

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS MOKYKLOS
BAUDŽIAMOSIOS TEISĖS IR PROCESO INSTITUTAS

KORNELIJA SARAPINAITĖ
(BAUDŽIAMOJI TEISĖ IR KRIMINOLOGIJA)

KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ
EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMAI: KRIMINOLOGINIAI ASPEKTAI
Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
Doc. dr. Alfredas Kiškis

Vilnius, 2026

TURINYS

ĮVADAS	3
1. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ SAMPRATA.	8
2. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ RAIŠKA.	19
3. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMUS DARANČIŲ ASMENŲ CHARAKTERISTIKA.....	29
4. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ AUKŲ CHARAKTERISTIKA.....	38
5. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ VEIKSNIAI.....	45
6. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ PREVENCIJA IR KONTROLĖ.	50
IŠVADOS	63
PASIŪLYMAI	64
LITERATŪRA	65
ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS	76
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA	78
SUMMARY	80
PATVIRTINIMAS APIE ATLIKTO DARBO SAVARANKIŠKUMĄ.....	82

IVADAS

Baigiamojo darbo aktualumas. Sparčiai besivystančiame pasaulyje gyvenimo tempas kasmet greitėja, todėl esame priversti prie to prisitaikyti. Siekiant kuo greičiau atsirasti tam tikroje vietoje naudojamės įvairiu transportu, taip pat beveik kiekvienas kasdien tampame eismo dalyviais – kaip vairuotojai, keleiviai, paspirtukininkai, dviratininkai ar pėstieji. Dėl to kelių transporto eismo saugumo klausimas tampa vis aktualesnis ir įgyja vis didesnę reikšmę, o kelių eismo taisyklių laikymasis tampa ne tik teisine, bet ir socialine atsakomybe. Vis dėlto realybė rodo, kad dažni kelių eismo taisyklių pažeidimai yra sąmoningas rizikos nepaisymas ar nusikalstamas vairavimas. Tokie pažeidimai kelia rimtą pavojų ne tik patiems pažeidėjams, bet ir kitiems eismo dalyviams, kurie gali tapti atsitiktinėmis aukomis.

Nepaisant nuolat tobulinamų teisės aktų, kelių infrastruktūros gerinimo bei įvairių kontrolės ir prevencijos priemonių, kelių transporto eismo taisyklių pažeidimų skaičius išlieka didelis ir kelia rimtą grėsmę visuomenės saugumui. Kasmet Europos Sąjungos (toliau - ES) keliuose įvyksta dešimtys tūkstančių įskaitinių eismo įvykių, Lietuvoje jų suskaičiuojama apie tris tūkstančius¹. 2025 m. ES keliuose per eismo įvykius žuvo 19 400 žmonių², Lietuvoje 131³. Be to, apskaičiuota, kad vidutiniškai su kiekviena ES prarasta gyvybe dar penki žmonės patiria sunkių sužalojimų, turinčių gyvenimą keičiančių padarinių.⁴ Vertinant ES statistinius rodiklius, palyginti su kitomis transporto rūšimis (geležinkelių, oro ar vandens transportu), kelių transportas yra pavojingiausias, sukeliantis daugiausia mirtinų nelaimingų atsitikimų.

Oficialioji užregistruotų nusikalstamų veikų statistika Lietuvoje rodo, kad 2024 m. kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimai sudarė 2 proc. visų nusikalstamų veikų. Nors ši nusikalstama veika nėra dominuojanti nusikalstamų veikų sistemoje, tačiau ji išsiskiria dideliu pavojingumu dėl sukeltų padarinių (žūsta žmonės, sunkiai sutrikdoma sveikata, prarandamas darbingumas, padaroma finansinė žala).⁵ Lyginant kelių transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimų padarinių pavojingumą su kitomis nusikalstamomis veikomis, išskirtini duomenys dėl žuvusiųjų asmenų. 2024 m. Lietuvoje fiksuotos 174 mirtys dėl

¹ „Road safety statistics 2025 in more detail“, European Commission, žiūrėta 2026 m. balandžio 24 d., https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2025_en.

² „EU road deaths drop by 3% in 2025“, European Commission, žiūrėta 2026 m. balandžio 24 d., https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-road-deaths-drop-3-2025-2026-03-24_en.

³ „2025 metų eismo įvykių statistika atskleidžia sisteminės vairuotojų rengimo spragas“, BNS Spaudos centras, žiūrėta 2026 m. balandžio 24 d., <https://sc.bns.lt/view/item/2025-metu-eismo-ivykiu-statistika-atskleidzia-sistemines-vairuotoju-rengimo-spragas-524101>.

⁴ Europos Audito Rūmai, *ES kelių eismo saugumo tikslų siekimas: Laikas perjungti aukštesnę pavarą*, (Liuksemburgas, 2024), 8, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_LT.pdf.

⁵ „Nusikalstamumas pagal savivaldybes“ ird.lt, žiūrėta 2025 m. gegužės 22d., <https://www.ird.lt/lt/tvarkomu-valdomu-registru-ir-informaciniu-sistemu-paslaugos-3/nusikalstamu-veiku-zinybinio-registro-nvzr-atviri-duomenys-paslaugos-2/nusikalstamumas-pagal-savivaldybes-2?year=2024&month=12&municipality=0>.

nusikalstamų veikų, 47 proc. mirčių sudarė mirtys dėl kelių transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimų⁶.

Be to, šios nusikalstamos veikos sukelia didelį atgarsį visuomenėje kyla įvairių diskusijų, kokių priemonių reikėtų imtis, siekiant sumažinti tokių nusikalstamų veikų skaičių. Todėl aktualu tyrinėti tokias nusikalstamas veikas, jų raišką, jas darančių asmenų charakteristiką, aukų ypatybes, veiksnius nulemiančius šias nusikalstamas veikas, prevenciją bei kontrolę.

Tiriama problema. Tiriama problema gali būti apibūdinama šiais klausimais: Kokia yra kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų raiška Lietuvoje laikotarpiu 2019-2025 m.? Kokia yra nusikaltėlio, padariusio kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus asmenybė? Kas būdinga kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų aukoms, kokie veiksniai nulemia šias nusikalstamas veikas? Kokių prevencijos priemonių galima imtis, siekiant sumažinti kelių transporto eismo taisyklių ar transporto priemonių eksploatavimo pažeidimų keliamą grėsmę visuomenei?

Baigiamajame darbe tiriamos problemos ištirimo lygis. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimai, kaip nusikalstama veika moksliniuose šaltiniuose dažniausiai analizuojama tik techniniu aspektu, aptariama statistika, infrastruktūros tobulinimas ir policijos kontrolės mechanizmai, tačiau Lietuvoje vis dar trūksta išsamių tyrimų, kurie eismo taisyklių pažeidimus analizuotų kaip nusikalstamumo reiškinį, apimančią ne tik teisės pažeidimų statistiką, bet ir giluminius socialinius bei psichologinius veiksnius.

Lietuvoje kelių transporto eismo saugumo problematiką analizavo tokie mokslininkai kaip: Valentinas Tumas ir Viačeslavas Čigrinas, kurie atliko sociologinį tyrimą siekiant nustatyti kelių eismo situaciją Lietuvoje ir saugų eismą įtakančius veiksnius.⁷ Kristina Žardeckaitė-Matulaitienė ir kt. nagrinėjo pradedančiųjų vairuotojų psichologines charakteristikas ir jų svarbą kelių eismo taisyklių pažeidimams.⁸ Valentinas Tumas moksliniame straipsnyje pateikė chuliganiško ir pavojingo vairavimo teisinę sampratą, bei apžvelgė 2009–2011 metų chuliganiško ir pavojingo vairavimo statistiką Lietuvoje⁹, Jurijus Zaranka daktaro disertacijoje nagrinėjo

⁶ *Supra note*, 5.

⁷ Valentinas Tumas ir Viačeslavas Čigrinas, „Kelių eismo saugumas: aktualijos ir problemos“, *Visuomenės saugumas globalizacijos kontekste* 2 (2010): 274–275, <https://cris.mruni.eu/server/api/core/bitstreams/05acbcf1-d278-43c4-9324-99e3566435e7/content>.

⁸ Kristina Žardeckaitė-Matulaitienė ir kt., *Pradedančiųjų vairuotojų psichologinės charakteristikos ir jų svarba kelių eismo taisyklių pažeidimams* (Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas, 2018), <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/1fe9c726-0434-49cd-a827-40fed11823ef/content>.

⁹ Tumas, Valentinas, „Chuliganiško ir pavojingo vairavimo, kaip kelių eismo taisyklių pažeidimų, vertinimas“, *Visuomenės saugumas ir viešoji tvarka* 7 (2012): 246–259, <https://etalpykla.lituanistika.lt/object/LT-LDB-0001:J.04~2012~1367185994870/J.04~2012~1367185994870.pdf>.

veiksnius turinčius įtakos eismo dalyvių elgesio formavimuisi kelyje ir jų poveikį vairuotojų patikimumui bei darbingumui.¹⁰

Užsienio šalių mokslininkai tokie, kaip: Isaac Llorente Blanco nagrinėjo kelių transporto eismo saugumo kriminologinius aspektus¹¹, Andre Roets atliko tyrimus siekiant nustatyti motorinių transporto priemonių avarijų duomenų kriminologinę reikšmę¹², Nataliya Gutorova ir Oleksandra Rudnyeva moksliniame straipsnyje paskatino diskusiją dėl baudžiamosios teisės prevencinio vaidmens siekiant užtikrinti didesnę eismo saugumą¹³. Josephine Jackisch ir kt. parengė Pasaulio sveikatos organizacijos (toliau - PSO) Europos regiono biuro leidinį, kuriame pateikė išsamią analizę apie kelių eismo saugumą 52 iš 53 PSO Europos regiono šalių, apžvelgė eismo įvykių statistiką, įvertino šalių teises priemones ir pateikė rekomendacijas, siekiant sumažinti eismo įvykių skaičių ir jų pasekmes.¹⁴ Francisco Alonso ir kt. analizavo greičio įtaką kelių transporto eismo pažeidimams.¹⁵ Tačiau nepavyko rasti mokslinių darbų, kuriuose būtų kompleksiskai tyrinėti transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų kriminologiniai aspektai Lietuvoje.

Baigiamojo darbo mokslinis naujumas. Baigiamojo darbo mokslinis naujumas pasireiškia tuo, kad jame kompleksiskai nagrinėjami kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų kriminologiniai aspektai, apimantys septynerių metų laikotarpį 2019-2025 m. Tokiu būdu atskleidžiamos ilgalaikės kelių transporto eismo taisyklių pažeidimų tendencijos, būklė, lygis, dinamika ir struktūra. Tai kompleksinis kelių transporto eismo taisyklių pažeidimų kriminologinis tyrimas, kuris remiasi statistiniais duomenimis ir suteikia pagrindą tolesniems moksliniams tyrimams ir praktiniams sprendimams siekiant sumažinti tokių pažeidimų skaičių ir jų neigiamas pasekmes visuomenei.

Baigiamojo darbo reikšmė. Šis darbas gali būti naudingas teisės, kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų prevencijos ir kontrolės

¹⁰ Jurijus Zaranka, „Kelių transporto priemonių vairuotojų elgsenos veiksnių įtakos eismo saugai tyrimas“ (daktaro disertacija, Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2012). <https://talpykla.elaba.lt/elaba-fedora/objects/elaba:1800548/datastreams/MAIN/content>.

¹¹ Isaac Llorente Blanco, „Criminological Aspects in the Field of Road Safety“, *Logos Guardia Civil: Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil*, 2 (2024): 457-474, <https://revistacugc.es/article/view/6199/7171>.

¹² Andre Roets, „An Assessment of the Criminology Significance of Motor Vehicle Crash Data within the Criminal Justice Context“ (daktaro disertacija, University of South Africa, 2015), <https://ir.unisa.ac.za/handle/10500/18881>.

¹³ Nataliya Gutorova ir Oleksandra Rudnyev, „Preventative role of criminal law for traffic safety“, *SHS Web of Conferences* 68, 01012 (2019): 1-9, <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196801012>.

¹⁴ Jackisch Josephine ir kt., *European Facts and the Global Status Report on Road Safety 2015* (Pasaulio sveikatos organizacijos Europos regiono biuras, 2015), <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/03613722-4f23-47a4-8967-3f081d8e3322/content>.

¹⁵ Francisco Alonso ir kt., „Speed and road accidents: behaviors, motives, and assessment of the effectiveness of penalties for speeding“, *American Journal of Applied Psychology* 1, 3 (2013): 58-64, https://www.researchgate.net/publication/260790064_Speed_and_road_accidents_behaviors_motives_and_assessment_of_the_effectiveness_of_penalties_for_speeding.

taikytojams – teoriniu ir praktiniu aspektu. Taip pat šis darbas prisidės plečiant kelių transporto eismo taisyklių pažeidimų analizę kriminologinės perspektyvos kontekste.

Baigiamojo darbo originalumas. Darbas atliktas savarankiškai, remiantis surinktais statistiniais duomenimis, mokslinė literatūra bei kitais šaltiniais.

Tyrimo tikslas – ištirti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų kriminologinius aspektus ir pateikti siūlymus prevencijai bei kontrolei.

Tyrimo uždaviniai:

1. Atskleisti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų sampratą.
2. Išanalizuoti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų raišką.
3. Pateikti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidėjo kriminologinę charakteristiką.
4. Atskleisti nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų nukentėjusiųjų asmenų charakteristiką.
5. Atskleisti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų veiksnius.
6. Apžvelgti prevencijos ir kontrolės priemones, skirtas kelių eismo taisyklių pažeidimų mažinimui ir parengti siūlymus dėl teisėkūros tobulinimo bei priemonių taikymo, siekiant veiksmingesnės kelių transporto eismo taisyklių laikymosi kontrolės.

Tyrimo metodika. Naudoti šie tyrimo metodai: duomenų analizės metodas (taikytas analizuojant statistinius duomenis susijusius su kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais), lyginamasis metodas (lyginant kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų statistinius rodiklius ir jų dinamiką), mokslinės literatūros analizės metodas (naudotas siekiant apibūdinti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų sampratą), loginis metodas (iškeliant baigiamojo darbo tikslus, aiškinant kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų veiksnius, teikiant išvadas ir pasiūlymus), apibendrinimo metodas (apibendrinant išanalizuotą informaciją, statistinius duomenis ir formuluojant išvadas).

Tyrimo struktūra. Magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, šeši skyriai, išvados, pasiūlymai, literatūros sąrašas, darbo anotacija lietuvių ir anglų kalbomis, santrauka anglų ir lietuvių kalbomis, patvirtinimas apie atlikto darbo savarankiškumą.

Pirmame baigiamojo darbo skyriuje aptariama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų samprata. Antrame darbo skyriuje nagrinėjama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų raiška. Trečiame skyriuje pateikiama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidėjo charakteristika. Ketvirtame skyriuje analizuojama nukentėjusiųjų nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų charakteristika. Penktame skyriuje analizuojami kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų veiksniai. Šeštame skyriuje nagrinėjama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų prevencija ir kontrolė.

Ginamieji teiginiai:

1. Dažniausiai kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus padaro vyrai.
2. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų pagrindinė priežastis – žmogiškieji veiksniai.

1. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ SAMPRATA

Siekiant išanalizuoti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus svarbu susisteminti teorinę informaciją, pateikti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų sąvoką, sampratą, kadangi tik turint aiškia nagrinėjimo sritį galima nagrinėti ir praktinius taikymo bei prevencijos aspektus. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų samprata Lietuvoje formavosi palaipsniui. Supratimas ir vertinimas skyrėsi ir skiriasi priklausomai nuo laikmečio, kultūros, ekonominės, socialinės situacijos ir technologijų pažangos.

„Baudžiamosios atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus užuomazgos Lietuvoje buvo suformuotos dar 1919 m. sausio 16 d. Lietuvos valstybės Tarybos Prezidiumui pripažinus Lietuvos teritorijoje galiojančiu įstatymu Rusijos imperijos 1903 m. Baudžiamąjį statutą. Statuto X skyriaus „Apie peržengimą įstatymų, kuriais apsaugojamas visuomenės ir asmens nepavojumas“ 231 straipsnyje numatyta, kad asmuo nusižengė, jei „neatsargiai arba pernelyg greitai važinėjęs mieste arba kaime, pavedęs valdyti arklių žmogui, žinomai netinkamam arba girtam“. Ši Baudžiamojo statuto norma su nedideliais pakeitimais galiojo iki 1940 m.“¹⁶

Po 1940 m. birželio 15 d. buvo revizuotas 1903 m. Baudžiamasis statutas ir kiti baudžiamieji įstatymai, panaikinant ar pataisant atskirus straipsnius, kaip pagrindinis baudžiamosios teisės šaltinis įvestas federacijos subjekto – Sovietų Rusijos 1926 m. baudžiamasis kodeksas, pagal kurį baudžiamojon atsakomybėn kelių transporto priemonės vairavę asmenys, sukėlę eismo įvykius, buvo traukiami pagal straipsnius, numatančius baudžiamąją atsakomybę už tyčinį ar neatsargų nužudymą arba už tyčinį ar atsargų kūno sužalojimą.¹⁷

„1961 m. Baudžiamajame kodekse nebuvo atskiros skirsnio, sisteminančio normas, reglamentuojančias atsakomybę už nusikaltimus transporto eismo saugumui. Šiame kodekse dalis nusikaltimų, padarytų geležinkelio, oro ar vandens transporto funkcionavimo srityse, buvo numatyta tarp valstybinių nusikaltimų, nusikaltimų valdymo tvarkai, tuo tarpu nusikalstami pažeidimai kelių transporto funkcionavimo srityje – nusikaltimų visuomenės saugumui ir viešajai tvarkai skirsnyje. Nors senasis baudžiamasis kodeksas (toliau – BK) neabejotinai įtvirtino įstatymų

¹⁶ Vaiva Bėčienė, „Baudžiamoji atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus“ (Magistro baigiamasis darbas, Vilniaus universitetas, 2008), 7, <https://cris.mruni.eu/cris/entities/etd/fb9ad72a-46d7-4e87-a535-280178311cea>.

¹⁷ Gintaras Šapoka, „Sovietinės Lietuvos baudžiamosios teisės vertinimas lietuvių teisininkų išeivių darbuose“, *Jurisprudencija* 18 (2) (2011): 459, <https://ojs.mruni.eu/ojs/jurisprudence/article/view/602>.

leidėjo suformuotą santykinę transporto nusikaltimų sistemą, tačiau toks nusikalstamų veikų išdėstymas keliuose BK skirsniuose kėlė tam tikrų praktinio pobūdžio problemų“.¹⁸

Atsižvelgiant į tai nuo 2003 m. gegužės 1 d. įsigaliojusiame naujajame BK nusikalstamos veikos transporto eismo saugumui išskirtos į atskirą skyrių. Įstatymų leidėjas į naujojo BK XXXIX skyrių „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui“ įtraukė penkis straipsnius, kuriuose įtvirtintos nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui sudėty (BK 278–282 str.). BK 278 straipsnis numato atsakomybę už geležinkelio, vandens arba oro transporto priemonių ar kelių, keliuose esančių signalizacijos ar ryšių įrenginių, dujotiekio, naftotiekio, elektros ar ryšių linijų priežiūrą ar remontą, jeigu dėl to buvo sunkiai sužalotas žmogus arba padaryta didelė turtinė žala, o BK 280 straipsnis skirtas atsakomybės nustatymui už visų rūšių transporto priemonių ar kelių, juose esančių įrenginių sugadinimą. BK 279 straipsnyje reglamentuojama atsakomybė už tarptautinių skrydžių taisyklių pažeidimus, kai orlaivio ar kito skraidymo įrenginio ekipažo narys, pažeidžia tarptautinių skrydžių taisyklės įskrisdamas į Lietuvos Respubliką arba išskrisdamas iš Lietuvos Respublikos. Tuo tarpu pagal BK 281 straipsnį kvalifikuojami kelių transporto priemonę vairuojančių asmenų padaryti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimai, sukėlę atitinkamus padarinius, o pagal BK 282 straipsnį – transporto eismo tvarkos ar saugumo taisyklių pažeidimai, jeigu dėl to žuvo žmogus arba sunkiai sutrikdyta sveikata, padaryti asmenų, nevairuojančių transporto priemonės.¹⁹ „Baudžiamoji atsakomybė už kelių transporto priemonės vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo (t. y. kai nustatytas 1,51 ir daugiau promilių neblaivumas), iki 2019 m. balandžio 1 d. buvo įtvirtinta BK 281 straipsnio 7 dalyje. Nuo 2019 m. balandžio 1 d. ši veika, kaip savarankiška nusikalstama veika, nustatyta BK 281¹ straipsnyje, kuriame numatyta, kad nusikalstamos veikos padarymas yra tiesiogiai susijęs su kelių transporto priemonės panaudojimu – jos vairavimu arba mokymu praktinio vairavimo, apsvaigus nuo alkoholio, kai kaltininko kraujyje buvo daugiau negu 1,5 promilės alkoholio“.²⁰

„Iš visų Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso XXXIX skyriuje „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui“ nurodytų nusikalstamų veikų teismų praktikoje dažniausiai taikomas baudžiamojo kodekso 281 straipsnis, kuriame nustatyta

¹⁸ Ieva Zdanavičiūtė, „Baudžiamosios atsakomybės už transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimus problemos pagal naująjį Lietuvos Respublikos baudžiamąjį kodeksą“, *Jurisprudencija* 45, 37 (2003): 117–118. <https://ojs.mruni.eu/ojs/jurisprudence/article/view/3366>.

¹⁹ „Lietuvos Respublikos Baudžiamasis kodeksas“, infollex, žiūrėta 2025 m. lapkričio 6 d., <https://www.infollex.lt/ta/66150>.

²⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2022 m. spalio 19 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-98-628/2022, Infollex, žiūrėta 2025 m. lapkričio 6 d., <https://www.infollex.lt/tp/2113906>.

atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą, sukėlusį šiame straipsnyje nurodytus padarinius“.²¹

BK 281 straipsnyje numatytos nusikalstamos veikos požymiai įtvirtinti blanketinėje dispozicijoje, „blanketiškumo požymis rodo tai, kad teisės normos dalis – dispozicija – nėra išdėstyta viename teisės akte, o norint atskleisti, išsiaiškinti visą teisės normos dispoziciją, jos turinio reikia ieškoti kitame teisės akte“.²² Siekiant tinkamai suprasti šios normos turinį reikia išanalizuoti šios nusikalstamos veikos sampratą ne tik BK įtvirtintos dispozicijos lygiu, tačiau atsižvelgiant ir į platesnį šios sąvokos išaiškinimą, kituose teisės aktuose. Pagrindinis eismo keliais tvarką reglamentuojantis teisės aktas yra Kelių eismo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. liepos 16 d. nutarimu Nr. 768 (Žin., 2008, Nr. 88-3530) bei nustatančios ne tik kelių transporto priemonę vairuojančių, bet ir kitų eismo dalyvių teises ir pareigas.

Pirmiausia siekiant atskleisti kelių eismo taisyklių pažeidimus aptarsime nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui subjektą. „Pažymėtina, kad daugelyje straipsnių įstatymų leidėjas numato jo specialius požymius, todėl sąlyginai galima išskirti tokias specialių subjektų grupes: 1) asmenys, valdantys transporto priemones (BK 279, 281 str.); 2) asmenys, privalantys užtikrinti normalų, saugų transporto darbą (BK 278, 282 str.)“²³.

BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos specialųjį subjektą charakterizuoja požymis „tas, kas vairuodamas transporto priemonę“. Taigi, LR BK 281 straipsnyje įtvirtinto nusikaltimo subjektas yra asmuo, vairuojantis transporto priemonę. Nagrinėjant šią temą, svarbu atskleisti dvi pagrindines specialųjį subjektą apibrėžiančias sąvokas: „vairuodamas“ ir „transporto priemonė“²⁴.

Siekiant išvengti skirtingo BK 281 straipsnio prasmės interpretavimo, būtinas oficialus BK 281 straipsnio dispozicijoje vartojamos sąvokos „vairuodamas“ išaiškinimas.

Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnis numato, kad vairuotojas yra „asmuo, vairuojantis transporto priemonę. Vairuotojams prilyginami asmenys, dalyvaujantys eisme pagal šiame įstatyme nustatytus papildomus reikalavimus (vadeliotojai, raiteliai, asmenys, varantys keliu gyvulius ar paukščius), taip pat asmenys, kurie moko vairuoti“.²⁵

Linas Žalnierūnas disertacijoje teigia, kad „baudžiamoji atsakomybė pagal BK 281 straipsnį kyla tik tais atvejais, kaip, beje, nurodyta ir normos dispozicijoje, kai kaltininkas sukelia

²¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. kovo 24 d. Teismų praktikos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (Baudžiamojo kodekso 281 straipsnis) baudžiamosiose bylose apžvalga Nr. 30, 24, <https://www.lat.lt/lat-praktika/lat-praktikos-tam-tikrose-teises-srityse-apzvalgos/baudziamuju-bylu-apzvalgos/68>.

²² Pranas Švedas, „Blanketinės dispozicijos Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse“ *Teisė* 77 (2010): 183, <https://www.lituanistika.lt/content/28491>.

²³ Zdanavičiūtė, *supra note*, 18.

²⁴ Bėčienė, *supra note*, 16: 7.

²⁵ „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas“, e-seimas.lrs.lt, žiūrėta 2025 m. lapkričio 7 d., <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111999>.

eismo įvykį vairuodamas kelių transporto priemonę. Remiantis Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo praktika transporto priemonės vairavimas nėra besąlygiškai siejamas su vidaus variklio užvedimu, taip pat nesiejamas su nuvažiuotu atstumu, pakanka konstatuoti, kad transporto priemonė judėjo, valdoma atsakomybėn traukiamo asmens. Taigi būtinas vairavimo požymis yra transporto priemonės valdymas, t. y. valingų veiksmų atlikimas, dėl kurių transporto priemonė juda“²⁶.

Lietuvos aukščiausiojo teismo 2009 m. kovo 24 d. teismų praktikos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (Baudžiamojo kodekso 281 straipsnis) baudžiamosiose bylose apžvalgoje, nurodoma, kad transporto priemonės vairavimas reiškia ne tik judančios transporto priemonės valdymą. „Sudėtinis vairavimo etapas yra tinkamas transporto priemonės sustojimas, todėl laikoma, kad asmuo vairavo transporto priemonę ir tada, kai baudžiamajame įstatyme numatytų padarinių kilo dėl to, kad vairavimo procesas buvo baigtas pažeidžiant transporto priemonių sustojimo ir stovėjimo taisykles (pvz.: sustojimas neleistinoje vietoje, avarinės šviesos signalizacijos neįjungimas transporto priemonei priverstinai sustojus, jos durelių atidarymas neįsitikinus, kad tai netrukdytų kitiems eismo dalyviams)“²⁷. „Teismų praktikoje laikoma, kad asmuo vairavo transporto priemonę ir tada, kai dėl sustojimo ir stovėjimo taisyklių pažeidimų kilusio eismo įvykio metu transporto priemonėje nebuvo vairuotojo (pvz., palikus nesaugiai pastatytą transporto priemonę ir šiai savaime pradėjus riedėti, palikus draudžiamoje vietoje pastatytą transporto priemonę, sudarančią kliūtį kitiems eismo dalyviams)“²⁸.

Pavyzdžiui „A. G. buvo nuteistas pagal BK 281 straipsnio 5 dalį už tai, kad, atvažiavęs automobiliu ir pastatęs jį nuokalnėje užpakaline dalimi ties parduotuvės kiemo teritorijos įvažiavimu, pažeidė Kelių eismo taisyklių 53, 191, 273 punktų reikalavimus: būdamas eismo dalyvis ir privalėdamas laikytis visų būtinų atsargumo priemonių, nekelti pavojaus kitų eismo dalyvių saugumui, privalėdamas palikti transporto priemonę tik pasirūpinęs, kad ji savaime nepradėtų riedėti, esant automobiliui techniškai netvarkingam – neveikiant automobilio stovėjimo stabdžiui, paliko jį nuokalnėje įjungęs atbulinę pavarą ir nepasirūpinęs, kad šis nepradėtų savaime riedėti; jam nuėjus į parduotuvę, automobilis pradėjo riedėti nuokalne atbuline eiga, užsivedė bei

²⁶ Linas Žalnierius, „Priežastinis ryšys ir jo nustatymas baudžiamojoje teisėje“, (daktaro disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2021), 252-253, <https://cris.mruni.eu/cris/entities/etd/7fa829c4-bc5d-4e3e-aef4-189381b623c4>.

²⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2009 m. kovo 24 d. Teismų praktikos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (Baudžiamojo kodekso 281 straipsnis) baudžiamosiose bylose apžvalga Nr. 30, 24, <https://www.lat.lt/lat-praktika/lat-praktikos-tam-tikrose-teises-srityse-apzvalgos/baudziamuju-bylu-apzvalgos/68>.

²⁸ *Ibid.*

atsitrenkė į metalinius kiemo vartus, nuvertė prie vartų esančią mūrinę tvorą ir sužalojo šalia jos ėjusį parduotuvės darbuotoją A. S., kuris nuo patirtų sužalojimų mirė.“²⁹

Tačiau toks Lietuvos Aukščiausiojo teismo suformuotas apibrėžimas yra keistinas, kadangi BK yra įtvirtina, konkreti norma, kuri numato, baudžiamosios atsakomybės taikymą už nevairuojant transporto priemonę padarytą transporto eismo tvarkos ar saugumo taisyklių pažeidimą, jeigu dėl to žuvo žmogus ar buvo sunkiai sutrikdyta žmogaus sveikata. Pagal BK 282 straipsnio 1 dalį baudžiamosios atsakomybės subjektas yra nevairuojantis transporto priemonės eismo dalyvis, kurio pavojinga veika reiškiasi įvairių rūšių transporto eismo tvarką ir saugumą reglamentuojančių specialių teisės aktų pažeidimu. Transporto priemonę nevairuojančio asmens pažeidimas konstatuojamas nurodant, kuris norminis aktas ir koks jo reikalavimas pažeistas. Atsižvelgiant į BK 282 straipsnyje įtvirtintą nusikalstamą veiką matyti, kad tokiais atvejais, kai nusikalstama veika padaroma nevairuojant transporto priemonės asmenys turi būti traukiami baudžiamojon atsakomybėn ne pagal BK 281 straipsnį, tačiau pagal BK 282 straipsnį.

Apibendrinant teigtina, kad baudžiamoji atsakomybė pagal BK 281 straipsnį negali kilti, kai transporto priemonė stovi, baudžiamoji atsakomybė kyla tik tais atvejais, kai kaltininkas sukelia eismo įvykį vairuodamas kelių transporto priemonę, t. y. šis pažeidimas kvalifikuojamas kai yra BK 281 straipsnyje numatytas specialaus subjekto požymis – „tas, kas vairuodamas transporto priemonę“.

Jungtinėje Karalystėje nusikalstamose veikose susijusiose su kelių eismo taisyklių pažeidimais asmuo yra pripažįstamas vairuotoju, tais atvejais, kai atskiras asmuo veikia kaip motorinės transporto priemonės vairuotojas (vairą valdantis asmuo), taip pat tai apima bet kurį kitą asmenį, dalyvaujantį transporto priemonės vairavime, ir žodžiai „vairuoti“ bei „vairavimas“ turi būti aiškinami atitinkamai. Taip pat nurodoma, kad asmuo laikomas vairuotoju, kai jis važiuoja dviračiu ar triračiu (kuris nėra motorinė transporto priemonė).³⁰

Jungtinėse Amerikos Valstijose vairuotoju laikomas kiekvienas asmuo, kuris valdo, vairuoja arba turi faktinę fizinę kontrolę. Jei asmuo įlipa į savo automobilį, paspaudžia starterį ir leidžia varikliui veikti, kol kiti įlipa į automobilį, jis yra automobilio „valdytojas“, nors automobilis stovi vietoje.³¹

²⁹ 2009 m. kovo 24 d. Teismų praktikos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (Baudžiamojo kodekso 281 straipsnis) baudžiamosiose bylose apžvalga. Taip pat žr. Panevėžio apygardos teismo baudžiamąją bylą Nr. 1A-277-134/2006, <https://www.lat.lt/lat-praktika/lat-praktikos-tam-tikrose-teises-srityse-apzvalgos/naudziamuju-bylu-apzvalgos/68>.

³⁰ „Road Traffic Regulation Act 1984“, [legislation.gov.uk](https://www.legislation.gov.uk), žiūrėta 2025 m. lapkričio 10 d., <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/27/contents>.

³¹ Townsend Joel Wm, „Who is Driver and What Constitutes Operating or Driving within the Meaning of Statutory Offenses“ *Journal of Criminal Law & Criminology* 37, 4 (1947): 313, <https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/jclc/vol37/iss4/8/>.

Latvijoje šiuo metu įstatymas numato, kad vairuotojas yra fizinis asmuo, kuris vairuoja transporto priemonę, įskaitant vairavimo slystant įgūdžių testavimą, kuris vyksta pagal reglamentuose nustatytas procedūras, arba mokina vairuoti asmenį, neturintį teisės vairuoti transporto priemonės atitinkamoje kategorijoje³². Tačiau Maris Garjanis siūlo keisti tokį vairuotojo apibrėžimą ir įstatymuose numatyti, kad transporto priemonės vairuotojas yra fizinis asmuo, vairuojantis transporto priemonę arba mokantis vairuoti transporto priemonę asmenį, neturintį teisės vairuoti atitinkamos kategorijos transporto priemonių, arba dalyvaujantis vairavimo įgūdžių teste, kuris vyksta laikantis norminiuose aktuose nustatytų procedūrų, išskyrus A kategorijos motociklų ir AM kategorijos mopėdų vairavimo mokymą ir egzaminavimą³³.

Atsižvelgiant į Lietuvos įstatymuose įtvirtintą vairuotojo sąvoką, kurioje nurodyta, kad vairuotoju taip pat yra laikomi asmenys, kurie moko vairuoti. Sutiktina su Maris Garjanis pastebėjimais, kad transporto priemonės vairuotoju turėtų būti laikomas asmuo, kuris neturi teisės vairuoti, tačiau laiko A kategorijos vairuotojo egzaminą, kadangi priešingai nei vairavimo egzamino metu, kai yra laikomas B kategorijos vairuotojo egzaminas, instruktorius mokiniui valdant motociklą nesėdi šalia jo ir negali savo aktyviais veiksmais, kontroliuoti mokinio valdomos transporto priemonės.

Atsižvelgiant į sparčiai modernėjantį pasaulį, technologijų plėtrą, kuri neaplenkia ir transporto priemonių, kalbėdami apie vairuotojo sąvoką, turime išanalizuoti ne tik tuos atvejus, kai transporto priemonę vairuoja fizinis asmuo sėdintis už automobilio vairo, tačiau aptarti atvejus, kai transporto priemonė nėra valdoma fizinio subjekto, t. y. tuos atvejus kai automobilis valdomas kompiuterinės įrangos, dirbtinio intelekto pagalba, bei atvejus, kai žmogus atlieka tik tam tikras funkcijas valdant transporto priemonę.

Viena iš pirmųjų šią problemą iškėlė Bela Csitéi, kuri atliko tyrimą siekiant apibrėžti baudžiamosios atsakomybės subjektą, kai su eismu susijęs nusikaltimas padaromas vairuojant autonominę transporto priemonę.³⁴

Yra išskiriamos dvi dirbtinio intelekto ir kompiuterinės įrangos valdomos transporto priemonių rūšys, t. y. automatizuotos transporto priemonės, kurios naudoja įvairias technologijas, per kompiuterizuotas sistemas, kurios padeda vairuotojui ir yra autonominės transporto priemonės, kuriose įdiegta visiškai automatizuota įranga, galinti atlikti vairavimo funkcijas be žmogaus įsikišimo. Šis skirtumas kyla iš Europos Parlamento pranešimo, kuriame, be kita ko, dėmesys sutelkiamas į iššūkius, būdingus transporto priemonių automatizavimui, taip pat į šios srities

³² Garjanis Maris, „Criminal Understanding of the Concept of a Driver During Driver Training and Skill Testing“, *SOCIETY. INTEGRATION. EDUCATION* 5 (2020): 89-101. <https://journals.rta.lv/index.php/SIE/article/view/5127>

³³ *Ibid.*

³⁴ Bela Csitéi, „Self-Driving Cars and Criminal Liability“, *Debreceni Jogi Műhely*, (2020): 34-46, https://www.researchgate.net/publication/348701158_Self-Driving_Cars_and_Criminal_Liability.

potencialą ir sąvokų apibrėžimus³⁵. Taigi, visų pirma aptarsime atvejus, kai eismo įvykis yra padaromas automatizuota transporto priemone. Kaip nurodo Bela Csitéi automatizuotos transporto priemonės, veikiančios žmogaus priežiūroje, priešingai nei autonominės transporto priemonės, vis dar reikalauja, kad vairuotojas nuolat kontroliuotų transporto priemonę. Tai reiškia, kad jei vairuotojas nevykdo savo kontrolės pareigų ir dėl to automatizuota transporto priemonė sukelia eismo įvykį, tuomet toks pareigos nevykdymas gali būti baudžiamosios atsakomybės pagrindu, nes tarp asmens neveikimo ir kilusių padarinių egzistuoja priežastinis ryšys. Tačiau avarijos yra neišvengiamos, net jei automatizuotos transporto priemonės vairuotojas tinkamai vykdo savo kontrolės pareigas. To priežastis ta, kad žmogaus reakcijos laikas ne visada pakankamas kiekvienoje eismo situacijoje perimti transporto priemonės kontrolę, net jei vairuotojas nuolat stebi. Todėl verta atskirti dvi automatizuotų transporto priemonių kategorijas, veikiančias žmogaus priežiūroje. Kai kurios automatizuotos transporto priemonės įspėja vairuotoją, kad jis turi perimti transporto priemonės kontrolę. Tokiais atvejais galime kalbėti apie vairuotojo kaltę, jei jis dėl kokių nors priežasčių ignoruoja transporto priemonės įspėjimą. Pavyzdžiui, jei vairuotojas užmiega prie vairo ir todėl nepastebi, kad transporto priemonė reikalauja įsikišimo, tuomet avarija, kilusi dėl kontrolės neperėmimo, gali būti baudžiamosios atsakomybės pagrindas. Kitai automatizuotų transporto priemonių grupei priklauso transporto priemonės, kurios nesignalizuoja vairuotojui, kad reikia perimti kontrolę. Tokiu atveju vairuotojas privalo nuolat prižiūrėti transporto priemonės veikimą ir pats pastebėti įsikišimo būtinybę³⁶. Atsižvelgiant į tai, galime sakyti, kad automatizuotų transportų priemonių vairuotoju visada bus laikomas fizinis asmuo sėdintis už automobilio vairo, nors jis ir fiziškai automobilio nevaldo, tačiau automatinė sistema reikalauja nuolatinės fizinio asmens priežiūros ir įsikišimo jeigu tai yra būtina. Automatizuota transporto priemonė tik palengvina transporto priemonės valdymą, tačiau kalbant apie atsakomybės klausimą už transporto priemonės valdymą visais atvejais bus atsakingas fizinis asmuo, kuris sėdėjo už automobilio ar kitos automatizuotos transporto priemonės vairo.

Tačiau daugiau problemų kelia autonominės transporto priemonės, kurios nereikalauja fizinio asmens įsikišimo. Tokiais atvejais kai pereinama į aukštesnius automatizacijos lygius žmogus pereina nuo vairuotojo prie operatoriaus, o galiausiai – prie keleivio vaidmens. Vertinant atsakomybės klausimo aspektu, pažymėtina, kad jei kaltininkas naudoja autonominę transporto priemonę, tuomet galima teigti, kad vairuotojo veiksmas nėra valingas, priežastis – autonominė transporto priemonė priima ir vykdo visas sprendimo funkcijas, o vairuotojas neturi privalomai prižiūrėti transporto priemonės, todėl negalima kalbėti apie valingą ryšį tarp kaltininko ir

³⁵ „Komisijos Komunikatas „Perėjimas prie automatizuoto susisiekimo: ES ateities susisiekimo strategija““ Briuselis, 2018-05-17, eur-lex.europa.eu, žiūrėta 2025 m. lapkričio 10 d., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0283>.

³⁶ Csitéi, *supra* note, 34.

padarytos veikos, taip pat apie kaltininko elgesį.³⁷ Tada kyla akivaizdus klausimas, kas tokiais atvejais bus pripažintas transporto priemonės vairuotoju. Kaip ir iš visa to, kas aptarta galėtumėme spręsti, kad transporto priemonės vairuotojas yra pats automobilis, tačiau transporto priemonė yra daiktas ir daiktai negali būti baudžiamosios atsakomybės subjektu. Kai kuriais požiūriais, už avarijas, kurias sukėlė autonominės transporto priemonės, baudžiamoji atsakomybė gali kilti juridiniams asmenims, kurie sukūrė autonominės transporto priemonės veikimo mechanizmus, kaip pavyzdys galėtų būti atskirų komponentų (pvz., jutiklių) gamintojo klaidos arba programinės įrangos kūrėjų veikla. Nors Europos Komisija dar 2018 m. Komisijos komunikate išsikėlė užduotį - kelti sau klausimą, kas yra atsakingas, kai autonominė transporto priemonė patenka į eismo įvykį, tačiau 2025 m. šis klausimas dar nėra išspręstas. Herke Csongor ir Dalia Perkumienė nurodo, kad kalbant apie savarankiškai važiuojančius automobilius, gali atsirasti „atsakomybės spraga“, nes naudojama kaltė arba *mens rea* yra esminė Europos baudžiamosios teisės sistemose ir sunkiai interpretuojama mašinai³⁸. Taigi šiuo metu nėra galiojančių teisės aktų, kurie įtvirtintų autonominės transporto priemonės vairuotojo sąvoką.

Išanalizavus transporto priemonės vairuotojo sąvoką, toliau nagrinėjant šios nusikalstamos veikos specialaus subjekto požymį žyminčią sąvoką „tas, kas vairuodamas transporto priemonę“, svarbu atskleisti termino „transporto priemonė“ prasmę.

Baudžiamoji atsakomybė pagal BK 281 straipsnį kyla tada, kai kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklės pažeidžiamos vairuojant kelių transporto priemonę. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnyje numatyta, kad „transporto priemonė yra priemonė žmonėms ir (arba) kroviniams, taip pat ant jos sumontuotai stacionariai įrangai vežti. Ši sąvoka taip pat apima traktorius, savaeigės mašinas ir eismui ne keliais skirtas transporto priemones“.³⁹

„Lenkijoje motorinėmis transporto priemonėmis laikomos varikliu varomos transporto priemonės (automobiliai, žemės ūkio mašinos, motociklai ir t. t.), taip pat geležinkelio transporto priemonės, varomos elektrine trauka (pavyzdžiui, tramvajai). Transporto priemonės priskyrimą prie motorinių transporto priemonių lemia transporto priemonės konstrukcijoje esantis variklis, kuris ją išjudina, o ne tai, ar konkrečioje situacijoje vairuotojas tuo varikliu naudojasi. Taigi automobilis išjungtu varikliu nepraranda motorinės transporto priemonės požymių“⁴⁰.

³⁷ Csitei, *supra note*, 34.

³⁸ Herke Csongor ir Dalia Perkumienė, „Artificial intelligence and human rights, with special reference to self-driving vehicles“, *Laisvalaikio tyrimai: elektroninis mokslo žurnalas* 2, 24 (2024): 31–32, [file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/3+Straipsnis%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/3+Straipsnis%20(1).pdf).

³⁹ *Supra note*, 25.

⁴⁰ Jonas Prapiestis ir kt., Lietuvos baudžiamosios justicijos teisė patirtis ir ateitis Recenzuotų mokslinių straipsnių rinkinys, (Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2024), 400-401, <https://etalpykla.lituanistika.lt/fedora/objects/LT-LDB-0001:J.04~2024~1746727194324/datastreams/DS.002.0.01.ARTIC/content>.

„Pastaruoju metu lenkų mokslinėje literatūroje ir praktikoje kyla klausimų, susijusių su technologijų plėtra. Pavyzdžiui, pagal Lenkijos Aukščiausiojo Teismo sprendimą elektrinis paspirtukas su varikliu, kurio parametrai panašūs į elektra varomo dviračio variklio galią ir kuris turi visas konstrukcijos savybes, leidžiančias jį įprastai eksploatuoti kaip paspirtuką, t. y. judėti atsispiriant koja, nėra motorinė transporto priemonė, kaip tai suprantama pagal analizuojamą Lenkijos BK 178a straipsnį“⁴¹.

Lietuvoje teismai taip pat susidūrė su problemomis, kaip vertinti paspirtukus ir elektrinius dviračius, kurie turi variklį. Panevėžio apygardos teismas 2022 m. birželio 23 d. nuosprendžiu išnagrinėjo apelianto skundą, kuriuo jis teigė, kad vairavo dviratę transporto priemonę – elektrinį paspirtuką „Inokim Oxo“, tačiau, nurodė, jog ši transporto priemonė nepriskiriama motorinėms transporto priemonėms, už kurių vairavimą kyla baudžiamoji atsakomybė pagal BK 281¹ straipsnio 1 dalį. Tačiau teismas išanalizavęs byloje surinktus duomenis padarė išvadą, kad apeliantas vairavo elektrinį paspirtuką „Inokim Oxo“, kuris pagal Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 33 dalį priskiriamas mopedų kategorijai⁴².

Tačiau, tokių teismų nuosprendžių, kuriuose sprendžiamas atsakomybės klausimas, kai eismo įvykis padaromas naudojantis elektriniu paspirtuku galima rasti vos kelis, kadangi atsižvelgiant į sparčiai besivystančią technologijų plėtra elektrinių judumo priemonių srityje buvo priimti įstatymų pakeitimai. 2023 m. birželio 8 d. įstatymu Nr. XIV-2049 (nuo 2024 m. sausio 1 d.) Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme papildyta elektrinės mikrojudumo priemonės sąvoka, ją apibrėžiant kaip – „vienam asmeniui važiuoti skirta elektra varoma transporto priemonė (elektrinis paspirtukas, elektrinė riedlentė, elektrinis balansinis vienratis, riedis ir pan.), kurios didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 1 kW, didžiausias projektinis greitis ne didesnis kaip 25 km/h, o sėdimosios vietos, jeigu ji įrengta, atskaitos taško aukštis ne didesnis kaip 540 mm. Neįgaliųjų vežimėliai prie elektrinių mikrojudumo priemonių nepriskiriami“⁴³. Atsižvelgiant į naujai įtvirtintą sąvoką, matome, kad Lietuvoje įstatymų leidėjas priešingai nei Lenkijos teismai numato baudžiamąją atsakomybę, kai asmuo eismo įvykį padaro naudojantis elektriniu paspirtuku.

