiau siekiant palengvinti bei supaprastinti sankcijų skyrimą už kelių eismo taisyklių pažeidimus dauguma Europos Sąjungos valstybių narių taiko administracinę atsakomybę.

2. Oficialiai patvirtintos kelių eismo taisyklės, kurios nustato eismo keliais tvarką yra baudžiamosios bei administracinės teisės dalis nustatant kelių eismo taisyklių pažeidimus. Šių taisyklių tobulumas bei paprastumas padeda išvengti kelių eismo taisyklių pažeidimų.

3. Išsamių statistinių duomenų pagalba valstybės narės sužino, kurie kelių eismo taisyklių pažeidimai yra daromi dažniausiai, todėl valstybių narių įstatymų leidėjai kiekvienais metais gali priimti naujus ar papildytus teisės aktus, įdiegti valstybėje tam tikras pagalbines ar technines priemones, galinčias sustabdyti arba sumažinti šių kelių eismo taisyklių pažeidinėjimą.

4. Tarpvalstybinis bendradarbiavimas keičiantis informacija apie kelių eismo taisyklių pažeidimus leidžia nubausti kelių eismo taisyklių pažeidėjus ne tik gyvenamojoje, bet ir kitoje valstybėje narėje. Taip yra užtikrinama kelių eismo taisyklių pažeidimų kontrolė visoje Europos Sąjungoje. Keičiantis tarpvalstybiniu lygmeniu informacija apie kelių eismo taisyklių pažeidimus yra kuriama bendra kelių eismo taisyklių pažeidimų sistema, kuri ateityje padės suvienodinti Europos Sąjungos kelių eismo taisyklių pažeidimų teisę bei sukurti bendrą teisinę sistemą valstybėse narėse. Sukurtos elektroninės sistemos leidžia išvengti dvigubų vairuotojo pažymėjimų išdavimo rizikos visose valstybėse narėse. Šių sistemų dėka apie kiekvienos valstybės narės piliečio padarytus pažeidimus bei skiriamas sankcijas sužino ne tik valstybė narė, kurioje pilietis gyvena, bet ir visos Europos Sąjungos valstybės narės.

5. Europos Sąjungos valstybės narės naudoja įvairių struktūrų baudos balų sistemas, tačiau visos valstybės šią sistemą naudoja kaip teisinę prevencinę priemonę pakartotiniams pažeidimams reguliuoti. Kai kuriose valstybėse narėse baudos balų sistema be minėtos prevencinės funkcijos atlieka:

5.1 korekcinę (pataisymo);

5.2 selekcinę (atrankos) funkcijas.

Taip yra užtikrinamas šios sistemos funkcionavimas valstybių narių teisinėse sistemose.

6. Paprastesnis ir vienodas baudos balų skyrimo mechanizmas valstybėse narėse už pakartotinus kelių eismo taisyklių pažeidimus leistų suvienodinti baudos balų skyrimą visose valstybėse narėse bei užtikrintų bendros baudos balų sistemos egzistavimą.

7. Mažiausias leistinas alkoholio kiekis kraujyje nurodo neteisinga įstatymo normos supratimą vairuotojų atžvilgiu, įstatymas netiesiogiai skatina vairuoti neblaiviam. Visos Europos Sąjungos valstybės narės turi sumažinti leistiną maksimalią alkoholio koncentracijos normą iki 0 promilių, vairuojant transporto priemonę.

8. Remiantis Europos Sąjungos valstybių narių praktika bei Europos Sąjungos institucijų rekomendacijomis bei programomis, norint Lietuvoje užtikrinti efektyvą administracinės atsakomybės taikymą už kelių eismo taisyklių pažeidimus reikia įtvirtinti Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekse baudos balų sistemą, kuri leistų sureguliuoti ir užkirstų kelia pažeidimų pakartotinumui bei Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme įtvirtinti teisės normą, kuri numatytų 0 promilių leidžiama didžiausia etilo alkoholio koncentracija vairavimo metu visų kategorijų vairuotojams.