Teismų praktikoje taip pat dažnai kyla klausimas, ar transporto priemone gali būti laikoma kelių eismui nepritaikyta ir kitai paskirčiai skirta priemonė, jei ja dalyvaujama kelių eisme. Ši problema ypač aktuali tais atvejais, kai į viešąjį kelią išvažiuojama mechaninėmis darbo mašinomis, savaeigiais įrenginiais ar kitomis gamykliškai ne kelių transportui skirtomis priemonėmis. Šiaulių apygardos teismas 2021 m. gegužės 13 d. nutarime sprendė klausimą, ar

⁴¹ Prapiestis, *supra note*, 40.

⁴² Panevėžio apygardos teismo 2022 m. birželio 23 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-121-350/2022, Infolex praktika, žiūrėta 2025 m. lapkričio 7 d., https://www.infolex.lt/tp/2091211#B_0.

⁴³ *Supra note*, 25.

vejapjovė, kurią įvykio metu vairavo A. B., gali būti laikoma transporto priemone. Teismas nutarime pažymėjo, „jog vien tai, kad vejapjovės pagrindinė funkcija yra žolės pjovimas, ji nėra skirta dalyvauti viešajame eisme automobilių keliais, savaime nereiškia, jog ji nėra transporto priemone, nes pagal Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 dalies 74 punkte įtvirtintą transporto priemonės apibrėžimą, ši sąvoka apima traktorius, savaeigės mašinas ir eismui ne keliais skirtas transporto priemones. Apygardos teismas pažymėjo, kad Europos Sąjungos Teisingumo Teismas yra išaiškinęs, kad sąvoka „transporto priemonių [eismas]“ apima bet kokią transporto priemonės naudojimą, kuris atitinka įprastą šios transporto priemonės funkciją. Nustatius, kad priemonė iš esmės buvo naudojama kaip transporto priemonė, tuomet ji patenka į sąvoką „transporto priemonių [eismas]“. (2017 m. lapkričio 28 d. sprendimas byloje Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade C-514/16, 40 punktas, 2014 m. rugsėjo 4 d. sprendimo byloje Damijan Vnuk prieš Zavarovalnica Triglav d.d., C-162/13, 59 punktas)“⁴⁴.

„Iš esmės analogiškos pozicijos laikosi ir Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, kuris yra išaiškinęs, jog sprendžiant, ar įvykis kvalifikuotinas kaip transporto priemonių eismo įvykis, esminę reikšmę turi ne vieta, kurioje įvykis įvyksta, bet funkcija, pagal kurią transporto priemonė tuo metu yra naudojama. Jeigu transporto priemonės naudojimas atitinka įprastą jos funkciją, *a fortiori* (iš lot. tuo labiau) tai apima eismo keliais atvejus, tačiau jais neapsiriboja (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2021 m. gegužės 5 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-66-458/2021 9-15 punktai; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2018 m. sausio 10 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-44-1075/2018, 31 punktas). Teismas pažymėjo, jog nepagrįstai, kaip vieną iš transporto priemonės požymių, teismai nurodo jo teisinę registraciją, nes registracija viešajame registre atlieka tik teisių išviešinimo, o ne teisės nustatančią funkciją (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 m. lapkričio 9 d. nutartis civilinėje byloje Nr. 3K-3-448/2010). Įvertinęs byloje esančius duomenis apie vejapjovę Tornado 7118HWS STIGA bei aplinkybę, kad policijos pareigūnai A. B. sulaukė važiuojantį šia vejapjove keliu, t. y. naudojantis ja kaip transporto priemone, apygardos teismas konstatavo, kad ji atitinka Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 dalies 74 punkte įtvirtintą transporto priemonės apibrėžimą, todėl vejapjovė yra transporto priemonė“⁴⁵.

Analizuojant Lietuvos baudžiamąją doktriną ir teismų praktiką, akivaizdu, kad tiek vairuotojo tiek transporto priemonės, sąvokos BK 281 straipsnio taikymo kontekste aiškinamos plačiai ir dinamiškai. Vairuotoju pripažįstamas kiekvienas asmuo, kuris faktiškai valdo transporto priemonės judėjimą, t. y. atlieka valingus veiksmus, dėl kurių transporto priemonė juda, nepaisant

⁴⁴ Šiaulių apygardos teismo 2021 m. gegužės 13 d. nutarimas administracinio nusižengimo byloje Nr. AN2-79-300/202, Infolex praktika, žiūrėta 2025 m. lapkričio 20 d., https://www.infolex.lt/tp/1993924#B_0.

⁴⁵ *Ibid.*

to, ar jis turi teisę vairuoti, ar valdo transporto priemonę, kurią valdyti gali tik atitinkamą kategoriją turintis asmuo, ar net jei valdo kelių eismui nepritaikytą priemonę. Ši doktrina leidžia užtikrinti, kad baudžiamoji atsakomybė būtų taikoma ne formaliai, o pagal realų pavojingumą. Tačiau sparti technologijų plėtra gali turėti įtakos sąvokos vairuotojas formulavimui, kadangi autonominės transporto priemonės, nereikalauja fizinio asmens įsikišimo, asmuo sėdintis už šios transporto priemonės vairo atlieka tik keleivio funkciją, visi valingi veiksmai siekiant valdyti transporto priemonę atliekami kompiuterinės įrangos be vairuotojo įsikišimo.

Transporto priemone teismų praktikoje laikoma, bet kuri priemonė, kuri faktiškai juda viešajame kelių eisme ir kurios valdymas objektyviai gali sukelti riziką eismo saugumui. Teismai pabrėžia, kad transporto priemonės registracija viešajame registre atlieka tik teisių išviešinimo, o ne teisės nustatančią funkciją. Tokia pozicija lemia, kad net ir kelių eismui nepritaikytos darbo mašinos, savaeigiai įrenginiai, vejapjovė, krautuvai ar kita technika, išvažiavusi į viešą kelią, įgyja transporto priemonės statusą baudžiamosios teisės prasme.

2. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ RAIŠKA

Siekiant išnagrinėti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų raišką, svarbu nustatyti kriminologinius rodiklius, kuriais bus remiamasi šiame darbe. Vienas iš svarbiausių kriminologinės informacijos šaltinių yra registruoto nusikalstamumo statistiniai duomenys, kadangi vertinant šiuos duomenis yra sprendžiama koks yra nusikalstamumas konkrečioje teritorijoje, taip pat vertinant šiuos duomenis nustatoma ar nusikalstamumas didėja, ar mažėja⁴⁶. Vertinant nusikalstamumą svarbu atskleisti pačio reiškinio esmę, nustatant vidinius ryšius bei priklausomybę nuo išorinių veiksnių. Šie kiekybiniai rodikliai taip pat gali padėti numatyti nusikalstamumo prevencijos kryptis⁴⁷. „Nusikalstamumą kiekybiškai apibūdina jo paplitimas (būklė, lygis)“⁴⁸.

Nusikalstamumo būklė – „kiekybinis nusikalstamumo rodiklis - atspindintis absoliutų nusikaltimų, padarytų per tam tikrą laikotarpį valstybėje ar atskirame regione, skaičių. Nusikalstamumo būklę galime įvertinti ištyrę užregistruotų ir ištirtų NV duomenis“⁴⁹. Tokia charakteristika atskleidžia paties reiškinio būklę. Tačiau, „registruotas nusikalstamumas sudaro tik dalį nusikalstamo elgesio šalyje visumos. Toji neužfiksuota dalis dažniausiai vadinama latentiniu nusikalstamumu: latentinis nusikalstamumas yra ta nusikalstamumo dalis, kuri yra neregistruota, neįtraukta į oficialios statistikos apskaitą“⁵⁰. „Registruoto ir latentinio nusikalstamumo santykis kriminologijoje dažnai lyginimas su ledkalniu, kurio matoma tik viršūnė, o didžioji dalis yra po vandeniu. Registruotas nusikalstamumas – ledkalnio viršūnė, o latentinis nusikalstamumas sudaro didžiąją dalį.“⁵¹ Tačiau, „atskirų nusikalstamų veikų kategorijų latentiskumo lygis labai skiriasi. Paprastai teigiama, kad kuo sunkesnė nusikalstama veika, tuo mažesnis jos latentiskumas.“⁵²

Nusikalstamų veikų kelių transporto eismo saugumui ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų latentiskumas dažniausiai pasireiškia esant nesunkiam sveikatos sutrikdymui (BK 281 str. 1 dalis). Priežastys - dažniausiai įvykus eismo įvykiui, kai vairuodamas kelių transporto priemonę asmuo pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles ir dėl to buvo nesunkiai sutrikdyta kito asmens sveikata, vairuotojai nekviečia policijos pareigūnų ir geranoriškai susitaria atlyginti žalą bei užpildo eismo

⁴⁶ Genovaitė Babachinaitė ir kt., *Kriminologija* (Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2010), 60.

⁴⁷ *Ibid.*, 126.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ Gintautas Sakalauskas ir kt., *Registruotas ir latentinis nusikalstamumas Lietuvoje: tendencijos, lyginamieji aspektai ir aplinkos veiksniai* (Vilnius: Eugrimas, 2011), 45-46, <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://teise.org/wp-content/uploads/2011/12/Registruotas-ir-latentinis-nusikalstamumas.pdf>.

⁵¹ *Ibid.* 53.

⁵² *Ibid.*

įvykio deklaracijas. Taip pat latentiskumą nulemia tai, jog asmenys po eismo įvykio būdami šoko būsenos nejaučia skausmo ir padariniai pasireiškia jau po kurio laiko, to pasėkoje ikiteisminis tyrimas nepradedamas. Tačiau, tais atvejais, kai buvo sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata ar eismo įvykyje žuvo žmogus (LR BK 281 str. 3-6 dalys) nusikaltimų latentiskumas yra labai mažas, kadangi po smarkaus susidūrimo sunku nuslėpti nusikalstamos veikos padarinius, pati nusikalstama veikia dažniausiai įvyksta atviroje vietoje – kelyje, kuriame juda ir kitos transporto priemonės, nusikaltimo vieta dažnu atveju yra fiksuojama ir stebima vaizdo stebėjimo kameromis.

Nusikalstamumo lygį rodo „per tam tikrą laikotarpį atitinkamoje teritorijoje padarytų NV skaičius ir tos teritorijos gyventojų skaičiaus santykis⁵³“. „Kitas svarbus kriminalinės statistikos aspektas yra santykiniai rodikliai. Absoliutus registruotų nusikalstamų veikų skaičius paverčiamas santykinu skaičiuojant 100 000 gyventojų. Jis ne tik leidžia iš dalies atmesti gyventojų skaičiaus pokyčių įtaką registruotų nusikalstamų veikų skaičiaus dinamikai (nes didėjant gyventojų skaičiui turėtų didėti ir nusikalstamų veikų skaičius ir atvirkščiai), bet ir palyginti skirtingų vienos šalies miestų ar regionų, taip pat skirtingų valstybių nusikalstamumo lygį“⁵⁴.

Nusikalstamumo struktūra - kokybinis nusikalstamumo rodiklis. „Ji atskleidžia registruoto nusikalstamumo ar atskirų NV grupių arba rūšių santykį konkrečiu laikotarpiu (metais, mėnesiais), konkrečioje teritorijoje“⁵⁵.

Norint pamatyti nusikalstamos veikos kitimo tendencijas, moksliniuose darbuose analizuojami ne trumpesnio termino, kaip penkeri metai duomenys. Atsižvelgiant į tai šiame darbe nagrinėjami 2019 - 2025 metų laikotarpio statistiniai duomenys.

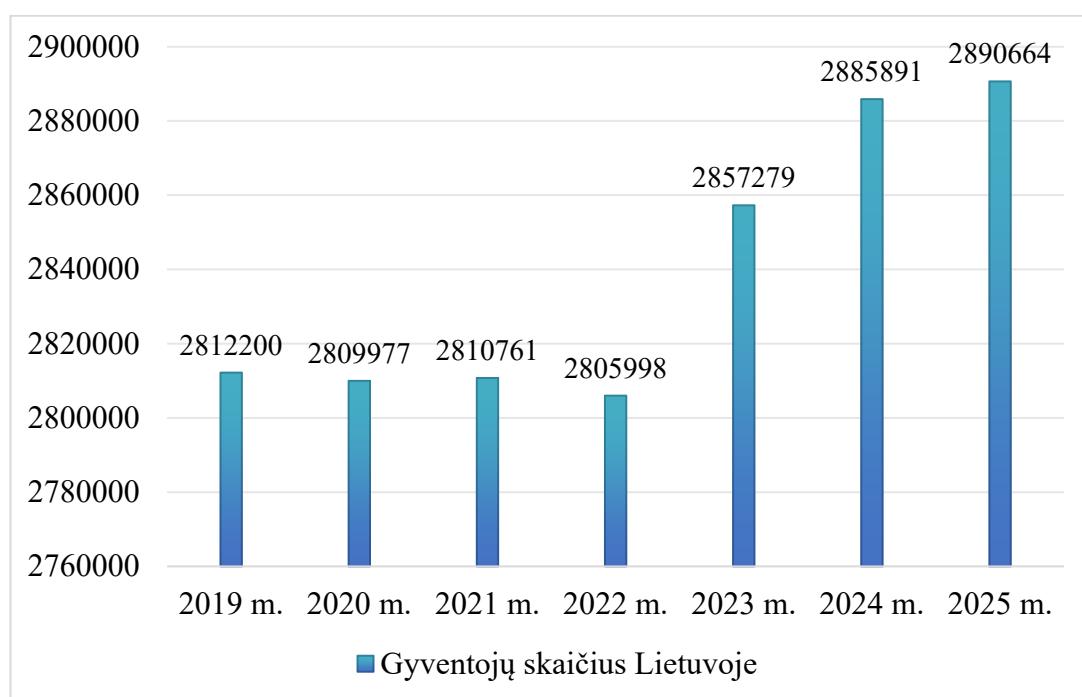
Pradedant analizuoti užregistruoto nusikalstamumo būklę, svarbu išsiaiškinti, demografinius Lietuvos gyventojų pokyčius bei bendrą kelių eismo taisyklių pažeidimų dinamiką 2019 - 2025 m.

⁵³ Babachinaitė, *supra note*, 46: 128.

⁵⁴ Sakalauskas, *supra note*, 50: 35,

⁵⁵ Babachinaitė, *op cit.*, 60.

1 diagrama. Vidutinis Lietuvos gyventojų skaičius (2019 - 2025 m.)⁵⁶.



Iš oficialiosios statistikos portalo pateiktų duomenų matyti, kad gyventojų skaičius Lietuvoje nuo 2019 m. iki 2022 m. sumažėjo 0,2 proc., tačiau nuo 2022 m. gyventojų skaičius Lietuvoje kasmet didėjo ir nuo 2022 m. iki 2025 m. išaugo 3 proc. Gyventojų skaičiaus didėjimą galėjo įtakoti 2022 m. prasidėjęs karas Ukrainoje, kaip matyti iš oficialiosios statistikos portalo duomenų 2025 m. sausio 1 d. Lietuvos Respublikos piliečiai sudarė 94,8 proc. šalies nuolatinių gyventojų, Ukrainos – 1,9 proc., Baltarusijos – 1,3 proc., Rusijos – 0,4 proc., palyginimui 2022 m. sausio 1 d. Lietuvos Respublikos piliečiai sudarė 98,8 proc. šalies nuolatinių gyventojų, Baltarusijos – 0,4, Ukrainos ir Rusijos – po 0,3 proc.⁵⁷, taigi Ukrainos piliečių gyvenančių Lietuvoje skaičius išaugo. Aptariant kitus demografinius rodiklius svarbu pažymėti, kad Lietuvoje 2022 m. moterų buvo net 17,1 proc. daugiau nei vyrų, tačiau 2025 m. stebimos teigiamos tendencijos, kadangi moterų buvo tik 10,4 proc. daugiau nei vyrų⁵⁸.

Vieni iš svarbiausių kriminologinės informacijos šaltinių yra užregistruoto nusikalstamumo statistiniai duomenys. Šie duomenys svarbūs vertinant nusikalstamumą konkrečioje teritorijoje, nusikalstamumo masto kitimo tendencijas (ar nusikalstamumas didėja ar vyksta teigiami pokyčiai ir nusikalstamumas mažėja). Užregistruoto nusikalstamumo rodikliai

⁵⁶ Diagrama sudaryta darbo autorės, remiantis Oficialiosios statistikos portalo pateiktais duomenimis, žiūrėta 2025 m. sausio 1 d., <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?indicator=S3R167#/>.

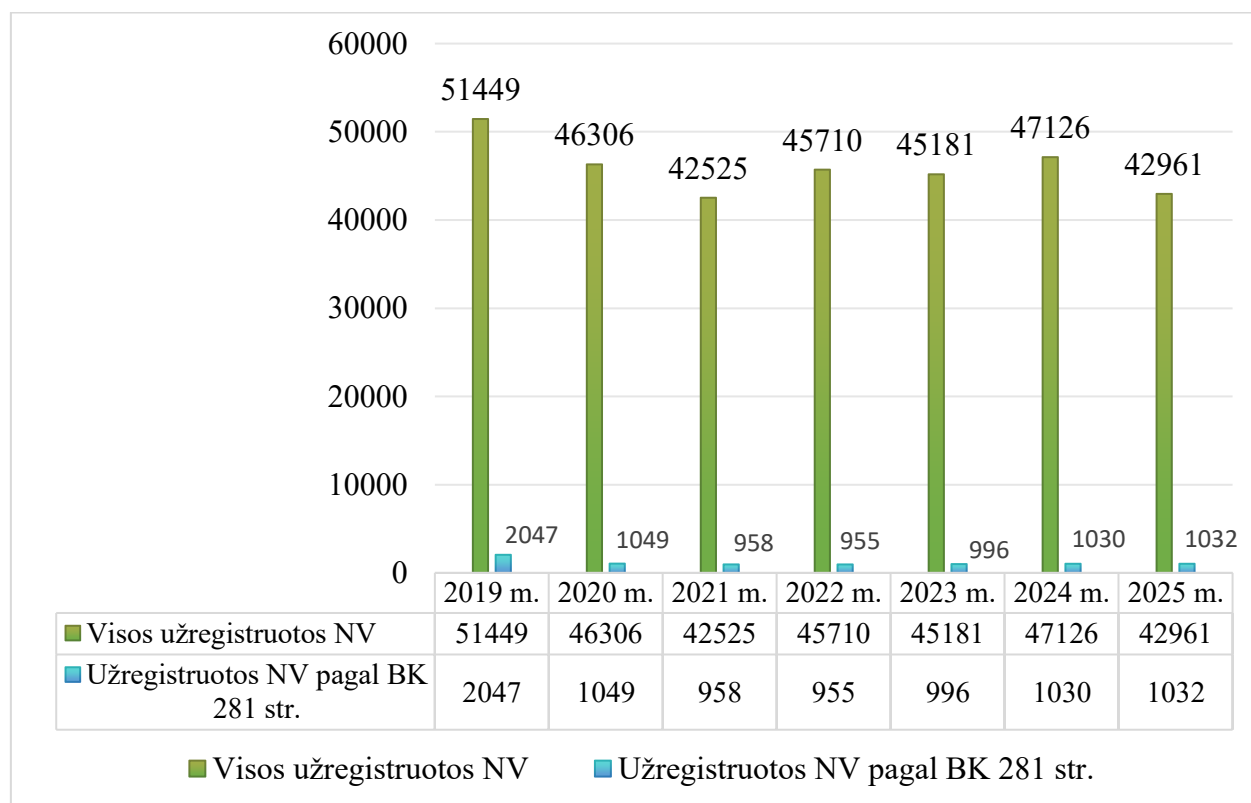
⁵⁷ Oficialios statistikos portalas, „Gyventojų skaičius ir sudėtis“, žiūrėta 2026 m. sausio 2 d., <https://osp.stat.gov.lt/paieska?q=gyventoj%C5%B3%20skai%C4%8Dius>.

⁵⁸ Oficialios statistikos portalas, „Nuolatinių gyventojų skaičius pagal lytį ir amžių metų pradžioje“, žiūrėta 2026 m. sausio 2 d., <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=ca872333-82c7-4120-8793-4bc83f9c0f3d#/>.

nėra labai tikslūs, nes ne visi asmenys kreipiasi dėl jų atžvilgiu daromų nusikalstamų veikų, ne dėl visų pranešimų policijos pareigūnai pradeda ikiteisminius tyrimus. Nors dalis nusikalstamų veikų ir nėra įtraukiama į oficialią statistiką, tačiau „registruojant nusikalstamas veikas pastebimas apytiksliai stabilus registruoto ir tikrojo nusikalstamumo santykis, realūs registruoto nusikalstamumo pokyčiai. Taip pat registruoto nusikalstamumo duomenys yra gana patikimi, nes padarytų nusikalstamų veikų aplinkybės tiria ir vertina tai daryti įpareigoti kvalifikuoti teisininkai“⁵⁹.

Pirmiausia palyginsime visas užregistruotas nusikalstamas veikas Lietuvoje su nusikalstamomis veikomis kelių transporto eismo saugumui ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimams.

2 diagrama. Užregistruotos visos nusikalstamos veikos Lietuvoje lyginant su užregistruotomis nusikalstamomis veikomis dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų⁶⁰.



⁵⁹ Babachinaitė, *supra note*, 46.

⁶⁰ Diagrama sudaryta darbo autorės remiantis IRD duomenimis, žiūrėta 2025 m. sausio 2 d. <https://www.ird.lt/lt/tvarkomu-valdomu-registru-ir-informaciniu-sistemu-paslaugos-3/nusikalstamu-veiku-zinybinio-registro-nvzr-atviri-duomenys-paslaugos-2/nusikalstamos-veikos-lietuvoje-2006-2024-metais-2>.