9. Administracinės teisės taikymas už kelių eismo taisyklių pažeidimus be teisinių prevencinių bei techninių priemonių neužtikrina veiksmingo teisinio kelių eismo taisyklių reguliavimo.

PASIŪLYMAI

Suformuluotų išvadų pagrindu teikiami šie pasiūlymai (rekomendacijos).

Pirmas pasiūlymas: Įstatymų leidėjui (Seimui) autorė siūlo baudos balų sistemą įtvirtinti Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 130² straipsnio antroje, trečioje, ketvirtoje ir penktoje dalyse ir šį straipsnį išdėstyti taip:

130² straipsnis. Pakartotinis transporto priemonių vairavimas, vairuotojams esant neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, ir administracinių teisės pažeidimų įvertinimas balais, papildomos administracinės nuobaudos – teisės vairuoti transporto priemones atėmimo – skyrimas, surinkus atitinkamą balų sumą.

Transporto priemonių vairavimas, vairuotojams esant neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, arba vengiantiems neblaivumo ar apsvaigimo patikrinimo vairuotojams, arba vartojusiems alkoholį, narkotines, psichotropines ar kitas psichiką veikiančias medžiagas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo, kai asmeniui buvo paskirta administracinė nuobauda už šio kodekso 124² straipsnio trečioje ar ketvirtoje dalyse, 126 straipsnio pirmoje, ketvirtoje, penktoje ar septintoje dalyse, 127 straipsnio trečioje dalyje, 129 straipsnyje numatytus pažeidimus, – užtraukia vairuotojams teisės vairuoti transporto priemones atėmimą nuo trejų iki penkerių metų su transporto priemonės konfiskavimu, teisės vairuoti transporto priemones neturintiems asmenims – baudą nuo keturių tūkstančių iki penkių tūkstančių litų su transporto priemonės konfiskavimu arba administracinį areštą nuo dvidešimties iki trisdešimties parų su transporto priemonės konfiskavimu, o teisės vairuoti transporto priemones neturintiems asmenims, kuriems administracinis areštas negali būti skiriamas, – baudą nuo keturių tūkstančių iki penkių tūkstančių penkių šimtų litų su transporto priemonės konfiskavimu.

Skiriant baudą (priimant nutarimą ar šio kodekso 260¹ straipsnyje nustatytais pagrindais surašant administracinį nurodymą) už šio kodekso 123 straipsnyje, 124 straipsnio antroje, trečioje, ketvirtoje ir penktoje dalyse, 124¹ straipsnio pirmojoje, antroje, trečioje, ketvirtojoje, penktoje ir šeštojoje dalyse, 126 straipsnio antroje, trečioje ir šeštojoje dalyse, 127 straipsnio pirmoje ir antroje dalyse, 131 straipsnio pirmojoje, antroje, trečioje, ketvirtojoje, šeštojoje, septintojoje ir aštuntojoje dalyse (kai pažeidimas padaromas vairuojant mopedą ar lengvąjį keturratį motociklą) nurodytus pažeidimus, kartu skiriami ir balai už pažeidimą, numatytą šio kodekso:

- 1) 123 straipsnio pirmoje, antroje ir penktoje dalyse, – du balai;
- 2) 123 straipsnio trečioje ir ketvirtoje dalyse, – trys balai;

- 3) 124 (nustatyto greičio viršijimas) straipsnio antroje dalyje, – du balai;
- 4) 124 straipsnio trečioje dalyje, – trys balai;
- 5) 124 straipsnio ketvirtoje dalyje (išskyrus atvejį, kai pažeidimą padarė vairuotojas, neturintis dvejų metų vairavimo stažo), – keturi balai;
- 6) 124 straipsnio penktoje dalyje (išskyrus atvejį, kai pažeidimą padarė vairuotojas, neturintis dvejų metų vairavimo stažo), – penki balai;
- 7) 124¹ straipsnio pirmoje ir šeštoje dalyse, – keturi balai;
- 8) 124¹ straipsnio antroje, trečioje ir penktoje dalyse, – trys balai;
- 9) 124¹ straipsnio ketvirtoje dalyje, – du balai;
- 10) 126 straipsnio antroje ir trečioje dalyse, – penki balai;
- 11) 126 straipsnio šeštoje dalyje, – keturi balai;
- 12) 127 straipsnio pirmoje dalyje, – penki balai;
- 13) 127 straipsnio antroje dalyje, – trys balai;
- 14) 131 straipsnio pirmoje ir antroje dalyse, – du balai;
- 15) 131 straipsnio trečioje, šeštoje, septintoje ir aštuntoje dalyse, – penki balai;
- 16) 131 straipsnio ketvirtoje dalyje, – trys balai.