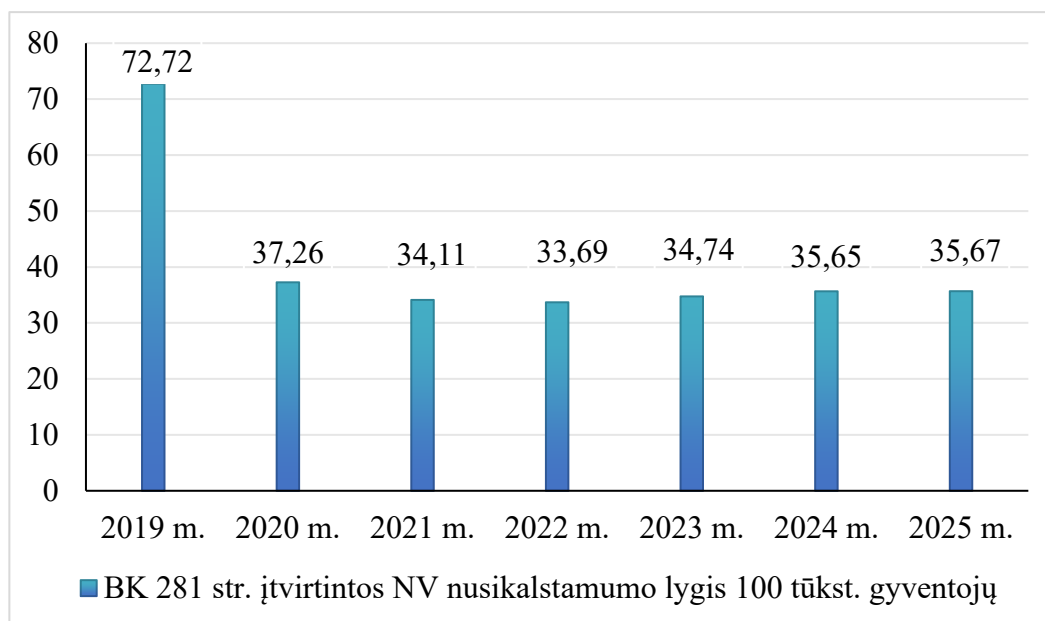
Iš Informatikos ir ryšių departamento (toliau - IRD) pateiktų duomenų matyti, kad užregistruotų NV Lietuvoje daugiausia 2019 m., o 2021 m. pasižymi mažiausiu NV skaičiumi. Vertinant užregistruotų NV numatytų LR BK 281 str. skaičių matyti, kad 2020 m. užregistruota 48,8 proc. mažiau NV nei 2019 m. Taip pat matyti, kad 2021 – 2023 m. pasižymi mažiausiu nusikalstamumu, tokį ženklų pokytį galėjo lemti 2020 m. prasidėjusi COVID-19 pandemija. Siekdama suvaldyti situaciją dėl koronaviruso plitimo, LR Vyriausybė nuo 2020 m. kovo 16 d. paskelbė karantiną visoje LR teritorijoje. Pirmojo karantino režimas buvo įvestas 2020 m. kovo 16 d. ir tęsėsi iki 2020 m. birželio 16 d., nuo 2020 m. birželio 17 d. įsigaliojo valstybės lygio ekstremaliosios situacijos režimas, tačiau virusui plintant toliau 2020 m. lapkričio 7 d. įvestas antrasis visuotinis karantinas, kuris tęsėsi iki 2021 m. liepos 1 d.⁶¹

Kovojant su viruso plitimu karantino laikotarpiu visoje LR teritorijoje įsigaliojo griežti judėjimo ribojimai, buvo draudžiamas judėjimas tarp savivaldybių, apribotas asmenų patekimas iš kitų užsienio valstybių. Taip pat buvo apsunkintas bendravimas tarp kelių šeimų ūkių, buvo atšaukti visi renginiai, daugelis žmonių pradėjo dirbti iš namų, vaikams vykdytas nuotolinis mokymas, atsižvelgiant į tai būtinybė asmenims naudotis transporto priemonėmis ženkliai sumažėjo.

Pasibaigus pandemijai ir panaikinus COVID-19 pandemijos metu taikytus ribojimus užregistruotų NV dėl LR BK 281 str. skaičius 2022 m. metais neišaugo, tai galėjo nulemti pandemijos metu susiformavę įpročiai, darbo iš namų galimybės, taip tai, kad transporto srutai į priešpandeminį lygį grįžo tik palaipsniui. Tačiau nuo 2022 m. NV numatytų LR BK 281 str. kasmet didėjo. Tokį pokytį galėjo lemti eismo mobilumo atsigavimas, vis daugiau žmonių persikėlė dirbti atgal į biurus, padidėjo tarptautiniai ir vidaus turizmo srutai, kultūrinis gyvenimas grįžo į priešpandeminį lygį. Bendras užregistruotų NV skaičius Lietuvoje nuo 2022 m. iki 2025 m. padidėjo 6 proc., užregistruotų NV dėl LR BK 281 str. nuo 2022 m. iki 2025 m. padidėjo 8,1 proc. tad lyginant bendroje nusikalstamumo statistikoje pastebima, kad NV numatytų LR BK 281 str. skaičiai augo sparčiau nei bendras šalies nusikalstamumas.

⁶¹ „Karantinas šalyje“, Korona stop, žiūrėta 2025 m. sausio 2 d., <https://koronastop.lrv.lt/lt/naujienos/karantinas-salyje>.

3 diagrama. Užregistruotų NV susijusių su kelių transporto eismo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais nusikalstamumo lygis Lietuvoje (100 tūkst. gyventojų).⁶²



Užregistruotų NV susijusių su kelių transporto eismo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais nusikalstamumo lygio 100 tūkst. gyventojų didėjimas ir mažėjimas tiriamuoju laikotarpiu panašus nusikalstamumo būklės pokyčiui. 2019 m. pasižymėjo didžiausiu nusikalstamumo lygiu, kuris iki 2020 m. sumažėjo 48,8 proc., tačiau lyginant 2020 m. ir 2025 m. skaičius pastebime, kad 2025 m. nusikalstamų veikų numatytą LR BK 281 str. 100 tūkst. gyventojų sumažėjo 4,3 proc. Lyginant duomenis nuo 2021 m. iki 2023 m. pastebimas labai nežymus svyravimas, kuris sudaro tik iki 2 procentų. Atsižvelgiant į šiuos duomenis matyti, kad NV numatytą LR BK 281 str. statistiniai duomenys vertinant nusikalstamumo lygį yra mažai kintantys, atsižvelgiant į tai galima kritiškai vertinti valstybės taikomas prevencines priemones ir įstaigų indėlį siekiant sumažinti nusikalstamumą.

2018 m. ES išsikėlė tikslą iki 2030 m. 50 proc. sumažinti žūčių keliuose skaičių, o pirmą kartą ir sunkių sužalojimų. O jau 2020 m. Europos Komisija iškėlė ilgalaikį Europos Sąjungos tikslą iki 2050 m. maksimaliai priartėti prie nulio eismo įvykiuose žūstančių asmenų skaičiaus, įgyvendinant strategiją „Vizija nulis“⁶³. Lietuva yra prisijungusi prie šio Europos Sąjungos projekto ir jau turi kuo didžiulis, 2025 m. šis tikslas buvo pasiektas viename iš Lietuvos miestų

⁶² Diagrama sudaryta darbo autorės remiantis IRD duomenimis, žiūrėta 2025 m. sausio 5 d., <https://www.ird.lt/lt/indicators/dimension.BK?BK%5B%5D=XXXIX&DT%5B%5D=2025-12&DT%5B%5D=2010-09&cols=DT%2CBK>.

⁶³ „EU Road Safety: Towards "Vision Zero“, European Commission, žiūrėta vasario 10 d., https://cinea.ec.europa.eu/publications/digital-publications/eu-road-safety-towards-vision-zero_en.

– Jonavoje.⁶⁴ Siekiant palyginti Lietuvos ir užsienio valstybių pasiekimus įgyvendinant išskeltus tikslus svarbu išskirti nusikalstamas veikas pagal atskirą LR BK 281 str. dalį. Atsižvelgiant į tai, toliau analizuojami pagal LR BK 281 str. 1-7 d. registruotų nusikalstamų veikų duomenys ir atskleidžiamas nusikalstamų veikų metu sukeltų padarinių mastas.

1 lentelė. Užregistruotų nusikalstamų veikų skaičius pagal atskirą LR BK 281 str. dalį.⁶⁵

	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.	2025 m.
LR BK 281 str.	1922	935	859	871	901	948	951
281 str. 1 d.	822	689	648	680	679	765	762
281 str. 2 d.	62	56	49	35	47	45	33
281 str. 3 d.	72	65	56	66	71	52	71
281 str. 4 d.	8	11	7	6	9	4	4
281 str. 5 d.	110	101	88	73	90	77	75
281 str. 6 d.	15	13	11	11	5	5	6
281 str. 7 d.	833						

Iš lentelėje pateiktų duomenų matyti, kad tiriamuoju laikotarpiu daugiausiai eismo įvykių registruota pagal LR BK 281 str. 1 d. tačiau eismo įvykių skaičiaus pokytis yra labai nestabilus, ir svyruoja nuo 822 iki 648, t. y. skirtumas sudaro 21,2 proc. Nuo 2019 m. iki 2021 m. šioje straipsnio dalyje numatytų NV sumažėjo 21,2 proc. 2022-2023 m. šių veikų skaičius išliko beveik nepakitęs, tačiau nuo 2023 m. kasmet stebimos neigiamos tendencijos ir nuo 2023 m. iki 2025 m. NV skaičiai išaugo 12,2 proc. Tokį pokytį 2023-2025 m. galėjo lemti vis didesnis elektroninių judumo priemonių paplitimas. Šioje straipsnio dalyje numatyta NV pasižymi mažiausiu pavojingumu – nesunkių sveikatos sutrikdymu, tačiau nors ir veika nėra tokia pavojinga lyginant su kitomis šio straipsnio dalyse numatytomis NV, tačiau toks skaičių augimas dėl įvykstančių eismo įvykių, turi įtakos vertinant ekonominę žalą, kurią patiria valstybė. Valstybės išlaidos yra susijusios su nukentėjusiųjų gydymu, kitomis išlaidomis dėl asmenų nedarbingumo, specialiųjų tarnybų darbo užmokesčių ir kt.⁶⁶ 2023 m. nuostoliai Lietuvos ekonomikai dėl eismo įvykyje lengvai sužeisto žmogaus siekė vidutiniškai 5 243 Eur.⁶⁷ Taigi nors veika ir atrodo nepavojinga, tačiau ji sukelia

⁶⁴ „Ministras Juras Taminskas apdovanojo pirmąjį „Vizija 0 miestą“ Lietuvoje“, Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija, žiūrėta 2026 m. vasario 14 d., <https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/ministras-juras-taminskas-apdovanojo-pirmaji-vizija-0-miestu-lietuvoje-aMdY/>.

⁶⁵ Lentelė sudaryta baigiamojo darbo autorės, naudojant pagal užsakymą paruoštus duomenis iš IRD prie LR VRM.

⁶⁶ Transporto kompetencijų agentūra, *Eismo įvykių statistika Lietuvoje 2020–2023 m.*, (Vilnius: Vizija, 2023 m.), 33, https://tka.lt/wp-content/uploads/2023/03/Eismo-ivykiu-statistika-Lietuvoje-2020-2023_compressed2.pdf.

⁶⁷ *Ibid.*

ne tik straipsnio dalyje numatytus padarinius, tačiau ir tiesiogiai įstatyme nenumatytas pasekmes tiek valstybei, tiek ir kitiems asmenims.

Mažiausiai NV padaroma pagal LR BK 281 str. 2, 4 ir 6 d., tačiau tam įtakos turi šių straipsnio dalių specifiškumas, kadangi šios straipsnio dalys numato, jog asmuo traukiamas baudžiamojon atsakomybėn tik tada, kai veikas numatytas LR BK 281 str. 2, 4 ir 6 d. asmuo padaro būdamas neblaivus ar apsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Kaip matyti iš pateiktų duomenų nusikalstamų veikų, kurias padaro neblaivūs ar apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų skaičius kasmet mažėja, 2020 m. šių veikų skaičius sudarė 8,6 proc. lyginant su visomis LR BK 281 str. numatytomis veikomis, o 2025 m. skaičiai sumažėjo kone per pus ir sudarė tik 4,5 proc.

LR BK 281 str. 3 d., NV skaičiai kasmet svyruoja, tačiau lyginant 2019 m. ir 2025 m. duomenis pastebime, kad šių veikų sumažėjo tik 1,4 proc., tai leidžia daryti prielaidą apie struktūrinį reiškinio stabilumą ir ribotą taikomų prevencinių bei baudžiamosios politikos priemonių poveikį.

LR BK 281 str. 5 d. bei LR BK 281 str. 6 d., numatytos NV yra pavojingiausios, kadangi sukelia skaudžiausias pasekmes, t. y. šiose straipsnio dalyse numatyta atsakomybė asmeniui, kuris „vairuodamas kelių transporto priemonę pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio žuvo žmogus“⁶⁸. 2023 m. nuostoliai Lietuvos ekonomikai dėl eismo įvykyje lengvai sužeisto žmogaus siekė vidutiniškai 5 243 Eur., palyginimui 2023 m. nuostoliai Lietuvos ekonomikai dėl 1 eismo įvykyje žuvusio žmogaus vidutiniškai sudarė 544 798 Eur. Šie rodikliai rodo, kad žalos mastas yra ženkliai didesnis, kai eismo įvykio metu žūsta žmogus (LR BK 281 str. 5 d. bei LR BK 281 str. 6 d.) lyginant su kitais kelių eismo taisyklių pažeidimais. Atsižvelgiant į žalos mastą kiekviena valstybė imasi įvairiausių priemonių siekiant mažinti eismo įvykiuose žuvusių asmenų skaičių. 2018 m. Komunikate „Europa kelyje“ ES nustatė dabartinius tikslus iki 2030 m. perpus sumažinti žūčių ir pirmą kartą iškėlė naują tikslą perpus sumažinti sunkių sužalojimų keliuose skaičių, o iki 2050 m. pasiekti nulinį lygį. Europos Komisijos 2021–2030 m. kelių eismo saugumo politikos programos „Tolesni žingsniai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos“ dokumente nustatyti pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai, pagal kuriuos stebima valstybių narių pažanga siekiant numatytų tikslų⁶⁹.

⁶⁸ *Supra note*, 19: 281 str.

⁶⁹ European Commission, *EU road safety policy framework 2021-2030 – Next steps towards ‘Vision Zero’*, (Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2020), 15, <file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/next%20steps%20towards%20%E2%80%98vision%20zero-MI0219942ENN.pdf>.

Transporto kompetencijų agentūra (toliau - TKA) kasmet pateikia eismo įvykių ataskaitas, kuriose pažymi, kad nuo 2010 m. iki 2021 m. Lietuvoje žuvusių kelyje skaičius sumažėjo - 51 proc., t. y. nuo 299 iki 148.⁷⁰ Vertinant IRD pateiktus duomenis matyti, kad 2010 m. NV numatytų LR BK 281 str. 5, 6 d. buvo užregistruota 177⁷¹, o analogiški rodikliai 2025 m. rodo, kad užregistruotų NV LR BK 281 str. 5, 6 d. skaičius siekė tik 81⁷². Taigi, per penkiolika metų eismo įvykių susijusių su asmenų mirtimi sumažėjo 54,2 proc. Nors ir nuo 2010 m. buvo pasiektas didelis progresas siekiant sumažinti žuvusiųjų keliuose skaičių, tačiau nuo 2021 m. įvyko tendencijos lūžis, pasireiškiantis rodiklio stabilizacija ir ankstesnio mažėjimo tempo sulėtėjimu. Analogiškus pokyčius matome ir kitose ES valstybėse, iš Europos Komisijos pateiktų ataskaitų matyti, kad nuo 2021 m. iki 2024 m. žuvusių asmenų tenkančių milijonui gyventojų skaičius nepakito⁷³. Tokie stabilūs rodikliai rodo, jog taikytos prevencinės priemonės pasiekė savo maksimalų veiksmingumą ir nebegali užtikrinti tolesnio žuvusiųjų skaičiaus mažėjimo.

2019 m. yra vieninteliai metai, kai buvo registruojama NV numatytų LR BK 281 str. 7 d., tokiai statistikai įtaką turėjo 2019 m. įsigalioję LR BK pakeitimai, 2019 m. sausio 11 d. įstatymu Nr. XIII-1929 (nuo 2019 04 01) (TAR, 2019, Nr. 2019-00859), buvo pakeista LR BK 281 str. 7 d., ir šioje dalyje numatyta NV su tam tikrais pakeitimais buvo perkelta į naująją LR BK 281¹ str. Po minėtų pakeitimų LR BK 281 str. 7 d. įtvirtinta nuostata, jog „asmuo atsako pagal šį straipsnį tik tais atvejais, kai šiame straipsnyje numatytos veikos yra padarytos dėl neatsargumo“⁷⁴.

⁷⁰ Transporto kompetencijų agentūra, *Iskaitinių eismo įvykių statistika Lietuvoje 2018-2021 m.* (Vilnius: 2022 m.), 8, https://tka.lt/wp-content/uploads/2023/03/2018-2021_EI-leidinys.pdf.

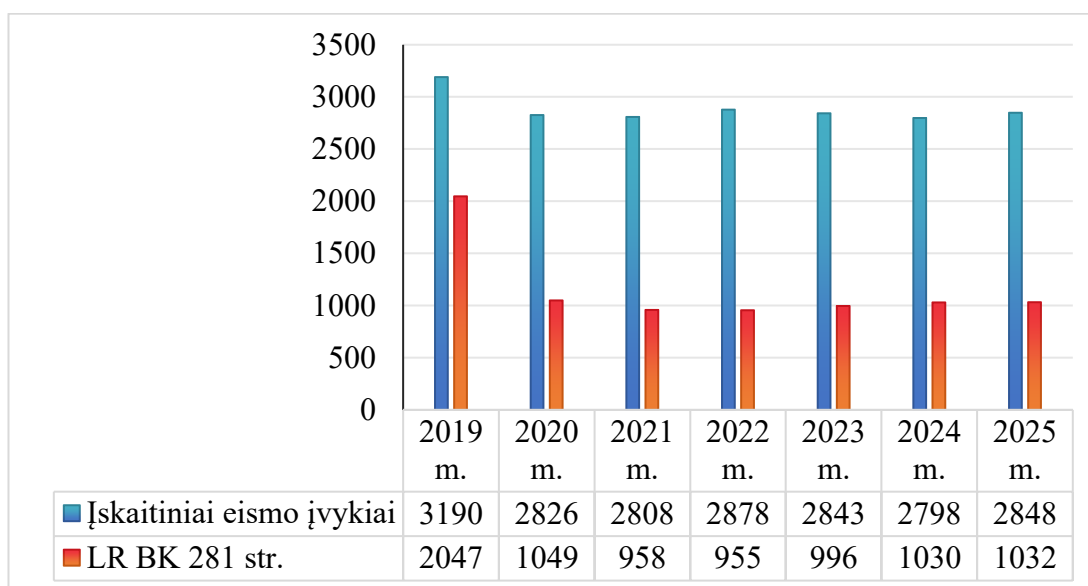
⁷¹ „Duomenys apie nusikalstamas veikas, padarytas Lietuvos Respublikoje (Forma_EK-SAV)“, ird.lt, žiūrėta 2026 m. vasario 20 d., https://www.ird.lt/lt/reports/view_item_datasource?id=4121&datasource=9706&page=69.

⁷² *Ibid.*

⁷³ „EU road fatalities drop by 3% in 2024, but progress remains slow“, European commission, žiūrėta 2026 m. vasario 14 d., https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-road-fatalities-drop-3-2024-progress-remains-slow-2025-03-18_en.

⁷⁴ *Supra note*, 19.

4 diagrama. LR BK 281 str. užregistruotos NV ir įskaitiniai eismo įvykiai Lietuvoje.⁷⁵



Iš lentelėje pateiktų duomenų matyti, kad laikotarpyje nuo 2019 m. iki 2025 m. kasmet vidutiniškai įvyksta apie 2884 įskaitinių eismo įvykių iš kurių vidutiniškai 1152 (39,94 proc.) sudaro eismo įvykiai už kuriuos numatyta atsakomybė pagal LR BK 281 str.

Europos Komisijos duomenimis Europoje Sąjungoje eismo įvykių skaičius nuo 2013 m. iki 2025 m. sumažėjo tik 2 proc., tačiau žuvusiųjų asmenų skaičius sumažėjo 16 proc.⁷⁶ Šių statistinių rodiklių tendencijos atspindi, kad nors tiek nacionaliniu, tiek ES lygmeniu žūčių kelyje sumažėjo, eismo įvykių dažnis ES šalyse išlieka didelis ir beveik nepakitęs, toks lėtas progresas reiškia, kad egzistuojančios prevencinės priemonės, teisėsaugos veiksmai ir infrastruktūros gerinimas nebeužtikrina reikšmingo sumažėjimo dinamikoje, todėl būtina toliau analizuoti rizikos veiksnius, eismo dalyvių elgseną, kontrolės priemonių taikymą bei jų efektyvumą, siekiant kompleksinių sprendimų, galinčių prisidėti prie ilgalaikio kelių eismo saugumo gerinimo.

Apibendrinant LR BK 281 straipsnyje įtvirtintų NV statistiką matyti, kad 2020–2021 m. COVID-19 pandemija laikinai sumažino kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų skaičių dėl įvestų ribojimų ir sumažėjusio transporto eismo intensyvumo. Tačiau po 2022 m., kai transporto eismo intensyvumas pasiekė priešpandeminį lygį, padidėjo tiek LR BK 281 str. įtvirtintų NV, tiek bendras eismo įvykių skaičius. Ši tendencija rodo, kad eismo nusikaltimų statistika tiesiogiai koreliuoja su žmonių mobilumu, kelionių intensyvumu, turizmu ir dalyvavimu kultūriniame gyvenime, taip pat su mikro-mobilumo priemonių paplitimu.

⁷⁵ „Eismo įvykių statistika Lietuvoje“, Transporto kompetencijų agentūra, žiūrėta 2026 m. vasario 14 d., <https://tka.lt/katalogas/eismo-ivykiu-statistika-lietuvoje/>.

⁷⁶ „Annual statistical report“, European commission, žiūrėta 2026 m. vasario 14 d. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/annual-statistical-report_en.

3. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMUS DARANČIŲ ASMENŲ CHARAKTERISTIKA.

Nusikaltėlio asmenybė yra svarbus mokslinių tyrimų objektas, kurį skirtingų laikotarpių kriminologijos mokyklų atstovai nuolat analizavo ir tebeanalizuoja, siekdami geriau suprasti nusikalstamo elgesio priežastis, formavimosi veiksnius bei prevencijos galimybes. Kai kurie kriminologai siūlo įvairias nusikaltėlio asmenybės apibrėžimo ir supratimo perspektyvas: „tai visuomenei pavojingą, įstatymo draudžiamą veiką padaręs kaltas asmuo; tai kriminogeniškai reikšmingų nusikaltimo padarymą lėmusių žmogaus savybių visuma. Pasitaiko sampratų, kuriose nusikaltėlio asmenybė apibūdinama kaip abstraktus reiškiny, neturintis analogo realioje tikrovėje. Vieni kriminologai nusikaltėlio asmenybės sąvoką vartoja kalbėdami apie konkretų nusikalstamą veiką padariusį žmogų, kiti ją vartoja kaip bendrinę, apibūdinančią tam tikrą žmonių tipą“⁷⁷. „Rusijos kriminologai, išskyrus tuos, kurie kategoriškai neigė nusikaltėlio asmenybės egzistavimą (J. Bluvšteinas, A. M. Jakovlevas, I. I. Karpecas, G. M. Reznikas), nusikaltėlio asmenybę sieja su asmenybės bruožais: amžiumi, lytimi, išsilavinimu, užsiėmimo rūšimi, šeimine padėtimi, materialine padėtimi, gyvenimo sąlygomis ir kitais duomenimis, taip pat su asmenybės socialiniais vaidmenimis ir statusu bei moraliniais-psichologiniais ypatumais“⁷⁸. J. Bluvšteino ir V. Justickio teigimu, kiekviena kriminologijos teorija savaip traktuoja nusikaltėlio asmenybę, nes bet kuri koncepcija privalo turėti tam tikrą žmogaus modelį⁷⁹.

„Nusikaltėlio asmenybės samprata yra sudėtinė. Ją sudaro teisinė samprata „nusikaltėlis“ ir socialinė psichologinė samprata „asmenybė“. Šių sampratų išaiškinimas atskleidžia ir pačią nusikaltėlio asmenybės sampratą“⁸⁰. LR BK numato, jog nusikaltėliu yra laikomas asmuo kurio padaryta veika atitinka baudžiamojo įstatymo numatytą nusikaltimo ar baudžiamojo nusižengimo sudėtį⁸¹. LR BK 54 straipsnio 2 dalies 5 punkte įtvirtinta sąvoka „kaltininko asmenybė“. Ši sąvoka ypatingai svarbi skiriant bausmę, kadangi teismas, skirdamas bausmę, taip pat ir baudžiamojo poveikio priemones, atsižvelgia į kaltininko asmenybę. Vadovaujantis teisingumo principu, kaltininkui turi būti užtikrintas tinkamai individualizuotos bausmės paskyrimas, kuris geriausiai atitiktų įstatyme įtvirtintos bausmės paskirtį. „Teismų praktikoje pažymima, kad bausmė yra teisinga tada, kai ji atitinka padarytos nusikalstamos veikos ir kaltininko asmenybės pavojingumą (kasacinės nutartys baudžiamosiose bylose Nr. 2K-420/2006, 2K-390/2011, 2K-315/2013 ir

⁷⁷ Babachinaitė, *supra note*, 46: 244.