Jeigu asmuo per vienerius metus padaro du ar daugiau šio straipsnio antroje dalyje nurodytų pažeidimų, už kuriuos skiriamų balų suma yra dešimt ar daugiau, o asmeniui, kurio vairavimo stažas iki dvejų metų, skiriamų balų suma yra šeši ar daugiau, šiam asmeniui skiriant pagrindinę administracinę nuobaudą – baudą, skiriama ir papildoma administracinė nuobauda – teisės vairuoti transporto priemones atėmimas nuo devynių mėnesių iki vienu metų.

Jeigu asmuo yra surinkęs aštuonis ar daugiau balų, o asmuo, kurio vairavimo stažas iki dvejų metų, – keturis ar daugiau balų, jam padarius šio straipsnio antroje dalyje nurodytą pažeidimą, teisės vairuoti transporto priemones atėmimas (jeigu ši administracinė nuobauda numatyta atitinkamo šio kodekso straipsnio sankcijoje), kaip pagrindinė administracinė nuobauda, neskiriamas, o skiriama bauda šio kodekso atitinkamo straipsnio sankcijos nustatytose ribose ir papildoma administracinė nuobauda – teisės vairuoti transporto priemones atėmimas – šio straipsnio trečioje dalyje nustatytam terminui.

Paskirtų balų galiojimas baigiasi suėjus vieneriems metams nuo jų paskyrimo dienos arba už juos paskyrus papildomą administracinę nuobaudą – teisės vairuoti transporto priemones atėmimą.

Antras pasiūlymas: Įstatymų leidėjui (Seimui) autorė siūlo Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 38 dalį išdėstyti taip:

2 straipsnis. Pagrindinės šio įstatymo sąvokos

<...>

38. Neblaivumas – asmenų, vairuojančių transporto priemones, iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kituose organizmo skysčiuose leidžiama didžiausia etilo alkoholio koncentracija vairavimo metu yra 0 promilių. Visų kategorijų vairuotojai laikomi neblaiviais, kai etilo alkoholio koncentracija jų iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kituose organizmo skysčiuose yra daugiau kaip 0 promilių. <...>.

LITERATŪRA

Norminė literatūra:

1. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas// Valstybės žinios, 1985, Nr. 1-1.http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=463861 , [žiūrėta 2014-05-17].
2. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas //Valstybės žinios 2000, Nr. 89-2741. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=471480 , [žiūrėta 2014-10-31].
3. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios 2000 m., Nr. 92-2883. http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=477699, [žiūrėta 2014-10-04].
4. Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas, Nr. 1950,“dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo.“ http://www3.lrs.lt/pls/inter2/dokpaieska.showdoc_l?p_id=438723, [žiūrėta 2014-05-17].
5. Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos ekonomikos pažangos departamento ekonomikos skyriaus 2014-06-17, pažyma, Nr. NV-1712 dėl Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 30¹, 260¹ straipsnių pakeitimo ir kodekso papildymo 331 straipsniu įstatymo, (Nr. 13-0312-04-I) ir Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 22 straipsnio pakeitimo įstatymo (Nr. 14-0158-01-I) projektų (14-6764)
6. Lietuvos Respublikos Vyriausybės teisės akto, Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 30¹ str., 260¹ str. pakeitimo ir kodekso papildymo 33¹ straipsniu įstatymo, 2014 m. birželio 16 d., projektas Nr. 13-0312-04-S.
7. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso pakeitimo ir papildymo įstatymas //Valstybės žinios, 2000 m., Nr. VIII-1543, Vilnius. <http://www3.lrs.lt/pls/inter3/oldsearch.preps2?a=96820&b=>, [žiūrėta 2014-11-07].
8. Europos Sąjungos sutartis ir Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo suvestinė redakcija (2012/c 326/01). https://www.ecb.europa.eu/ecb/legal/pdf/c_32620121026lt.pdf, [žiūrėta 2014-09-20].