⁷⁸ Arvydas Pocius, „Sintetinis nusikaltėlio asmenybės formavimosi modelis“ *Teisė* 64 (2007): 93-94, <https://www.lituanistika.lt/content/17938>.

⁷⁹ Babachinaitė, *op cit.*

⁸⁰ *Ibid.*

⁸¹ *Supra note*, 19.

kt.)⁸². Teismų praktikoje pabrėžiama, kad „vienodas patraukimo baudžiamojon atsakomybėn pagrindas nereiškia, jog visiems asmenims, padariusiems tokį patį nusikaltimą, turi būti paskirta ir vienoda bausmė (kasacinė nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-209-222/2018). Vienoda ir teisinga bausmė už tą patį nusikaltimą ar nusižengimą skirtingoms asmenybėms gali būti visiškai skirtingo dydžio ir (ar) rūšies (kasacinės nutartys baudžiamosiose bylose Nr. 2K-204-942/2015, 2K-449-942/2016, 2K-226-1073/2019, 2K-119-689/2020)“⁸³.

Byloje surinkti duomenys apie nusikaltėlio asmenybę yra labai svarbūs skiriant bausmę nusikalstamą veiką padariusiam asmeniui, tačiau svarbu pažymėti, kad surinkti duomenys apie nusikaltusį asmenį, jo asmenybės bruožus turi ypatingą reikšmę ir analizuojant nusikalstamumo priežastis bei kuriant efektyvias prevencines priemones. Atsižvelgiant į tai, šiame skyriuje remiantis IRD pateiktais statistiniais duomenimis, bus analizuojama BK 281 str. numatyta nusikalstamą veiką darančio asmens charakteristika laikotarpyje nuo 2019 iki 2025 m. ir pateikiamas nusikalstamą veiką padariusių asmenų pasiskirstymas pagal lytį, amžių, išsilavinimą.

Bendrųjų nusikalstamumo rodiklių tyrimai nuosekliai rodo, kad vyrų nusikalstamumo lygis yra aukštesnis nei moterų ir šis skirtumas nusikalstamume išliko pastovus skirtingais laikotarpiais ir kultūrose⁸⁴. Lyčių skirtumai nusikalstamame elgesyje buvo aiškinami iš įvairių perspektyvų – nuo biologinių ir genetinių modelių iki diferencijuotos socializacijos teorijų. Tačiau daugelis teorijų, siekiančių paaiškinti individualius nusikalstamo elgesio skirtumus, dažnai ignoruoja lyčių skirtumus⁸⁵. Tokios pat pozicijos laikosi ir Ilona Michailovič, teigdama, kad „visos svarbesnės kriminologinės teorijos, nepaisant, ar yra pagrindinės kriminologinių tyrimų kūryje, ar radikaliosios teorijos, ignoruoja kaltininko lyties klausimą“⁸⁶. Nagrinėjant nusikalstamumą, būtina atsižvelgti tiek į moteris, tiek į vyrus kaip į atskirus nusikaltimo subjektus, kadangi moterų ir vyrų indėlis nusikalstamoje veikoje skirtingas.

Remiantis IRD pateiktais duomenimis iš visų asmenų, įtariamų (kaltinamų) padarius nusikalstamą veiką Lietuvoje 2019-2025 m. moterys sudarė nuo 11,3 iki 12,5 proc. Didžiausia moterų nusikalstamumo procentinė dalis – 12,5 proc. užfiksuota 2025 m., o mažiausiai – 11,3 proc.

⁸² „Lietuvos Aukščiausio teismo 2022 m. gegužės 25 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-155-719/2022“, Infoplex, žiūrėta 2026 m. vasario 20 d., https://www.infolex.lt/tp/2084269#B_0.

⁸³ „Lietuvos Aukščiausio teismo 2021 m. lapkričio 11 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-147-489/2021“, Infoplex, žiūrėta 2026 m. vasario 20 d., https://www.infolex.lt/tp/2037266#B_0.

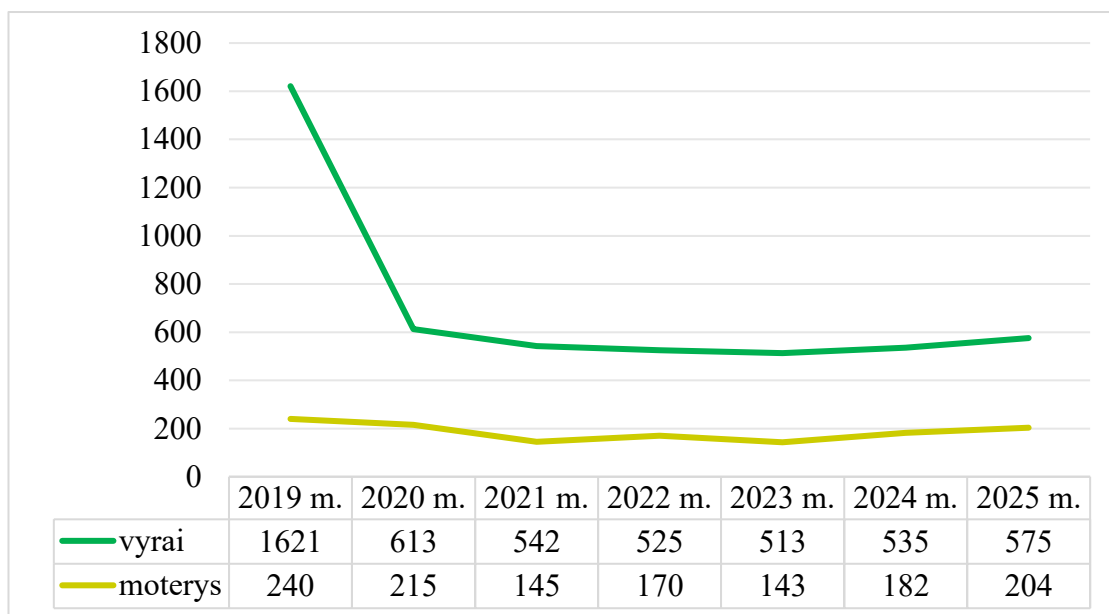
⁸⁴ Sarah Bennett, David P. Farrington ir L. Rowell Huesmann, „Explaining gender differences in crime and violence: The importance of social cognitive skills“, *Elsevier* 10(3) (2005): 263-288, https://www.researchgate.net/publication/222205444_Explaining_Gender_Differences_in_Crime_and_Violence_The_Importance_of_Social_Cognitive_Skills.

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ Ilona Michailovič, „Moterų nusikalstamo elgesio problematika“, *Teisė* 93 (2014): 93, https://www.researchgate.net/publication/330724630_MOTERU_NUSIKALSTAMO_ELGESIO_PROBLEMATIKA.

2020 m.⁸⁷ Tačiau vertinant bendrą nusikalstamumą pažymėtina, kad moterys padaro mažiau visų rūšių nusikalstamų veikų ne tik Lietuvoje. Jungtinėje Karalystėje atlikti tyrimai parodė, kad 2022–2023 m. moterys sudarė 16 proc. visų suimtųjų ir šis skaičius per pastaruosius 3 metus išliko stabilus⁸⁸.

5 diagrama. Įtariamųjų (kaltinamųjų), padariusių nusikalstamą veiką numatytą LR BK 281 str., pasiskirstymas pagal lytį⁸⁹.



Kaip matyti iš aukščiau pateiktos diagramos (žr. diagramą Nr. 5) NV numatytą LR BK 281 str. dažniausiai padaro vyrai. Vertinant bendroje nusikalstamų veikų statistikoje 2025 m. iš visų NV padariusių asmenų moterys sudarė tik 12,5 proc., o LR BK 281 str. numatytą NV iš visų padariusių asmenų moterys sudarė 26,2 proc. Šie duomenys rodo, kad moterys vertinant procentinę išraišką, bendroje nusikalstamumo statistikoje sudaro mažesnę dalį nei padarant konkrečią NV numatytą LR BK 281 str. Tokiems skaičiams įtaką gali turėti tai, jog kelių transporto eisme dalyvauja panašus vyrų ir moterų skaičius, taip pat šie nusikaltimai dažniausiai susiję su neatsargumu, aplaidumu ar netinkamu situacijos įvertinimu, o ne su tyčiniu agresyviu elgesiu⁹⁰.

⁸⁷ „Duomenys apie asmenis, įtariamus (kaltinamus) nusikalstamų veikų padarymu Lietuvos Respublikoje (Forma_30-SAV)“, Informatikos ir ryšių departamentas, ird.lt, žiūrėta 2026 m. vasario 20 d., https://www.ird.lt/lt/reports/view_item_datasource?id=8173&datasource=40949.

⁸⁸ Ministry of Justice, „Statistics on Women and the Criminal Justice System 2023 (HTML)“, gov.uk, žiūrėta 2026 m. vasario 21 d., <https://www.gov.uk/government/statistics/women-and-the-criminal-justice-system-2023/statistics-on-women-and-the-criminal-justice-system-2023-html>.

⁸⁹ Pagal užsakymą paruošti duomenys iš IRD prie LR VRM.

⁹⁰ Transporto kompetencijų agentūra, *Eismo įvykių statistika 2024 m.* (Vilnius: 2024 m.), 22, https://tka.lt/wp-content/uploads/2023/03/Eismo-ivykiu-statistika-2024_compressed.pdf.

Iš viso moterys 2025 m. padarė 2716 nusikalstamų veikų, o NV numatytą LR BK 281 str. - 204. Vertinant bendrą nusikalstamumo statistiką, matyti, kad nusikaltimai dėl LR BK 281 str. sudaro tik nedidelę dalį moterų padarytų nusikalstamų veikų - 7,5 proc. Lyginant analogiškus rodiklius ir vertinant vyrų padarytas NV matyti, kad nusikaltimai dėl LR BK 281 str. sudaro tik – 3 proc. visų vyrų padaromų nusikalstamų veikų. Bendroji nusikalstamumo statistika parodo, kad nors ir veiką numatytą LR BK 281 str. ženkliai daugiau kartų padaro vyrai, tačiau vertinant bendroje nusikalstamų veikų statistikoje ši NV moterų tarpe proporcingai pasitaiko dažniau.

Kaip matyti iš diagramos Nr. 5 duomenų 2019 m. nusikalstamų veikų numatytą LR BK 281 str. buvo užregistruota ženkliai daugiau, taip pat vyrai sudarė labai didelę dalį. Tokiems skaičiams įtaką turėjo 2019 m. įsigalioję LR BK pakeitimai. 2019 m. sausio 11 d. įstatymu Nr. XIII-1929, nuo 2019 m. balandžio 1 d., buvo pakeista LR BK 281 str. 7 d., ir šioje dalyje numatyta NV su tam tikrais pakeitimais buvo perkelta į naująją LR BK 281¹ str.⁹¹. Iki 2019 m. balandžio 1 d. LR BK 281 str. 7 d. buvo numatyta atsakomybė asmenims vairavusiems kelių transporto priemonę arba mokiusiems praktinio vairavimo būnant apsvaigus nuo alkoholio, kai kraujyje buvo daugiau negu 1,5 promilės alkoholio.

Panašios tendencijos pastebimos ir kitos valstybėse. 2023 m. Prancūzijoje kelių eismo taisyklių pažeidimai sudarė 42 proc. visų teismo priimtų apkaltinamųjų nuosprendžių iš jų 91 proc. buvo skirtas vyrams⁹². Vokietijoje Flensburge, Saksonijoje, daugiausia užregistruotų kelių eismo taisyklių pažeidėjų buvo vyrai. Užregistruota apie 275 000 atvejų, t. y. beveik tris kartus daugiau vyrų nei moterų (apie 93 500)⁹³. Anton Kazun ir Mikhail Belov atliko tyrimą, kurio metu peržiūrėjo beveik 160 000 paskelbtų teismo sprendimų pagal Rusijos baudžiamojo kodekso 264 str. (dėl kelių eismo taisyklių ir transporto priemonių eksploatavimo pažeidimų), priimtų nuo 2010 iki 2022 m., ir nustatė, kad vyrai tris kartus dažniau nei moterys pažeidžia kelių eismo taisykles vairuodami ir patenka į avarijas. Be to, jie dažniau kelyje sukuria situacijas, kurios yra labai pavojingos kitiems eismo dalyviams. Vyrai taip pat dvigubai dažniau vairuoja apsvaigę ir beveik trečdaliu dažniau gauna laisvės atėmimo bausmę už neatsargų vairavimą⁹⁴.

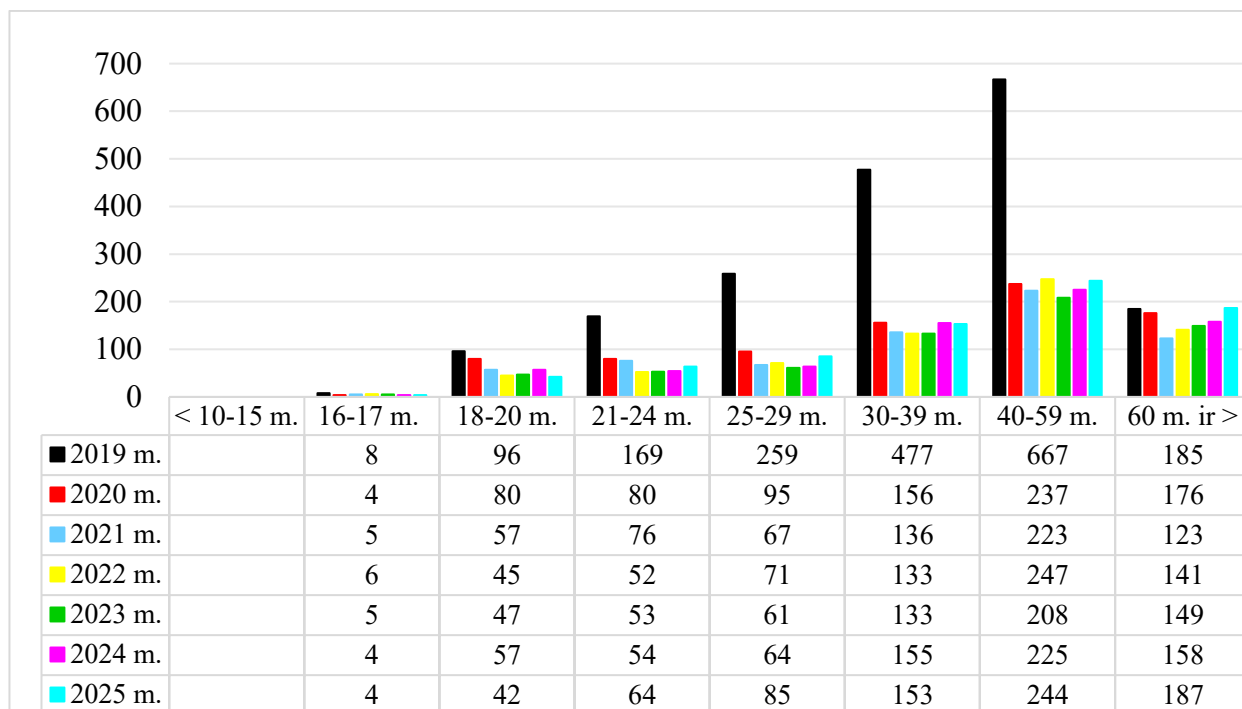
⁹¹ *Supra note*, 19.

⁹² „2024 Road traffic violations annual report“, Ministere de l'interieur et des Outre-mer, žiūrėta 2026 m. balandžio 6 d., <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/en/road-safety-performance/annual-reports-offences-and-demerit-points/2024-road-traffic-violations-annual-report>.

⁹³ „Saxony among the states with the highest increase in traffic offenders“, Die Sachsen news, žiūrėta 2026 m. balandžio 6 d., <https://www.diesachsen.de/en/economy/saxony-among-the-states-with-the-highest-increase-in-traffic-offenders-3115047>.

⁹⁴ „Men Behind the Wheel: Three Times More Violations and Accidents than Women“, HSE University, žiūrėta 2026 m. balandžio 6 d., <https://www.hse.ru/en/news/research/1000077284.html>.

6 diagrama. Įtariamųjų (kaltinamųjų), padariusių užregistruotą nusikalstamą veiką pagal LR BK 281 str., pasiskirstymas pagal amžių⁹⁵.



2 lentelė. Įtariamųjų (kaltinamųjų), padariusių užregistruotą nusikalstamą veiką pagal LR BK 281 str., apsvaigus nuo alkoholio, pasiskirstymas pagal amžių⁹⁶.

Amžius:	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.	2025 m.
16-17 m.	4			1		1	
18-20 m.	26	5	2	1	2	1	1
21-24 m.	81	1	3	2	1	1	2
25-29 m.	160	11	4	7	1	1	2
30-39 m.	297	13	11	11		1	4
40-59 m.	388	12	7	6	3	7	2
60 m. ir >	57	2	3	1	1	1	

Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme numatyta, kad Lietuvoje asmenys gali dalyvauti kelių transporto eisme vairuojant atitinkamos kategorijos transporto priemonę nuo 15 m. Tokie asmenys gali vairuoti AM kategorijos transporto priemones, t. y. mopetus ir lengvuosius keturračius. B1 kategorijos transporto priemones asmenys gali vairuoti nuo 16 m., B1 kategorijai priskiriami - keturračiai. Taip pat nuo 15 metų asmenys gali

⁹⁵ Diagrama sudaryta darbo autorės, pagal užsakymą paruoštus duomenis iš IRD prie LR VRM.

⁹⁶ Lentelė sudaryta darbo autorės, pagal užsakymą paruoštus duomenis iš IRD prie LR VRM.

vairuoti mažus, kompaktiškus automobilius, kurių variklio galia ribojama, o greitis taip pat negali viršyti 45 km/h, jie priskiriami AM kategorijai⁹⁷.

Iš diagramoje Nr. 6 pateiktų duomenų matyti, kad jauniausi asmenys padarę NV numatytą LR BK 281 str. yra 16-17 metų amžiaus, taigi nors asmenys ir gali vairuoti transporto priemones nuo 15 m., tačiau per tiriamąjį laikotarpį nebuvo užregistruotos nė vienos nusikalstamos veikos numatytos LR BK 281 str, kurią būtų padarę asmenys nuo 15 m. Lyginant su kitomis amžiaus grupėmis asmenys 16-17 metų amžiaus padaro mažiausiai kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų už kuriuos numatyta baudžiamoji atsakomybė LR BK 281 str. Bendroje statistikoje 2025 m. iš visų asmenų padariusių NV numatytą LR BK 281 str. 16-17 metų amžiaus grupei priklausančys asmenys sudarė tik 0,5 proc. Vertinant neblaivių vairuotojų statistiką 2025 m. 16–17 metų amžiaus grupėje nebuvo užfiksuota nusikalstamų veikų, susijusių su neblaiviu vairavimu.

2025 m. duomenys rodo, kad didžiausią nusikalstamų veikų pagal LR BK 281 straipsnį padariusių asmenų dalį sudarė 40–59 metų amžiaus grupė, kuri apėmė 31,3 proc. visų nusikalstamą veiką pagal LR BK 281 str. padariusių asmenų. 40–59 metų amžiaus grupės asmenys kasmet padaro daugiausiai NV numatytų LR BK 281 str. Tai gali būti siejama su tuo, kad vidutinio amžiaus asmenys aktyviai dalyvauja eismo sraute dėl šeiminių, darbo ar socialinių įsipareigojimų, taip pat vidutinio amžiaus asmenys dažniau turi nuosavas transporto priemones nei jaunimas ar vyresnio amžiaus žmonės, todėl jie yra labiau įsitraukę į kasdienį eismą kas padidina tikimybę patekti į situacijas, kuriose pažeidžiamos kelių eismo taisyklės. Vertinant neblaivių vairuotojų statistiką 2025 m. 2 asmenys priklausančys 40–59 metų amžiaus grupei padarė LR BK 281 str. numatytą veiką būdami apsvaigę nuo alkoholio. 2025 m. nusikalstamą veiką numatytą LR BK 281 str. būdami apsvaigę padarė 11 asmenų, taigi 40–59 metų amžiaus grupės asmenys sudarė 18,2 proc.

Remiantis 2025 m. duomenimis, 60 metų ir vyresni asmenys sudarė 24 proc. visų nusikalstamą veiką pagal LR BK 281 str. padariusių asmenų. Lyginant su jaunuoliais 16-24 metų amžiaus jaunuoliai sudarė 14,1 proc. visų nusikalstamą veiką pagal LR BK 281 str. padariusių asmenų. Taigi, 60 metų ir vyresni asmenys nusikalstamą veiką numatytą LR BK 281 str. padaro 1,7 karto dažniau nei 16-24 metų amžiaus jaunuoliai, kas leidžia daryti prielaidą, jog ši NV labiau būdinga vyresnio amžiaus asmenų grupei nei jaunuoliams. Tokiems skaičiams įtaką gali daryti senėjanti Lietuvos visuomenė. 2020 m. pradžioje Lietuvoje gyveno beveik 2,8 mln. žmonių, iš kurių penktadalis buvo 65 m. amžiaus ir vyresni. Per pastaruosius 50 metų šios amžiaus grupės

⁹⁷ *Supra note*, 25.

dalį visuomenėje padvigubėjo ir prognozuojama, kad dar po 50 metų ji sudarys daugiau nei trečdalį visuomenės.⁹⁸

Iš diagramoje Nr. 6 pateiktų duomenų matyti, kad visuomenėje didėjant senjorų daliai, nuo 2021 iki 2025 m. kasmet didėjo ir 60 metų bei vyresnių asmenų daromų nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281 straipsnyje, skaičius. Tai leidžia daryti išvadą, kad ši amžiaus grupė tampa vis reikšmingesnė bendroje tokių nusikalstamų veikų struktūroje. Priežastys, kodėl eismo įvykius padaro vyresni asmenys yra su amžiumi susijęs fizinis, sensorinis ir pažintinis pablogėjimas, turintis įtakos vairavimo gebėjimams⁹⁹.

Jungtinėje Karalystėje „Uswitch“ automobilių draudimo bendrovė atliko tyrimą, siekdama nustatyti, kurios amžiaus grupės asmenys padaro daugiausiai kelių eismo taisyklių pažeidimų ir kurios amžiaus grupės asmenys surenka daugiausia baudos taškų ir yra nuteisiami dažniausiai. Tyrimas atliktas vertinant tiriamąjį laikotarpį nuo 2023 m. birželio mėn. iki 2024 m. birželio mėn. Atlikti tyrimai parodė, kad Jungtinėje Karalystėje daugiausiai nusikaltimų susijusių su kelių eismo taisyklių pažeidimais padarė 40–59 metų amžiaus grupei priklausantys asmenys, o daugiausia nuteistų asmenų buvo 43–55 metų amžiaus grupėje. Daugiausiai baudos taškų surinko asmenys priklausantys 50–59 m. amžiaus grupei¹⁰⁰. Prancūzijoje pateikiama statistika pagal atskirus kelių eismo taisyklių pažeidimus, iš kurios matyti, kad 2023 m. 18–24 metų amžiaus grupei priklausantys asmenys sudarė didžiausią dalį asmenų, kurie vairavo neturint teisės vairuoti transporto priemonės. 25–44 metų amžiaus grupei priklausantys asmenys sudarė didžiausią grupę asmenų vairavusių apsvaigus nuo alkoholio. 25–34 metų amžiaus grupei priklausantys asmenys padarė daugiausia kelių eismo taisyklių pažeidimų, kurių metu nukentėjo arba žuvo kiti asmenys¹⁰¹.