9. Europos Parlamento ir Tarybos 2006 m. kovo 15 d reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų teisės aktų, susijusių su kelių transportu, tarpusavio suderinimo, iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 bei (EB) Nr. 2135/98 ir panaikinantį Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (Vairavimo ir poilsio trukmės reglamentas).
<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2006R0561:20060501:LT:PDF>,
[žiūrėta 2014-09-20].
10. Europos Parlamento ir Tarybos 2006 metų gruodžio 20 d. direktyva Nr. 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (Trečioji vairuotojo pažymėjimų direktyva)
11. Europos Parlamento ir Tarybos 2011 metų spalio 25 d. direktyva Nr. 2011/82/ES dėl tarpvalstybinio keitimosi informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus.
12. Council Decision 2008/616/JHA of 23 June 2008 on the implementation of Decision 2008/615/JHA on the stepping up of cross-border cooperation, particularly in combating terrorism and cross-border crime, OJ L 210,2008.
13. Tarybos pamatinis sprendimas 2005/214/JHA, 2005 m. vasario 24 d. „dėl abipusio pripažinimo principo taikymo finansinėms baudoms“ (2005 metų pamatinis sprendimas).
http://www3.lrs.lt/pls/inter1/dokpaieska.showdoc_l?p_id=52792&p_query=&p_tr2=2,
[žiūrėta 2014-09-20].
14. Commission Recommendation of 6 April 2004 on enforcement in the field of road safety, OJ L 111, 17.4.2004, p. 75.
15. Komisijos rekomendacija, 2004 m. balandžio 6 d Nr. 2004/345/EB dėl teisės aktų įgyvendinimo kelių eismo saugumo srityje, OL L 111, 2004 4 7.
16. Komisijos komunikatas Europos parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui. Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvių. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys, Briuselis 2010-07-20, KOM(2010) 389.
17. Komisijos komunikatas, Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui, 2007 m. gegužės 3 d., dėl ES strategijos remti valstybes nares mažinant alkoholio daromą žalą, Nr. COM(2006) 625.

Vadovėliai, straipsniai ir kita literatūra:

18. Best Point Criteria for BEST Practice Demerit point systems the best point handbook getting the best out of a Demerit Point System, 2012.

19. Klipp et al. *European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions*. BestPoint Deliverable 1. Project No. MOVE/SUB/2010/D3/300-1/S12.569987-BestPoint. BASt, Bergisch Gladbach, 2012.
20. Noordzij, P. (1976): *Influencing road users' behaviour*. SWOV-Report 76-4e, Voorburg.
21. Piesliakas. V. *Lietuvos baudžiamoji teisė. Pirmoji knyga. Baudžiamasis įstatymas ir baudžiamosios atsakomybės pagrindai*. Vilnius. Mykolo Romerio universiteto Justitia, 2006 m.
22. A. Klimka, M. Apavyčius, J. Misiūnas. *Tarybinė baudžiamoji teisė. Ypatingoji dalis*. Vilnius: Mintis, 1974 m.
23. Abramavičius. A, Mikelėnas. V. *Autotransporto priemonių valdytojų teisinė atsakomybė*. Vilnius. Registrų centras, 2010.
24. Abramavičius. A, Mikelėnas. V. *Įmonių vadovų teisinė atsakomybė. Antras papildytas leidimas*. Vilnius VĮ Teisinės informacijos centras, 1999 m.
25. European Commission Directorate-general Energy and Transport. *Comparative study of road traffic rules and corresponding enforcement actions in the Member States of European Union – Final Report – Annex 1 – Country Reports*. This Document was subject to Internal Quality Control according to the Quality Control Procedure for Reports and Proposals(Ref.: P2/12) defined in TIS.PT Quality Management System.
26. European Transport Safety Council. „Traffic Law Enforcement across the EU. Tackling the Three Main Killers on Europe's Roads“, 2011.
27. Francesca Podda European transport safety council (ETSC) project officer, *Drink Driving: Towards Zero Tolerance*, 2012.
28. Graziella Jost, Richard Allsop, Alessio Ceci. PIN Flash Report 27. *Ranking EU progress on car occupant safety*, 2014.
29. Klipp S. et al. *European Demerit Point Systems: overview of their main features and expert opinions*. Deliverable 1 of the BestPoint project. Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Strassenwesen BASt, 2011.
30. Vaišvila. A. *Teisės teorija: vadovėlis*. Vilnius: Mykolo Romerio universiteto Justitia, 2004 m.