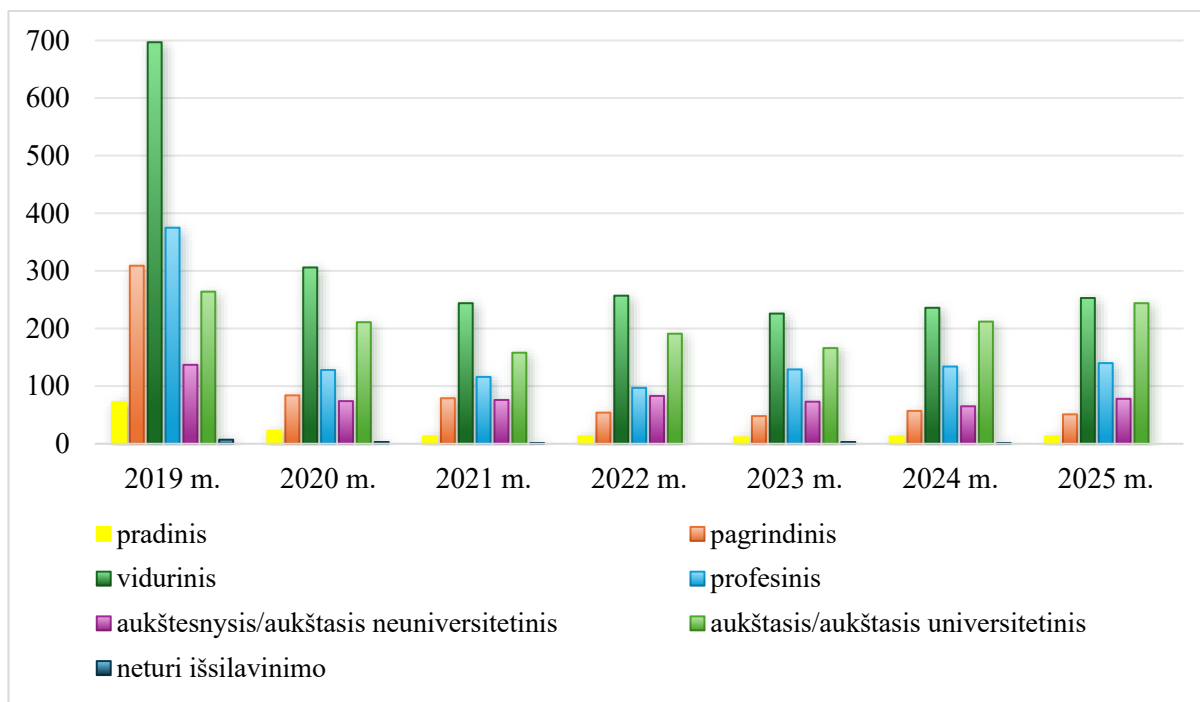
⁹⁸ Vyriausybės strateginės analizės centras, „Senstanti Lietuvos visuomenė“ (Vilnius; strata, 2020), 6-7, chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://strata.gov.lt/wp-content/uploads/2024/02/20210324-senstanti-lietuvos-visuomene-2020.pdf.

⁹⁹ Arafa A ir Saleh LH, „Age-related differences in driving behaviors among non-professional drivers in Egypt“, *PLoS ONE*, 15(9) (2020): 2 <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0238516>.

¹⁰⁰ „Middle aged drivers commit the most driving offences“, Driving Instructors Association, žiūrėta 2026 m. balandžio 6 d., <https://www.driving.org/middle-aged-drivers-commit-the-most-driving-offences/>.

¹⁰¹ *Supra* note, 92.

7 diagrama. Įtariamųjų (kaltinamųjų), padariusių NV numatytą LR BK 281 str., pasiskirstymas pagal išsilavinimą.



Daugumos nusikaltimų rūšių ir įvairiose aplinkose atlikti tyrimai rodo, kad išsilavinimas mažina nusikalstamumą¹⁰². Tačiau analizuojant statistinius duomenis pagal LR BK 281 straipsnį matome, kad didžiausias nusikalstamumo lygis pastebimas tarp vairuotojų, turinčių vidurinį išsilavinimą. 2025 m. ši asmenų grupė sudarė 32,5 proc. visų nusikalstamą veiką pagal LR BK 281 str. padariusių asmenų. Mažiausiai nusikalstamų veikų numatytą LR BK 281 str. padaro asmenys nebaigę vidurinės mokyklos, jie sudaro tik 8,2 proc. visų nusikalstamą veiką pagal LR BK 281 str. padariusių asmenų. Tokiems duomenims įtaką gali turėti tai, jog Lietuvoje mokslas yra privalomas iki 16 m.¹⁰³, tad asmenų pabaigusią vidurinę mokyklą skaičius visuomenėje yra labai didelis.

Iš diagramoje Nr. 7 pateiktų duomenų stebima tendencija, kad dažniau nusikalstamą veiką padaro asmenys turintys aukštąjį/aukštąjį universitetinį išsilavinimą nei asmenys turintys tik profesinį ar aukštąjį neuniversitetinį išsilavinimą. 2025 m. aukštąjį/aukštąjį universitetinį išsilavinimą turintys asmenys sudarė 31,3 proc., o asmenys turintys tik profesinį ar aukštąjį neuniversitetinį išsilavinimą 28 proc. visų NV numatytą LR BK 281 str. padariusių asmenų. Viena iš priežasčių, yra tai, kad Lietuvos gyventojų aukštojo išsilavinimo rodikliai jau kelis dešimtmečius

¹⁰² Brian Bell, Rui Costa ir Stephen Machin, „Why Does Education Reduce Crime?“, *IZA – Institute of Labor Economics* 11805 (2018): 1, <https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/717895>.

¹⁰³ „Lietuvos Respublikos Konstitucija“, LRS, žiūrėta 2026 m. vasario 22 d., <https://www.lrs.lt/home/Konstitucija/Konstitucija20220522.htm>.

išlieka vieni didžiausių Europos Sąjungoje (Eurostat, 2023). Lietuva kartu su kai kuriomis kitomis Europos šalimis patenka tarp didžiausius aukštojo išsilavinimo rodiklius turinčių valstybių¹⁰⁴. Aukštąjį išsilavinimą įgiję gyventojai 2021 m. sudarė 27 proc. visų 10 metų amžiaus ir vyresnių Lietuvos gyventojų. Trečia pagal dydį aukštojo išsilavinimo kategorijos gyventojų grupė – tai asmenys, baigę kolegijas ir įgiję neuniversitetinį aukštąjį išsilavinimą¹⁰⁵.

Vertinant neblaivių vairuotojų statistiką pastebimos priešingos tendencijos, 2025 m. duomenimis nusikalstamą veiką numatytą LR BK 281 str. būdami apsvaigę nuo alkoholio padarė asmenys turintys pagrindinį, vidurinį ir profesinį išsilavinimą. Kitose išsilavinimo grupėse neblaivių vairuotojų 2025 m. nebuvo nustatyta¹⁰⁶.

Apibendrinant IRD pateiktus statistinius duomenis, bei vertinant įtariamųjų (kaltinamųjų) padariusių NV numatytą LR BK 281 str. požymių visumą galime sudaryti kelių transporto eismo saugumo ar transporto eismo eksploatavimo taisyklių pažeidėjo asmenybės portretą. Tipinis kelių transporto eismo saugumo taisyklių ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidėjas yra vyras, darbingo amžiaus nuo 40 iki 59 metų, turintis vidurinį, aukštąjį/aukštąjį universitetinį išsilavinimą.

¹⁰⁴ Inga Blažienė ir kt., *Lietuvos gyventojų demografinių struktūrų ir procesų kaita* (Vilnius: LSMC Sociologijos institutas, 2023), 85, [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpgclefindmkaj/https://lsta.lt/wp-content/uploads/2024/04/Leidinys_175x245cm-skaitmena.pdf](https://lsta.lt/wp-content/uploads/2024/04/Leidinys_175x245cm-skaitmena.pdf).

¹⁰⁵ *Ibid.* 77.

¹⁰⁶ Pagal užsakymą gauti duomenys iš IRD prie LR VRM.

4. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ AUKŲ CHARAKTERISTIKA

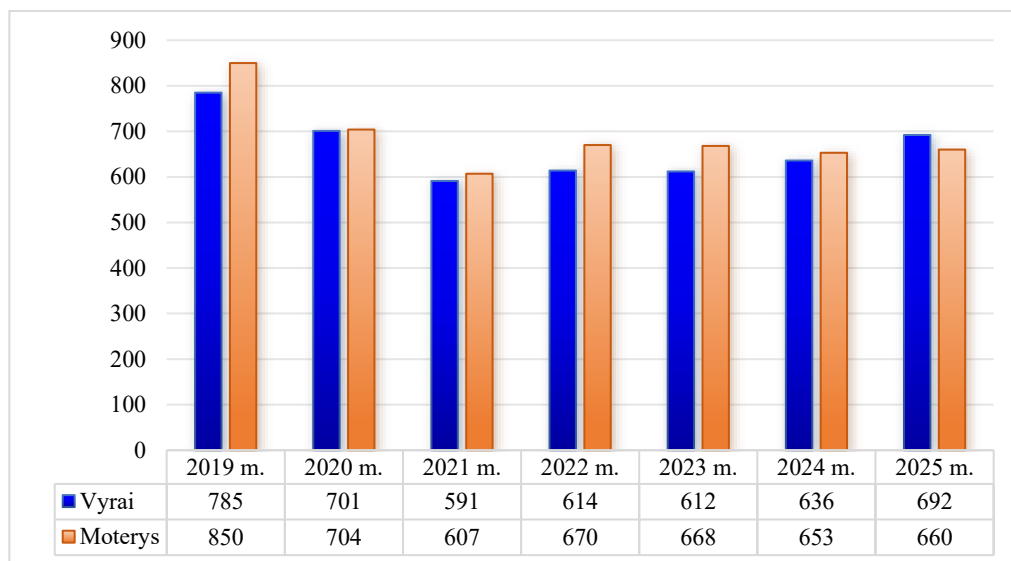
Pradedant nagrinėti nukentėjusiųjų nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų charakteristiką, pirmiausia būtina apibrėžti sąvoką „auka“. „Nusikalstamos veikos auka nėra baudžiamosios teisės ir baudžiamosios procesinės sampratos „nukentėjęs“ sinonimas. Auka viktimologijoje – tai konkretus žmogus arba įvairias integracijos formas turinti žmonių bendruomenė, kuriai nusikalstama veika tiesiogiai arba netiesiogiai padaryta moralinė, psichinė, fizinė arba materialinė žala, nesvarbu, ar jie įstatymo nustatyta tvarka pripažinti nukentėjusiais ir save tokiais laiko. Ši samprata apima ir nukentėjusiuosius siaurąją baudžiamąją procesinę prasme, ir latentines aukas, ir kitas aukų kategorijas, jeigu yra pagrindas jas identifikuoti“¹⁰⁷.

Šiame darbe kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų aukų charakteristika analizuojama, aukos sampratą taikant siaurąją baudžiamąją procesinę prasme, t. y. ją atibojant nuo viktimologijoje vartojamos platesnės koncepcijos, apimančios latentines ir kitas aukų kategorijas. „Pagal LR BPK 28 straipsnio 1 dalį, nukentėjusiuoju pripažįstamas fizinis asmuo, kuriam nusikalstama veika padarė fizinės, turtinės ar moralinės žalos. Asmuo pripažįstamas nukentėjusiuoju ikiteisminio tyrimo pareigūno, prokuroro nutarimu ar teismo nutartimi. Nukentėjusiojo statusą fizinis asmuo įgyja esant faktiniam ir juridiniam pagrindams. Faktinis pagrindas – nusikalstama veika asmeniui padaryta fizinė, turtinė ar moralinė žala. Juridinis pagrindas – ikiteisminio tyrimo pareigūno, prokuroro nutarimas ar teismo nutartis dėl asmens pripažinimo nukentėjusiuoju“¹⁰⁸.

¹⁰⁷ Babachinaitė, *supra note*, 46: 322.

¹⁰⁸ Panevėžio apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2025 m. lapkričio 27 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-143-491/2025, žiūrėta 2026 m. vasario 27 d., https://www.infolex.lt/tp/2353006#B_0.

8 diagrama. Nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų nukentėjusių asmenų dalis Lietuvoje pagal lytį¹⁰⁹.



Iš pateiktos diagramos Nr. 8 matome, kad laikotarpyje nuo 2019 iki 2025 m. kasmet vidutiniškai nukenčia 661,6 vyrai ir 687,4 moterys, tiriamuoju laikotarpiu užregistruotų nukentėjusių moterų dalis - 3,9 proc. didesnė nei vyrų. Nors 2019–2024 m. moterų nukentėjusiųjų dalis pagal lytį buvo didesnė, 2025 m. vyrų dalis tarp nukentėjusiųjų viršijo moterų dalį - 4,8 proc.

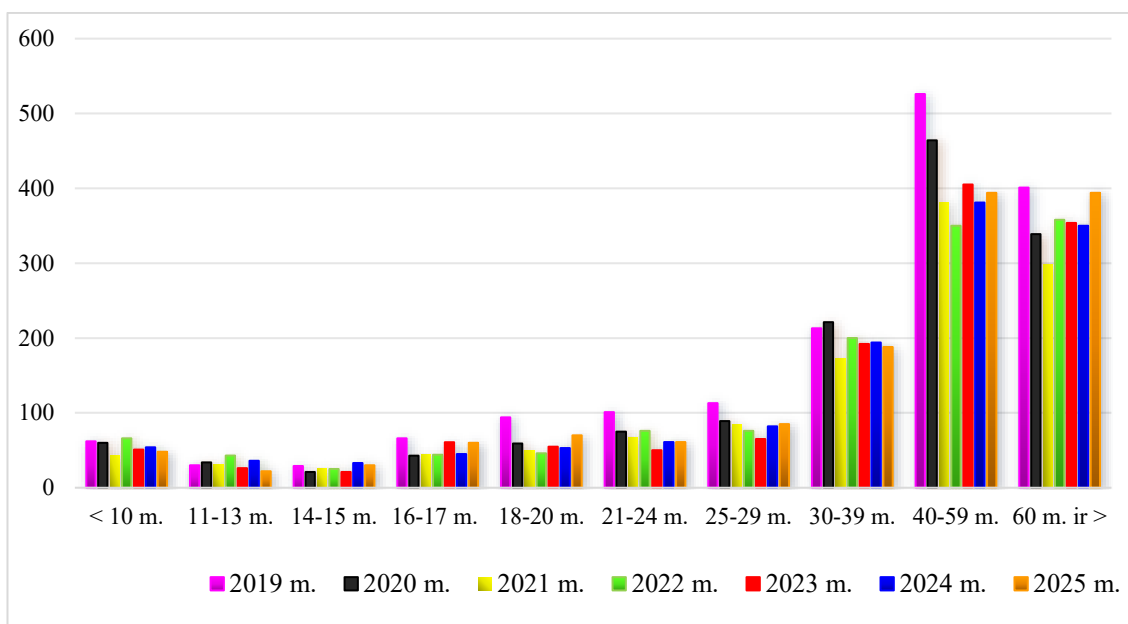
Vertinant žuvusiųjų pasiskirstymą pagal lytį 2022 m. ES 77 proc. žuvusiųjų buvo vyrai, o žuvusiųjų moterų dalis sudarė tik 23 proc. Lietuvoje žuvę vyrai sudarė 73,7 proc., o moterys 26,3 proc.,¹¹⁰ taigi vertinant žuvusiųjų pasiskirstymą pagal lytį matome, kad tiek ES, tiek ir Lietuvoje žuvusiųjų keliuose daugumą sudaro vyrai, o moterų dalis išlieka ženkliai mažesnė, atspindinti nevienodą eismo įvykių riziką pagal lytį.

Oficialioje nusikalstamumo statistikoje (žr. 9 diagramą) išskiriama dešimt nukentėjusių nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų amžiaus grupių, pradedant asmenimis iki 10 m. ir baigiant tais, kuriems veikos padarymo metu buvo suėję daugiau, nei 60 metų.

¹⁰⁹ Diagrama sudaryta darbo autorės remiantis pagal užsakymą paruoštais statistiniais duomenimis iš IRD prie LR VRM.

¹¹⁰ Hatun Atasayar, Maria Fleischer ir Martin Donabauer, *Annual statistical report on road safety in the EU 2024*, (European Commission, 2024), 31-34, [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/b30e9840-4c22-4056-9dab-0231a98e7356_en?filename=ERSONext_AnnualReport_20240229.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/b30e9840-4c22-4056-9dab-0231a98e7356_en?filename=ERSONext_AnnualReport_20240229.pdf).

9 diagrama. Nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų nukentėjusių asmenų dalis Lietuvoje pagal amžių¹¹¹.



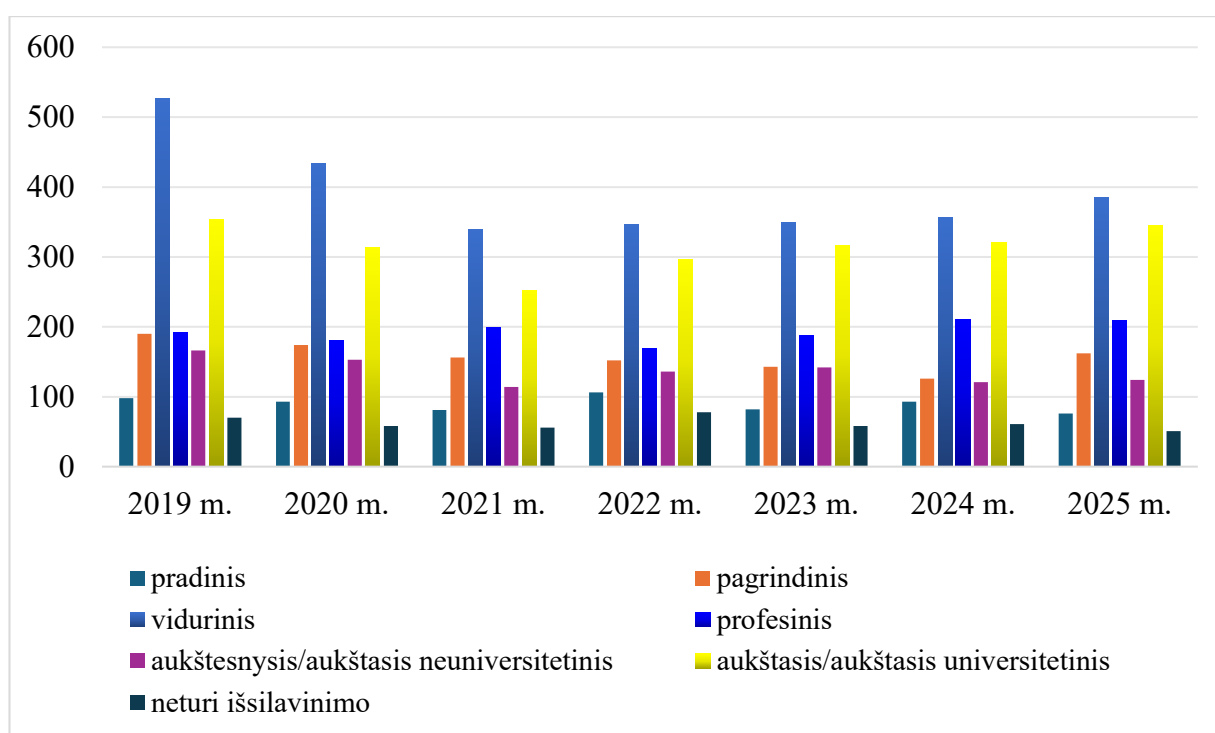
2019–2025 m. laikotarpiu Lietuvoje nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų nukentėjo 9443 asmenys. Didžiausią nukentėjusių nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų asmenų grupę sudarė asmenys nuo 40 iki 59 metų, t. y. 30,7 proc. nuo visų nukentėjusiųjų. Antrą didžiausią grupę 26,4 proc. nukentėjusiųjų sudarė asmenys nuo 60 metų ir vyresni. Trečią pagal dydį grupę 14,6 proc. sudarė 30-39 metų amžiaus nukentėjusieji. Mažiausiai 2019-2025 m. laikotarpiu nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų nukentėjo nepilnamečiai 14-15 m. amžiaus – 2 proc., 11-13 m. amžiaus - 2,4 proc., 16-17 m. amžiaus - 3,9 proc., 10 ir jaunesni - 4,1 proc. 2025 m. 40-59 m. ir 60 m. ir vyresnių asmenų grupėse fiksuoti identiški nukentėjusiųjų skaičiai – 394.

Lyginant statistinius rodiklius pagal nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų nukentėjusiųjų asmenų dalį pagal amžių ES ir Lietuvoje, pažymėtina, kad ES ataskaitose statistinė informacija paprastai apsiriboja tik eismo įvykiuose žuvusiųjų duomenimis, todėl vertinant šiuos rodiklius reikia atsižvelgti į tai, kad sužeisti asmenys į statistiką nėra įtraukti. 2022 m. ES didžiausią žuvusių asmenų dalį sudarė asmenys nuo 25 iki 49 metų - 32 proc., antrą didžiausią grupę sudarė asmenys vyresni nei 65 metai – 29 proc., mažiausią žuvusių asmenų dalį sudarė jaunesni nei 15 metų amžiaus asmenys - 2 proc. ir 15-17

¹¹¹ Diagrama sudaryta darbo autorės remiantis pagal užsakymą paruoštais statistiniais duomenimis iš IRD prie LR VRM.

metų amžiaus grupei priklausantys asmenys - 2 proc. Lietuvoje vertinant žuvusių asmenų kelyje skaičių didžiausią dalį taip pat sudaro asmenys priklausantys 25-49 metų amžiaus grupei - 40 proc., antrą didžiausią grupę sudaro asmenys priklausantys 50-64 metų amžiaus grupei – 22 proc. mažiausią dalį sudaro asmenys jaunesni nei 15 metų - 3 proc., bei 15-17 metų amžiaus grupei priklausantys asmenys - 1 proc.¹¹²

10 diagrama. Nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų nukentėjusių asmenų dalis Lietuvoje pagal išsilavinimą¹¹³.



Iš diagramoje Nr. 10 pateiktų duomenų matyti, kad 2019-2025 m. laikotarpiu dažniausiai nuo transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų nukentėjo asmenys turintys vidurinę ir aukštąją/aukštąją universitetinę išsilavinimą. Analizuojami rodikliai iš esmės sutampa su asmenų, darančių šias nusikalstamas veikas (žr. diagrama Nr. 7), t. y. LR BK 281 str. numatytą NV dažniausiai padaro asmenys turintys vidurinę taip pat aukštąją/aukštąją universitetinę išsilavinimą kas leidžia pastebėti tam tikrus dėsningumus, tarp pažeidėjų ir nukentėjusiųjų.

¹¹² Atasayar, *supra note*, 110: 23-25.