Teismų praktika:

31. Klaipėdos apygardos administracinio teismo 2012-03-01 nutartis, administracinėje byloje Nr. ATP-144-557/2012.
32. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2009-04-20 nutartis, administracinė byla Nr. N⁴⁴⁴-765/2009.

33. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2009-06-12 nutartis administracinėje byloje Nr. N⁴⁴⁴-1452/2009.
34. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2010-07-02 nutarimas byloje Nr. N⁶³-884/2010, 2010-10-22 nutartis administracinėje byloje Nr. N⁴⁴⁴-2211/2010
35. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2008-04-01 nutartis administracinėje byloje Nr. N⁴⁴⁴-344/2008.
36. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2009-08-07 nutartis administracinėje byloje Nr. N²⁶¹-3165/2009
37. Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2012-02-06 nutartis administracinėje byloje Nr. N²⁶¹-904/2012.

Internetiniai šaltiniai:

38. European Parliament report on European Road Safety (2011).
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A7-2011-0264+0+DOC+PDF+V0//EN>,
[žiūrėta 2014-10-04]
39. European commission home affairs: “Prüm decision”
http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-we-do/policies/police-cooperation/prum-decision/index_en.htm,
[žiūrėta 2014-08-24]
40. A. Banchuk, G. Taylor. Law on administrative offenses: the experience of Western and Eastern Europe; 2012-11-14.
<http://www.en.pravo.org.ua/index.php/149-criminal-justice/519-law-on-administrative-offenses-the-experience-of-western-and-eastern-europe>,
[žiūrėta 2014-05-18].
41. Avaringumo analizė Lietuvoje 2013 metais. Policijos departamentas prie VRM.
<http://www.policija.lt/index.php?id=23470>,
[žiūrėta 2014-06-06]
42. Avaringumo analizė Lietuvoje 2012 metais. Policijos departamentas prie VRM.
<http://www.policija.lt/index.php?id=23470>,
[žiūrėta 2014-06-06]
43. Eismo įvykių ir nukentėjusiųjų dinamika Lietuvoje 1980-2013 m.
http://www.lakd.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_413,
[žiūrėta 2014-06-03]

44. Eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius Europos Sąjungos šalyse 2013 m.
http://www.lakd.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_413,
[žiūrėta 2014-06-03]
45. European Commission Mobility and Transport road safety :statistics – accidents data
Road safety evolution 1991-2012 accidents. Eismo įvykių dinamika Europos Sąjungos
šalyse 2004-2012 m.
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm,
[žiūrėta 2014-08-17]
46. European Commission Mobility and Transport road safety :statistics – accidents data
Road safety evolution 1991-2012 fatalities. Eismo įvykiuose žuvusių eismo dalyvių
apžvalga 2004-2012 m.
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm,
[žiūrėta 2014-08-17]

ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS

Magistro darbe analizuojamos teisinės atsakomybės rūšys, kurios taikomos už kelių eismo taisyklių pažeidimus Europos Sąjungos valstybėse narėse. Didžiausias dėmesys skiriamas administracinės atsakomybės taikymui už kelių eismo taisyklių pažeidimus Lietuvoje. Šiame magistro darbe analizuojama ne tik teismų praktika, bet ir įvertinami Europos Sąjungos išleisti reglamentai, direktyvos, sprendimai, komunikatai bei jų įtaka tarpvalstybiniam bendradarbiavimui apie kelių eismo taisyklių pažeidimus. Daug dėmesio skiriama Lietuvos administracinės teisės už kelių eismo taisyklių pažeidimus reguliavimui, iškeliamos problemos, pasiūlant galimus sprendimo būdus, aptariamą teisės aktų spragos.

Reikšminiai žodžiai: administracinė teisė, kelių eismo taisyklės, pažeidimai.

ANNOTATION

This Master's thesis analyzes the types of legal liability that apply to road traffic offenses in EU Member States. The paper focusses on the application of administrative law to road traffic offenses in Lithuania. Along with case law, the thesis analyzes the regulations, directives, decisions and communications issued by the European Union, as well as their impact on cross-border cooperation on road traffic offenses. A Furthermore, considerable attention is paid to the regulation of the Lithuanian administrative law applied to road traffic offenses; the author also enumerates a number of problems associated with the issue, offers possible solutions and discusses existing legislative gaps.

Keywords: administrative law, road traffic regulations, offences.

**ADMINISTRACINĖS ATSAKOMYBĖS TAIKYMAS UŽ KELIŲ EISMO TAISYKLIŲ
PAŽEIDIMUS: PROBLEMOS IR SPRENDIMAI
(GIEDRĖ BLINKEVIČIŪTĖ)**

SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA

Kiekviena demokratinė valstybė, kurdama transporto priemonių eksploatavimą reglamentuojančią teisinę sistemą, yra įpareigota užtikrinti, kad naudojantis šia sistema žmogaus gyvybei ir sveikatai nekiltų pavojus, ir šios vertybės būtų kiek įmanoma maksimaliai apsaugotos. Kadangi Lietuva 2004 metais įstojo į Europos Sąjungą, todėl šalys priklausančios Sąjungai siekia kartu spręsti visoms valstybėms narėms rūpimus kelių eismo saugumo klausimus. Taigi šiuo atveju ne tik nacionalinė teisė, bet ir Europos Sąjungos teisė reguliuoja kelių eismo dalyvių elgesį. Valstybė, kurdama įstatymus, reguliuojančius kelių eismo saugą, nesiekia pakenkti žmogui, priešingai, tokiu būdu saugo jo gyvybę ir rūpinasi jo sveikata. Nepaisant to, kad daugelio valstybių narių teisinis reguliavimas kelių eismo taisyklių srityje yra reglamentuojamas itin griežtai, tačiau remiantis atliktais statistiniais duomenimis, pastebima, kad įvyksta daug eismo įvykių, kuriuose miršta eismo dalyviai bei aktyvėja dažnas kelių eismo taisyklių pažeidimų pakartotinumai. Magistriniame darbe didžiausias dėmesys bus skiriamas administracinės teisės taikymui už kelių eismo taisyklių pažeidimus, nes Europos Sąjungos valstybėse narėse už šios srities pažeidimus dažniausiai yra taikoma administracinė atsakomybė dėl jos supaprastinto proceso skiriant nuobaudas pažeidėjams. Analizuojant šios srities pažeidimus siekiama atskleisti svarbiausias atsakomybės už juos taikymo problemas, pasiūlyti šių problemų sprendimo būdus. Darbe naudojamas sisteminės analizės, lyginamosios analizės, metaanalizės, dokumentų analizės, analitinis – kritinis, istorinis bei statistinės analizės metodai. Magistro darbe siekiama atskleisti teisinės atsakomybės rūšis už kelių eismo taisyklių pažeidimus bei kelių eismo taisyklių svarbą eismo dalyviui jų laikantis; įvertinti Europos Sąjungos valstybių narių eismo įvykių statistiką bei tarpvalstybinio bendradarbiavimo svarbą keičiantis informacija apie kelių eismo taisyklių pažeidimus; išanalizuoti bei palyginti vyraujančią teisinę prevencinę priemonę Europos Sąjungos narėse padedančią reguliuoti kelių eismo taisyklių pažeidimų pakartotinumą bei teisės normos - 0.0mg/l promilių alkoholio kiekio kraujyje įtvirtinimą Europos Sąjungos valstybėse narėse; nustatyti administracinės atsakomybės taikymo už kelių eismo taisyklių pažeidimus problemas Lietuvoje bei pasiūlyti galimas sprendimų kryptis.