¹¹³ Diagrama sudaryta darbo autorės remiantis pagal užsakymą paruoštais statistiniais duomenimis iš IRD prie LR VRM.

3 lentelė. Nukentėję nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimų asmenys pagal atskirą LR BK 281 str. dalį¹¹⁴.

	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.	2025 m.
Iš viso :	1635	1405	1198	1284	1280	1289	1352
281 str. 1 d.	1069	867	742	835	796	864	908
281 str. 2 d.	81	79	67	58	54	59	39
281 str. 3 d.	115	109	88	102	126	94	109
281 str. 4 d.	14	21	13	9	10	2	9
281 str. 5 d.	289	288	257	232	273	252	268
281 str. 6 d.	56	41	31	44	21	18	19
281 str. 7 d.	11			4			

Iš lentelėje Nr. 3 pateiktų duomenų matyti, kad 2019-2025 m. laikotarpiu dažniausiai nukentėjo asmenys nuo LR BK 281 str. 1 d. numatytos nusikalstamos veikos - 64,3 proc. Antroje vietoje pagal nukentėjusių asmenų skaičių yra asmenys kurie nukentėjo nuo LR BK 281 str. 5 d. įtvirtintos NV - 19,6 proc. Mažiausią nukentėjusių asmenų dalį sudaro asmenys nukentėję nuo LR BK 281 str. 7 d. numatytos NV- 0,2 proc.

Kaip matyti iš lentelėje Nr. 2 pateiktų duomenų, nukentėjusių asmenų pagal LR BK 281 str. 7 d. buvo fiksuota tik 2019 m. ir 2022 m. Tokiems skaičiams įtaką galėjo turėti iki 2019 m. balandžio 1 d. galiojusi LR BK 281 str. 7 d. redakcija, kurioje buvo numatyta, atsakomybė už kelių transporto priemonės vairavimą arba mokymą praktinio vairavimo būnant apsvaigus nuo alkoholio, kai kraujyje buvo daugiau negu 1,5 promilės alkoholio.¹¹⁵ Nuo 2019 m. balandžio 1 d. LR BK 281 str. 7 dalies dispozicijoje įtvirtinta, jog „asmuo atsako pagal šį straipsnį tik tais atvejais, kai šiame straipsnyje numatytos veikos yra padarytos dėl neatsargumo“¹¹⁶.

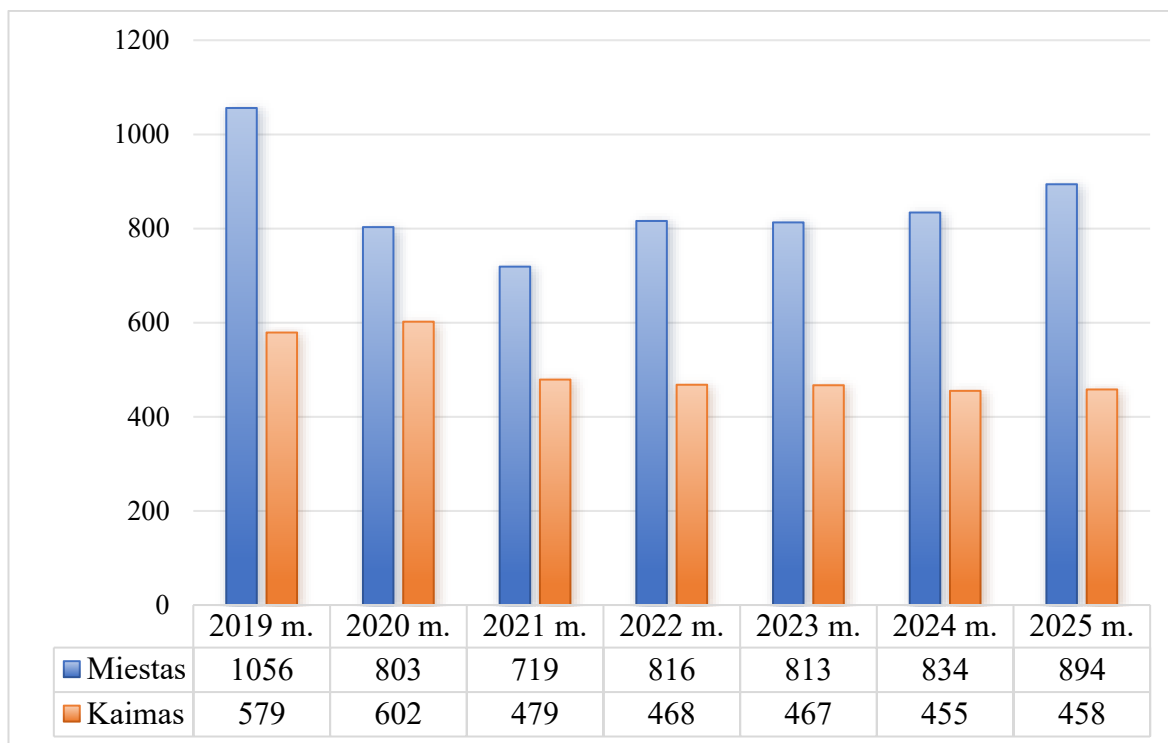
Reikšmingai nedidelę dalį sudaro ir asmenys nukentėję nuo LR BK 281 str. 4 d. - 0,8 proc. LR BK 281 str. 6 d. - 2,4 proc., LR BK 281 str. 2 d. - 4,6 proc. numatytų NV. Tam įtaką turi LR BK 281 str. 2 d., 4 d., 6 d. numatytų NV nusikalstamų veikų specifiškumas, kuris nulemia, kad atsakomybė asmenims taikoma tik tada kai šią veiką jie padaro būdami neblaivūs ar apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų.

¹¹⁴ Lentelė sudaryta darbo autorės remiantis pagal užsakymą paruoštais statistiniais duomenimis iš IRD prie LR VRM.

¹¹⁵ „Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas“, e-tar, žiūrėta 2026 m. kovo 6 d., <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.2B866DFF7D43/JGwfbuTgYF>.

¹¹⁶ *Supra note*, 19.

11 diagrama. Nukentėjusiųjų nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimų pasiskirstymas pagal vietovę Lietuvoje¹¹⁷.



Iš lentelėje pateiktų duomenų matyti, kad 2019-2025 m. laikotarpyje dažniau asmenys nukentėjo mieste - 69,2 proc.

Kelių eismo įvykių aukos ES taip pat buvo klasifikuojamos pagal kelio, kuriame įvyko avarijos, tipą. 2023 m. ES kaimo keliuose žuvo daugiausia žmonių - 53,1 proc., po jų sekė miesto keliai 38,4 proc.¹¹⁸. Panašios tendencijos pastebimos ir Lietuvoje. 2023 m. statistika rodo, kad daugiausia eismo įvykių metu žuvusių asmenų taip pat buvo kaimo keliuose - 57 proc., o mieste 38 proc., tad tiek ES, tiek Lietuvoje didžiausia eismo įvykių aukų dalis tenka kaimo keliams, o miesto keliuose žuvusiųjų dalis yra mažesnė.

Vertinant eismo įvykiuose sužeistų asmenų pasiskirstymą pagal vietovę pastebimos priešingos tendencijos. 2023 m. Lietuvoje eismo įvykiuose sužeisti asmenys mieste sudarė - 68 proc., o kaimo keliuose sužeistų asmenų buvo tik – 29 proc.

¹¹⁷ Diagrama sudaryta darbo autorės remiantis pagal užsakymą paruoštais statistiniais duomenimis iš IRD prie LR VRM.

¹¹⁸ „Road safety statistics in the EU“, Eurostat, žiūrėta 2026 m. kovo 6 d., https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_safety_statistics_in_the_EU.

4 lentelė. Skaičius neblaivių asmenų nukentėjusių nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų¹¹⁹.

	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.	2025 m.
Nukentėję asmenys	1635	1405	1198	1284	1280	1289	1352
Neblaivūs nukentėję asmenys	18	11	7	5	3	5	9
Iš jų vyrai	10	10	6	4	2	5	8
Iš jų moterys	8	1	1	1	1		1

Iš lentelėje pateiktų duomenų matome, kad 2019-2025 m. laikotarpyje iš visų nukentėjusių nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų neblaivūs nukentėję asmenys sudarė tik 0,6 proc. Vertinant neblaivių nukentėjusių asmenų pasiskirstymą pagal lytį 2019-2025 m. laikotarpyje matyti, kad dažniau nukenčia neblaivūs vyrai – 77,6 proc., moterys sudaro tik – 22,4 proc. Lyginant paskutinių dviejų metų statistinius duomenis matome, kad 2024 m. neblaivūs vyrai sudarė 100 proc. visų neblaivių nukentėjusiųjų, o 2025 m. neblaivių vyrų dalis sudarė 88,9 proc. 2019 m., įsigaliojus LR BK 281 str. 7 d. pakeitimams, kiekvienais metais nukentėjusių neblaivių moterų skaičius išlieka pastovus ir sudaro tik vieną atvejį, o 2024 m. nukentėjusių neblaivių moterų neužregistruota.

¹¹⁹ Lentelė sudaryta darbo autorės remiantis pagal užsakymą paruoštais statistiniais duomenimis iš IRD prie LR VRM.

5. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ VEIKSNIAI

Visuomenės saugumo užtikrinimas laikomas vienu pagrindinių valstybės tikslų, todėl teisinės sistemos orientuojasi į teisės pažeidėjų, keliančių grėsmę visuomenės saugumui, identifikavimą ir atbaidymą. „Pastaruoju metu atliekama gana daug tyrimų, kuriuose bandoma nustatyti, kas lemia nusikalstamą elgesį, ką reikia padaryti norint sumažinti nusikalstamumo rodiklius bei kas sustabdytų asmenis, turinčius polinkį nusikalsti ar užsiimti neteisėta veika“.¹²⁰

Šiuolaikinių tyrimų autoriai, remdamiesi Europos ir kai kurių pasaulio valstybių duomenimis, įrodė, kad egzistuoja veiksniai, lemiantys atskirų nusikaltimų rūšių plitimą¹²¹. Eismo įvykiams įtakos turi daugybė kintamųjų, kurie gali būti suprantami kaip sudėtingas sąveikų tinklas tarp kelio charakteristikų, transporto priemonės, aplinkos sąlygų ir vairuotojo elgesio¹²². Atsižvelgiant į tai, eismo įvykius lemiančius veiksnius būtų galima suskirstyti į keletą didelių grupių: kelias, automobilis, aplinka ir žmogus. Visus šiuos išvardytus veiksnius būtų galima dar skaidyti į mažesnius pogrupius, taip detaliau įvertinant eismo įvykiams įtakos turinčius veiksnius¹²³. Šiame darbe bus nagrinėjami keturi pagrindiniai veiksniai – žmogiškieji veiksniai, kelio charakteristikos, transporto priemonės ir aplinkos sąlygos.

Žmogiškieji veiksniai – „remiantis Pasaulio sveikatos organizacijos duomenimis bei vykdomų avaringumo priežasčių mokslinių tyrimų rezultatais nustatyta, kad net iki 70 proc. visų eismo įvykių įvyksta dėl vairuotojo elgesio, priimamų vairavimo sprendimų, esant palankioms ir nepalankioms vairavimo sąlygoms. Susidarius netikėtai situacijai ar atsiradus kliūtimis kelyje, nemažai eismo įvykių įvyksta dėl pavėluotų ir (ar) per daug skubotai priimamų vairuotojų rizikingų sprendimų, dėl kurių žūsta ar sužalojami patys transporto priemonės vairuotojai ir kiti eismo dalyviai“¹²⁴.

Mokslininkai sutaria, jog su eismo įvykiais, kai sužalojami ar žūsta žmonės taip pat susijęs rizikingas vairavimo stilius¹²⁵. „Moksliniai tyrimai atskleidžia, jog jaunesnio amžiaus

¹²⁰ Laura Ustinavičiūtė ir kt., „Kriminogeninių rizikos veiksnių palyginimas skirtingose Lietuvos teisės pažeidėjų grupėse“, *Socialinių mokslų studijos* 4, 8 (2010): 40, <https://cris.mruni.eu/server/api/core/bitstreams/ec29488c-45db-4b8d-bf96-681af0739a69/content>.

¹²¹ Sakalauskas, *supra note*, 50: 35.

¹²² Jose Maria Failde-Garrido ir kt., „Traffic Crimes and risky driving: The role of personality and driving anger“, *Current Psychology*, 42 (2023): 12281–12295, <https://link.springer.com/article/10.1007/s12144-021-02634-2#Abs1>.

¹²³ Vidmantas Vansauskas ir Marijonas Bogdevičius, „Kelio provėžų įtaka automobilio stabilumui“, *Mokslas – Lietuvos ateitis* 1/6, (2009), 5-9, <https://journals.vilniustech.lt/index.php/MLA/article/view/10607/8999>.

¹²⁴ Justina Slavinskienė ir Kristina Žardeckaitė-Matulaitienė, „Rizikingo vairavimo motyvų, rizikingo vairavimo stiliaus ir neigiamų tokio vairavimo pasekmių sąsaja: literatūros apžvalga“, *Visuomenės sveikata*, 1/76, (2017): 26–35,

https://www.researchgate.net/publication/325569056_Rizikingo_vairavimo_motyvu_rizikingo_vairavimo_stiliaus_i_r_neigiamu_tokio_vairavimo_pasekmiu_sasaja_literaturos_apzvalga.

¹²⁵ Failde-Garrido, *op cit*.

vyrai, turintys mažesnę vairavimo patirtį (sąlyginai nedidelį vairavimo stažą), dažniau renkasi rizikingą vairavimo stilių nei įvairaus amžiaus moterys bei labiau patyrę vairuotojai vyrai ir moterys. Dažniausiai rizikingą vairavimo stilių renkasi vairuotojai, kurie pasižymi didesniu impulsyvumu, agresyvumu, priešišku ir labiau išreikštu aštrių pojūčių siekimu. Taip pat vairuotojų rizikingą vairavimo stilių ir sunkumus įveikti sudėtingas vairavimo situacijas neigiamai veikia žemesnis atsparumas išoriniams dirgikliams ir dėmesio koncentracijos trūkumas, vairuotojų atsakomybės ir įsipareigojimo stoka bei nepakankamas rizikos kelyje suvokimas¹²⁶. „Vairuotojai, kurie renkasi rizikingą vairavimo stilių, patiria ir daugiau neigiamų rizikingo vairavimo pasekmių: dažniau sąmoningai pažeidžia KET, viršija saugų leistiną greitį ar daro kitus pavojingus veiksmus (pavojingai lenkia, susiduria su kita transporto priemone)“¹²⁷.

Dėmesio nukreipimas nuo vairavimo yra dar viena iš pagrindinių priežasčių, dėl kurių įvyksta eismo nelaimės, sukėlusios sunkius sužalojimus ir mirtį¹²⁸. Vairuotojo dėmesio nukreipimas gali būti apibrėžtas kaip situacija, kai vairuotojo dėmesys savanoriškai ar nesavanoriškai nukreipiamas nuo vairavimo užduoties dėl įvykio ar objekto taip, kad vairuotojas nebegali tinkamai ar saugiai atlikti vairavimo užduoties¹²⁹. Išsiblaškytas gali būti motorinis (pvz., mobiliojo telefono laikymas rankoje), vizualinis (pvz., žiūrėjimas į mobilųjį telefoną arba transporto priemonės ekraną), garsinis (pvz., garsios muzikos klausymasis) ir kognityvinis (pvz., pokalbis ar svajojimas)¹³⁰. Visi šie dėmesio blaškymo tipai siejami su neigiamu poveikiu vairavimo rezultatams. Neigiamo dėmesio nukreipimo poveikio vairavimo elgsenai mastas priklauso nuo daugelio veiksnių. Pagrindiniai iš jų yra dėmesio nukreipimo tipas ar šaltinis ir eismo sąlygos (pvz., dėmesio nukreipimas gali būti mažiau žalingas esant ramioms eismo sąlygoms). Taip pat svarbus yra dėmesio blaškančios veiklos laikas, intensyvumas, sudėtingumas, trukmė, dažnumas ir liekamieji padariniai, taip pat asmeninės savybės, pvz., amžius ir vairavimo patirtis¹³¹.

Dar viena iš pagrindinių eismo įvykių nulemiančių priežasčių yra didelis greitis. Greičio viršijimas mažina vairuotojo galimybes laiku sureaguoti į netikėtą situaciją, nes važiuojant didesniu greičiu per reakcijos laiką nuvažiuojamas didesnis atstumas. Didelis greitis taip pat

¹²⁶ Slavinskienė, *supra note*, 124: 26.

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ Rakshan Gupta, „Distracted driving: its Causes and Effects“, *International Journal for Research Publication and Seminar*, 15/2 (2023): 117–129, https://www.researchgate.net/publication/380842499_Distracted_driving_its_Causes_and_Effects.

¹²⁹ Lisa Precht, Andreas Keinath ir Josef F. Krems, „Identifying the main factors contributing to driving errors and traffic violations – Results from naturalistic driving data“, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 49 (2017): 49–92, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847817301171>.

¹³⁰ Eleonora Papadimitriou, *Thematic Report. Main factors causing fatal crashes*, (European Commission, 2023), 12, chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/a7428369-8eaf-4032-806e-ea08b46028c0_en?filename=ERSO-TR-MainCauses.pdf.

¹³¹ *Ibid.*

padidina stabdymo atstumą, nes pastarasis yra proporcingas greičio kvadratui. Kuo didesnis artėjančio automobilio greitis, tuo mažiau laiko kiti eismo dalyviai turi reaguoti ir išvengti susidūrimo, šiuo atveju kiti eismo dalyviai taip pat dažnai gali pervertinti likusį laiką reaguoti. Didelis greitis sumažina vairuotojo regos lauką. Pavyzdžiui, važiuodamas 130 km/h greičiu, vairuotojas mato tik apie 30 laipsnių kampą, o tai labai riboja jo gebėjimą pastebėti ir įvertinti pavojus. Akivaizdu, kad didesnis susidūrimo greitis reiškia didesnę susidūrimo metu išsiskiriančios energijos kiekį ir sunkesnius sužalojimus¹³².

Užsienio mokslininkų darbuose ir transporto įvykių suvestinėse itin išsiskiria vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, narkotinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų rizika eismo įvykiams. Alkoholis ir narkotikai gali pakenkti kelioms funkcinėms savybėms, kurios yra svarbios saugiam vairavimui, įskaitant reakcijos laiką, gebėjimą sekti kelią, tinkamą greičio valdymą, regėjimą, dalinį dėmesį ir budrumą. Bendroje alkoholio poveikio kognityvinėms vairavimo užduotims apžvalgoje Garrison ir kt. nurodo, kad regos suvokimo ir budrumo sutrikimai prasideda, kai alkoholio koncentracija kraujyje siekia 0,3 promilės, dėmesio padalijimo ir ilgalaikio dėmesio sutrikimai prasideda nuo 0,5 iki 0,8 promilių, dėmesio paskirstymo kelioms užduotims problemos prasideda esant 0,8 promilėms kraujyje¹³³.

Kiti žmogiškojo faktoriaus veiksniai yra susiję su vairuotojų amžiumi. Brayne ir kt. nurodo, kad ilgesnė gyvenimo trukmė lems žymų vyresnio amžiaus vairuotojų, kuriems kyla didesnę riziką patekti į eismo įvykius, skaičiaus padidėjimą. Vyresnio amžiaus vairuotojams būdingi kognityvinių funkcijų sutrikimai, pasireiškiantys sulėtėjusiu reakcijos laiku, sumažėjusiu gebėjimu teisingai įvertinti situaciją, atstumą bei greitį, taip pat savo pačių gebėjimus. Vyresnis amžius siejamas ir su daugybe somatinių sunkumų, pvz., regos ir klausos sutrikimais, didesne rizika patirti netikėtų sveikatos komplikacijų vairuojant, pavyzdžiui, staigų insultą ar pykinimą¹³⁴.

Jaunų vairuotojų eismo įvykius dažniausiai sukelia du pagrindiniai ilgalaikiai veiksniai: patirties stoka ir greičio viršijimas. Jauni vairuotojai neturi pakankamai patirties vairuojant, įvertinant greitį ar atstumą, jie dažnu atveju pervertina savo vairavimo įgūdžius. Taip pat jauni vairuotojai dažniau daro klaidų vertindami maršruto sudėtingumą ar kelio dangą¹³⁵.

Kiti rizikos veiksniai gali būti nuovargis, staigūs manevrai, važiavimas per arti priekyje važiuojančios transporto priemonės, neteisėtas ištisinės linijos kirtimas ar lenkimas¹³⁶.

¹³² Papadimitriou, *supra note*, 130.

¹³³ *Ibid.*, 17.

¹³⁴ Katerina Bucshazy, „Human factors contributing to the road traffic accident occurrence“, *Transportation Research Procedia* 45 (2020): 555-561, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146520302192>.

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ „Išskyrė itin pavojingą praktiką, kurią naudoja chamai: dažniausiai pasitaiko greitkeluose ir automagistralėse“, *Lietuvos rytas*, 2025 m. gruodžio 17 d., <https://www.lrytas.lt/auto/saugus-eismas/2025/12/17/news/isskyre-itin-pavojinga-praktika-kuria-naudoja-chamai-dazniausiai-pasitaiko-greitkeluose-ir-automagistralese-40636361>.

Manoma, kad kelių infrastruktūra yra veiksnys, prisidedantis prie daugiau nei 30 proc. avarių¹³⁷. Neįrengti dviračių arba pėsčiųjų takai labiausiai pažeidžiamiems eismo dalyviams gali turėti tragiškų pasekmių. „Kai dviračių vairuotojai arba pėstieji turi galimybę judėti tik važiuojamąja dalimi ir neturi jiems skirtų dviračių arba pėsčiųjų takų, tikimybė, kad įvyks eismo įvykis, reikšmingai išauga. Lietuvoje 2019 m. buvo nustatyti 25 atvejai, 2020 m. 20 atvejų, kai infrastruktūros kokybė arba jos nebuvimas lėmė eismo įvykio kilimą. Tragiškai pasibaigę eismo įvykiai dažniausiai nutikdavo dėl netinkamo šviesoforų veikimo, sankryžų, neįrengto arba neveikiančio apšvietimo, netinkamo arba neįrengto kelkraščio, ženklų nebuvimo arba neatitikimo, kelio vingio, dviračių arba pėsčiųjų takų nebuvimo“¹³⁸. Eismo saugumas priklauso ir nuo kelio pakelės būklės. Terminas „laisvoji zona“ vartojamas kalbant apie neužstotą, pravažiuojamą erdvę už važiuojamosios dalies krašto, skirtą sustabdyti transporto priemonę. Laisvoji zona apima kelkraščius, dviračių takus ir bet kokią papildomą erdvę, jei yra¹³⁹. Tyrimai rodo, kad kliūtys šioje zonoje, pavyzdžiui, medžiai ar stulpai, reikšmingai didina eismo įvykių riziką¹⁴⁰.