Darbas baigiamas pateikiant išvadas ir pasiūlymus, kuriais remiantis autorė siūlo koreguoti atsakomybės už kelių eismo taisyklių pažeidimus koncepciją Lietuvoje, tokiu būdu

prisidedant prie kuriamos bendros kelių eismo taisyklių pažeidimų sistemos, kuri ateityje padės suvienodinti Europos Sąjungos kelių eismo taisyklių pažeidimų teisę bei sukurti bendrą teisinę sistemą valstybėse narėse.

**APPLICATION OF ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR TRAFFIC OFFENCES:
PROBLEMS AND SOLUTIONS.**

(GIEDRĖ BLINKEVIČIŪTĖ)

SUMMARY

While developing a legal system to govern vehicle operation, every democratic state has an obligation to ensure that this system poses no threat to human life and health, and that these values are protected as much as possible. In 2004, Lithuania joined the European Union, and all the EU Member States seek to jointly address the road safety issues that are relevant to each of them. Therefore, apart from national law, the behavior of road users in Lithuania is regulated by the law of the European Union. The legislation on road safety passed by the state may not entail any harm to human beings; quite the contrary, its purpose is to safeguard human life and health. In many of the Member States, legal regulation in the field of road traffic is particularly strict, yet the available statistical data suggest that there is a high number of road accidents that result in fatalities, and that road traffic offences are becoming increasingly frequent and repetitive. This thesis will focus on the application of administrative law to road traffic offenses, as European Union Member States typically choose to apply administrative liability to offences in this area due to the simplified process of imposing penalties on offenders. The author will attempt to highlight the main problems associated with applying the relevant type of legal liability to these offences and to propose some potential solutions. The methods used include systems analysis, comparative analysis, meta-analysis, document analysis, as well as critical, historical and statistical analysis. The thesis seeks to define the varieties of legal liability applied to road traffic offenses and to explain the importance of compliance with road traffic regulations; an attempt will be made to assess the statistical figures associated with road accidents in different Member States, along with the role of cross-border cooperation while exchanging information on road traffic offenses; moreover, the author will analyze the legal preventative measures prevalent in different EU Member States when it comes to curbing the possible repetition of road traffic offenses in the future, and discuss the need for setting a blood alcohol content limit of 0.0 ‰ across the European Union; finally, the author will formulate the problems connected to the application of administrative law to road traffic offenses in Lithuania and suggest direction for possible solutions.

In the final part of the paper, the author will present her conclusions and suggestions for re-defining the concept of legal liability for traffic offences that currently exists in Lithuania. In this manner she hopes to contribute to the development of a common road traffic offence system,

which, in turn, will help unify the European Union law on road traffic offenses and establish a common legal framework applicable in all the Member States.

PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ

20 - -

Vilnius

Aš, Mykolo Romerio universiteto (toliau – Universitetas),

(fakulteto / instituto, programos pavadinimas)

Studentas (-ė) _____,

(vardas, pavardė)

patvirtinu, kad šis rašto darbas / bakalauro / magistro baigiamasis darbas

”_____“

“.

1. Yra atliktas savarankiškai ir sąžiningai;
2. Nebuvo pristatytas ir gintas kitoje mokslo įstaigoje Lietuvoje ar užsienyje;
3. Yra parašytas remiantis akademinio rašymo principais ir susipažinus su rašto darbų metodiniais nurodymais.

Man žinoma, kad už sąžiningos konkurencijos principo pažeidimą – plagijavimą studentas gali būti šalinamas iš Universiteto kaip už akademinės etikos pažeidimą.

(parašas)

(vardas, pavardė)

Darbo autorė: Giedrė Blinkevičiūtė

Temos pavadinimas lietuvių ir anglų kalbomis: Administracinės atsakomybės taikymas už kelių eismo taisyklių pažeidimus: problemos ir sprendimai. / Application of administrative liability for traffic offences: problems and solutions.