Kita eismo įvykių priežastis yra techniniai transporto priemonės gedimai. Dažniausiai jie atsiranda dėl apšvietimo problemų (41,2 proc.), padangų defektų (23,1 proc.), stabdžių sistemos gedimų (15,8 proc.), vairo sistemos gedimų (7,5 proc.), kitų gedimų (12,4 proc.)¹⁴¹. Netinkama transporto priemonių techninė būklė Lietuvoje 2019 m. nulėmė 18 eismo įvykių, 2020 m. 7, o 2021 m. – 6. Dažniausiai eismo įvykiai nutikdavo dėl techninių gedimų eksploatacijos metu, netinkamo protektoriaus gylio, transporto priemonių padangų būklės, netinkamų padangų metų laikui, transporto priemonės perdirbimo, transporto priemonių, kurios nėra skirtos dalyvauti viešajame eisme, eksploatavimo, neatitikties reikalavimams ir padangų amžiaus¹⁴². „Neatitinkantis reikalavimų padangų protektoriaus gylis slidžiame kelyje gali lemti tragiškas pasekmes, nes automobilis gali prarasti stabilumą ir pradėti slysti, išslysti į priešpriešinę eismo juostą, įvykti tiesioginis smūgis su priešinga kryptimi važiuojančia transporto priemone“¹⁴³.

Kelio dangos būklė taip pat turi įtakos eismo saugai, eismo įvykiai dėl Lietuvoje prastėjančios kelių dangos būklės dažnėja: 2019 m. buvo nustatyti 7 tokie atvejai, 2020 m. 9

¹³⁷ *Supra note*, 69: 15.

¹³⁸ Edgaras Naidič ir Justas Bražiūnas, „Žūčių Lietuvos keliuose dinamika ir priežastys“, *Mokslas – Lietuvos ateitis*, 15, (2023): 1-10, <file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/19201.pdf>.

¹³⁹ Ishtiaque Ahmed, „Road Infrastructure and Road Safety“, *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, 83 (2013): 19-25, <https://www.scribd.com/document/436014892/Bulletin83-Article-3>.

¹⁴⁰ Cole D. Fitzpatrick ir kt., „The influence of clear zone size and roadside vegetation on driver behavior“, *Journal of Safety Research* 49 (2014): 97-104, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437514000371>.

¹⁴¹ Gorzelanczyk Piotr, Kliszewski Lukasz ir Piatkowski Piotr, „Analysis of the impact of the technical condition of vehicles on road safety“, *Archiwum Motoryzacji*, 100/2 (2023): 62-74, <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-d2be2017-beec-4015-936f-41871b6980d4/c/pdf-168680-91957.pdf>.

¹⁴² Naidič, *op. cit.*, 6.

¹⁴³ *Ibid.*

atvejai, o 2021 m. – 11 atvejų¹⁴⁴. Viena iš opiausių problemų – kelio provėžos. „Nustatyta, kad automobiliui važiuojant 60 km/h greičiu nelygiu kelio paviršiumi su provėžomis, kai ratai sukinėjami 1 laipsnio kampų, automobilio važiavimas nėra stabilus ir nesaugus, kai provėžų gylis siekia iki 0,05 m, o plotis apie 0,50 m automobilio važiavimas 60 km/h greičiu apsnigtu ir apledėjusiu keliu su provėžomis tampa pavojingas, nes jam prarasti stabilumą užtenka labai mažų jėgų, palyginti su sausa kelio danga“¹⁴⁵.

Kelių eismo saugumo srityje aplinkos veiksniai, ypač oro sąlygos, turi didelę įtaką tiek avarijų dažnumui, tiek jų sunkumui. Tarp šių veiksnių sniegas išsiskiria kaip kritinis veiksnys, dažnai siejamas su padidėjusiu avarijų skaičiumi¹⁴⁶. Žiemą dėl krušos ir sniego ant kelio Jungtinėje Karalystėje eismo įvykių skaičius padidėja iki 50 proc.¹⁴⁷. Andrey ir kt. atliko atsitiktinių duomenų Kanadoje lyginamąją analizę, apibrėždami septynis įvykių tipus, atsižvelgdami į lietaus, audros trukmės ir avarijų dažnumo santykį. Jų tyrimų rezultatai parodė, kad snieguotomis sąlygomis avarijų rizika padidėja net 94–153 proc.¹⁴⁸. Lietingos sąlygos žymiai padidina avarijų riziką, pirmiausia dėl sumažėjusio matomumo ir kelio dangos sąlyčio, kurie padidina rizikingų vairavimo įpročių keliamus iššūkius. Sumažėjęs matomumas ir nepalankios kelio dangos sąlygos padidina reikiamą stabdymo ir reakcijos laiką, o tai kelia didelę riziką tiek vairuotojams, tiek pėstiesiems¹⁴⁹.

Apibendrinant galima teigti, kad kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus nulemia kompleksiniai, tarpusavyje susiję veiksniai. Svarbiausi iš jų yra žmogiškieji veiksniai, transporto priemonės techninė būklė bei kelio ir aplinkos sąlygos. Šių veiksnių sąveika daro reikšmingą įtaką eismo saugai ir avarijų tikimybei.

¹⁴⁴ Naidič, *supra note*, 138.

¹⁴⁵ Vansauskas, *supra note*, 123: 8.

¹⁴⁶ Peyman Sadeghi ir Ahmad Goli, „Investigating the impact of pavement condition and weather characteristics on road accidents“, *International Journal of Crashworthiness*, 29/4 (2024): 1-17, https://www.researchgate.net/publication/380521482_Investigating_the_impact_of_pavement_condition_and_weather_characteristics_on_road_accidents_Review_paper.

¹⁴⁷ Stanislav Mamčič ir Henrikas Sivilevičius, „The Analysis of traffic accidents on Lithuanian regional gravel roads“, *Transport* 28/1 (2013): 108-115, chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://etalpykla.lituanistika.lt/fedora/objects/LT-LDB-0001:J.04~2013~1367190191662/datastreams/DS.002.1.01.ARTIC/content.

¹⁴⁸ Sadeghi, *op. cit.*

¹⁴⁹ *Ibid.*

6. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMŲ PREVENCIJA IR KONTROLĖ.

„Nusikaltimų prevencija yra visuma visų privačių ir valstybinių pastangų, kuriomis siekiama užkirsti kelią nusikalstamosioms veikoms, kad visuomeniniu ir asmeniniu lygmeniu būtų kiekybiškai ir kokybiškai mažinamos nusikalstamos elgesio apraiškos (nusikalstamumas) arba bent minimizuojami konkrečios nusikalstamos veikos padariniai“.¹⁵⁰ „Nusikaltimų prevencija neapsiriboja baudžiamaisiais teisiniais instrumentais, bet apima ir socialines, švietimo ir kitas politines priemones, kurios nusikaltimų prevencijai atrodo tinkamos“.¹⁵¹

Šiame skyriuje pristatomos ir analizuojamos, autorės vertinimu, svarbiausios prevencinės ir kontrolės priemonės, turinčios reikšmingą poveikį kelių transporto eismo saugumo bei transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų mažinimui. Siekiant sistemiškai ir nuosekliai atskleisti šių priemonių turinį bei jų taikymo galimybes, prevencinės priemonės skirstomos į atskiras kategorijas pagal jų pobūdį ir taikymo kryptis. Pagrindinės prevencijos ir kontrolės kryptys siekiant sumažinti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų mastą: švietimas ir vairuotojų mokymas, skirtas eismo dalyvių sąmoningumui ir atsakingam elgesiui ugdyti; socialinė medija ir žiniasklaida, skatinanti saugaus elgesio kultūrą ir didinanti visuomenės informuotumą apie rizikingo vairavimo pasekmes; kelių infrastruktūros gerinimas, siekiant sukurti saugesnę eismo aplinką; transporto priemonių techninės būklės užtikrinimas, mažinantis techniškai netvarkingų transporto priemonių sukeltų pažeidimų riziką; sankcijos už kelių eismo taisyklių pažeidimus, atgrasančios vairuotojus daryti kelių eismo taisyklių pažeidimus, bei autonominių transporto priemonių diegimas, siekiant sumažinti žmogiškąsias klaidas, kurios nulemia kelių transporto eismo saugumo pažeidimus.

Švietimas ir vairuotojų ugdymas. Vairuotojų mokymas reiškia konkrečių įgūdžių mokymą, tuo tarpu vairuotojų švietimas yra platesnis procesas, apimantis įvairesnę informaciją apie vairavimą ir kelių eismo saugumą, nors šie terminai dažnai vartojami kaip sinonimai. Vairuotojų švietimas gali vykti tiek prieš įgyjant vairuotojo pažymėjimą, tiek po jo gavimo¹⁵². Mokymas prieš įgyjant pažymėjimą paprastai pasireiškia dviem formomis – mokyklose vykdomu kelių eismo saugumo švietimu ir individualiomis vairavimo pamokomis su profesionaliais instruktoriais¹⁵³.

¹⁵⁰ Gintautas Sakalauskas, „Nusikaltimų prevencijos programų Lietuvoje nuostatos: tarp absurdo ir kokybės“, *kriminologijos studijos* 4, 4 (2017): 73-74, <https://www.lituanistika.lt/content/65710>.

¹⁵¹ *Ibid.*

¹⁵² Lyndel Bates ir kt., „The effect of psychosocial factors on perceptions of driver education using the goals for driver education framework“, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 66 (2019): 151-161, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847819302189>.

¹⁵³ Maryam Akbari ir kt., „Is driver education contributing towards road safety? a systematic review of systematic reviews“, *Journal of injury & violence research* 13,1 (2021): 69-80, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC8142340/>.

Kelių eismo saugumo švietimas mokyklose yra viena iš galimų priemonių mažinti mirčių ir sužalojimų skaičių tarp jaunų eismo dalyvių¹⁵⁴. Mokyklos laikytinos tinkama ir efektyvia institucine aplinka kelių eismo saugumo švietimui įgyvendinti, kadangi jų pagrindinė funkcija yra ugdymas, o organizacinė struktūra ir turimi ištekliai sudaro palankias sąlygas švietimo procesui. Mokyklos disponuoja kvalifikuotais pedagogais bei reikiama infrastruktūra, įskaitant mokymo patalpas, informacines technologijas ir multimedijos priemones, leidžiančias sistemingai ir nuosekliai perteikti eismo saugumo žinias. Be to, mokyklos pasižymi plačiu tikslinės auditorijos pasiekiamumu, todėl laikytinos viena efektyviausių priemonių, užtikrinančių kelių eismo saugumo žinių sklaidą tarp didelės visuomenės dalies¹⁵⁵. Lietuvoje ikimokyklinio ir mokyklinio amžiaus vaikams kelių eismo saugumo ugdymo disciplina yra integruojama į bendrą ugdymo procesą, vieningos privalomos disciplinos Lietuvoje nėra. Lietuvoje kelių eismo saugumo ugdymas mokyklose taip pat įgyvendinamas sistemiškai, derinant įvairias institucines iniciatyvas ir ugdymo formas. Svarbų vaidmenį šioje srityje atlieka teisėsaugos institucijos, ypač policija. Vilniaus, Klaipėdos, Panevėžio, Telšių ir Utenos apskričių vyriausiuosiuose policijos komisariatuose yra įrengtos saugaus eismo klasės. Policijos įstaigose įrengtų saugaus eismo klasių paskirtis – sudaryti sąlygas ikimokyklinio ugdymo įstaigų vaikams, bendrojo lavinimo mokyklų mokiniams bei kitiems visuomenės nariams ugdyti ir plėtoti savo, kaip eismo dalyvių (pėsčiųjų, keleivių, vairuotojų), saugaus elgesio kompetencijas. Šiose klasėse suteikiama galimybė ne tik įgyti ir gilinti teorines bei praktines žinias apie saugų elgesį kelyje, bet ir ugdyti pagarbą žmogaus gyvybei, atsakomybę už savo veiksmus bei pagarbą kitiems eismo dalyviams. Taip pat formuojamas holistinis požiūris į eismo sistemą, apimančią eismo dalyvio, transporto priemonės, kelio ir eismo aplinkos sąveiką¹⁵⁶. Lietuvoje taip pat vykdomos ir neformalaus ugdymo programos. UAB „Rigveda“ vykdo neformalaus vaikų švietimo programą „Mokausi vairuoti“, kurios tikslas – mokyti saugaus, atsakingo ir pagarbaus elgesio kelyje, suformuoti pradinis automobilio vairavimo įgūdžius, taikyti saugaus eismo sampratą realiame gyvenime. Ši programa skirta 9-12 klasių/I-IV gimnazijos moksleiviams, ugdyti saugaus elgesio kelyje kompetencijas Vilniuje, Kaune, Kauno rajone, Panevėžyje, Alytuje, Marijampolėje, Kalvarijoje, Jurbarko, Ukmergėje, Kėdainiuose ir Jonavoje¹⁵⁷. Jaunesniems 5-8 klasių gimnazijos ir progimnazijos moksleiviams UAB „Rigveda“ vykdo neformalaus vaikų švietimo programą „Du ratai – saugaus kelio herojai“, kurios tikslas – ugdyti mokinių saugaus eismo žinias ir įgūdžius, formuoti atsakingą, saugų bei

¹⁵⁴ SJ Raftery ir LN Wundersitz, *The efficacy of road safety education in schools: A review of current approaches* (South Australia: The University of Adelaide, 2011), 2, [file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/casr077%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/casr077%20(1).pdf).

¹⁵⁵ *Ibid.*, 9.

¹⁵⁶ „Saugaus eismo klasės“, Lietuvos policija, žiūrėta 2026 m. kovo 26 d., <https://policija.lrv.lt/lt/vaikams/saugaus-eismo-klases/>.

¹⁵⁷ „Neformalusis vaikų švietimo programos būrelis „Mokausi vairuoti“, Rigveda mokymo centras, žiūrėta 2026 m. kovo 26 d., <https://rigveda.lt/nvs-mokymai/>.

pagarbiu pagrindu grįstą elgesį eisme, užtikrinant gebėjimą saugiai važiuoti dviračiu bei elektrinėmis mikrojūdumo priemonėmis¹⁵⁸. Patiems mažiausiems 1-4 klasių moksleiviams organizuojamas neformalaus švietimo būrelis mokyklose „Saugus ir išmanus“, kurio metu moksleiviai susipažįsta su saugaus eismo samprata, pėsčiųjų ir keleivių saugaus elgesio taisyklėmis, elgesiu viešajame transporte, bendrosiomis eismo dalyvių pareigomis, saugos priemonėmis ir jų naudojimu eisme bei su atsakomybe už save ir kitus kelyje¹⁵⁹.

Individualios vairavimo pamokos su profesionaliais instruktoriais. Vairuotojų mokymo tvarkos apraše patvirtintame Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2014 m. balandžio 30 d. įsakyme numatyta, kad teorijos žinių mokymo trukmė turi būti ne trumpesnė kaip: – 60 valandų – B ir C1 kategorijoms (kartu); praktinio vairavimo įgūdžių mokymo kurso trukmė (įskaitant galutinę įskaitą) vienam mokiniui vairavimo mokykloje turi būti ne trumpesnė kaip: – 30 akademinių valandų praktikos, t. y. 15 važiavimų po 2 akad. valandas¹⁶⁰. „Mokiniam išlaikius teorijos žinių ir praktinio vairavimo įgūdžių arba tik praktinio vairavimo įgūdžių galutinę įskaitą, vairavimo mokykla ne vėliau kaip kitą dieną informaciją apie mokinį elektroninėmis ryšio priemonėmis pateikia valstybės įmonei „Regitra“, kuri, vadovaudamasi gauta informacija, egzaminuoja būsimuosius vairuotojus Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro nustatyta tvarka“¹⁶¹. Tačiau atsižvelgiant į tai, kad Lietuvoje eismo saugumui įtakos turi oro sąlygos, t. y. lietus, sniegas, rūkas vertėtų atsižvelgti į Švedijoje bei Norvegijoje taikomus reikalavimus išlaikyti „slidžios trasos“ mokymus prieš įgyjant teisę vairuoti transporto priemonę. Švedijoje numatyta, kad automobilių (B kategorijos) ir motociklų (A1, A2 ir A kategorijos) vairavimo egzaminams reikalingas baigtas ir galiojantis rizikos kursas. Privalomas rizikos kursas susideda iš dviejų dalių - 1 dalis skirta alkoholiui, kitiems narkotikams, nuovargiui ir kitokiam didelės rizikos elgesiui, 2 dalis susijusi su greičiu, saugumu ir vairavimu tam tikromis sąlygomis. 2 dalies metu vairuotojai įgyja patirties valdydami transporto priemonę slidžioje kelio dangoje. Baigtas rizikos kursas galioja penkerius metus, tad vairuotojai įgūdžius esant sudėtingoms oro sąlygoms turi atnaujinti periodiškai kas penkerius metus¹⁶². Norvegijoje privalomas vairuotojų mokymas iš viso susideda iš 4 etapų: pagrindinio eismo kurso, pagrindinio mokymo, eismo dalies ir baigiamojo mokymo. 3 etapo tikslas yra sumažinti avarių riziką, vairuoti efektyviai ir saugiai.

¹⁵⁸ „Neformalusis vaikų švietimo programos būrelis „Du ratai – saugaus kelio herojai“, Rigveda mokymo centras, žiūrėta 2026 m. kovo 26 d., <https://rigveda.lt/neformalusis-vaiku-svietimo-programos-burelis-du-ratai-saugaus-kelio-herojai/>.

¹⁵⁹ „Saugus ir išmanus“, VŠĮ būk saugus LT, žiūrėta 2026 m. kovo 27 d., <https://saugilape.lt/bureliai/saugus-ir-ismanus/>.

¹⁶⁰ „Įsakymas dėl vairuotojų mokymo tvarkos aprašo patvirtinimo“, TAR, žiūrėta 2026 m. kovo 27 d., <https://www.e-tar.lt/portal/legalAct.html?documentId=576dd9c0d06811e3a8ded1a0f5aff0a9>.

¹⁶¹ „Vairuotojų mokymas“, Lietuvos transporto saugos administracija, žiūrėta 2026 m. kovo 27 d., <https://tsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/mokymas-ir-egzaminavimas/vairuotoju-mokymas/>.

¹⁶² „Learning how to drive“, Transport Styrelsen, žiūrėta 2026 m. kovo 27 d., <https://www.transportstyrelsen.se/en/road/driving-licences/learning-how-to-drive/>.

Todėl privalomas saugumo kursas mokymo trasoje yra būtina šio etapo dalis. Saugumo kursas, trunka 4 valandas ir vyksta uždaroje mokymo trasoje. Jo tikslas – praktikuotis, kaip išvengti avarių. Kursuose mokomasi, kaip tinkamai užtikrinti keleivių ir krovinio saugumą. Norvegijoje, kur vyrauja skirtingi metų laikai ir įvairūs reljefas, vairavimo sąlygos labai kinta. Esant prastam orui – slidžiai dangai, lietui ar sniegui – gali sumažėti kelio sukibimas. Saugumo kurso tikslas – suprasti, kaip oro sąlygos ir reljefas gali paveikti transporto priemonę, įskaitant sukibimą su keliu ir stabdymo atstumą, bei pasiruošti tinkamai reaguoti į galimas situacijas¹⁶³. Atsižvelgiant į Švedijoje bei Norvegijoje taikomą praktiką, bei į tai, kad Lietuvoje eismo sąlygas neretai apsunkina oro sąlygos į praktinio vairavimo mokymus, kaip privalomąją kurso dalį reiktų įtraukti bent 4 valandų praktinį vairavimą esant slidžiai kelio dangai, pvz., autodromuose, kuriuose yra įrengtos slidžios trasos.

Tačiau, nors vairuotojų mokymas ir švietimas plačiai laikomi viena iš pagrindinių kelių eismo saugumo gerinimo priemonių, moksliniai tyrimai rodo, kad jų poveikis eismo įvykių, sužalojimų ir mirčių mažinimui yra ribotas. Šis ribotas efektyvumas dažnai siejamas su nepakankamai veiksmingais mokymo metodais bei turiniu, kuris ne visuomet apima visus reikšmingus rizikos veiksnius. Atsižvelgiant į tai, akcentuojama, kad veiksmingiausias eismo saugumo gerinimas gali būti pasiektas taikant kompleksinę, įrodymais pagrįstą požiūrį. Tai reiškia, kad švietimo priemonės turėtų būti derinamos su kitais svarbiais veiksniais, tokiais kaip infrastruktūros gerinimas, transporto priemonių saugumo užtikrinimas, teisinis reguliavimas, kontrolės stiprinimas bei nuosekli rizikos mažinimo politika¹⁶⁴.

Socialinė medija ir žiniasklaida. Šiuolaikinėje visuomenėje socialinė medija veikia kaip svarbus įrankis formuojant visuomenės elgesį ir suvokimą apie saugumą kelyje. Socialinė žiniasklaida yra viena iš neteisinių vairuotojų atgrasymo priemonių plačiai taikomų kelių eismo saugumo kontekste. Kelių eismo saugumo kampanijos, akcentuoja galimas rimtas sveikatos pasekmes, atsirandančias dėl nusižengimų, pavyzdžiui, vairavimo išgėrus, įskaitant mirtimi pasibaigusius eismo įvykius arba avarijas, kuriose patiriama sunkių sveikatos sutrikimų. Efektyvių kampanijų strategija apima reguliarias viešųjų ryšių iniciatyvas, skirtas tiek pažeidėjų identifikavimui, tiek informacijos apie teisės pažeidimų pasekmes sklaidai, naudojant įvairius kanalus – televiziją, radiją, brošiūras, plakatus bei kitas komunikacijos priemones. Empiriniai tyrimai rodo, kad tiksliai nukreiptos, plačiai pasiekiamos ir įtikinamai parengtos žiniasklaidos

¹⁶³ „Glattkjøring: alt du trenger å vite“, Forerkortet.no, žiūrėta 2026 m. kovo 28 d., <https://www.xn--frerkortet-0cb.no/guider/glattkjoring>.

¹⁶⁴ Akbari, *supra note*, 153.

kampanijos, grindžiamos ne baime, o aiškia prevencija ir švietimu, gali reikšmingai mažinti tiek nusikalstamą, tiek kultūriškai įsišaknijusį nesaugų vairuotojų elgesį kelyje¹⁶⁵.

Kelių infrastruktūros gerinimas. Kelių infrastruktūra ir aplinka prisideda prie daugiau nei 30 proc. eismo įvykių. Tinkamai suprojektuoti ir prižiūrimi keliai gali sumažinti eismo įvykių tikimybę, o saugūs keliai (keliai, suprojektuoti pagal „Saugios sistemos“ principus, pvz., su vidurinėmis saugos užtvaramis, užtikrinančiomis, kad vairavimo klaidos neturėtų rimtų pasekmių) gali sumažinti eismo įvykių pasekmių rimtumą¹⁶⁶.

Pažeidžiamiausi eismo dalyviai mieste yra - pėstieji, dviratininkai ir motorinių dviračių (pvz., motociklų) naudotojai, jie sudaro didžiąją dalį žuvusiųjų eismo įvykiuose, todėl miestai turėtų stiprinti pastangas gerinti gatvių projektavimą, orientuotą į pažeidžiamus eismo dalyvius, ir užtikrinti geriau apsaugotą infrastruktūrą pėsčiųjų bei dviračių eismui. Šaligatviai ir dviračių takai saugo pažeidžiamiausius eismo dalyvius fiziškai atskirdami juos nuo motorinių transporto priemonių srauto. Galimi skirtingi fizinio atskyrimo lygiai, kurie apibrėžiami standartizuota terminija. Dviračių takas – tai nuo važiuojamosios dalies fiziškai atskirta infrastruktūra, įrengiama naudojant bortus, želdinius, automobilių stovėjimo juostas ar šių priemonių derinį. Tuo tarpu dviračių juosta nuo motorinių transporto priemonių eismo atskiriama tik horizontaliuoju kelio ženkliniu, pavyzdžiui, ištisine balta linija. Kita taikytina priemonė – dalinė (lengvoji) dviračių juostų fizinė atskirtis. Ji apima periodiškai palei dviračių juostos ženklinį įrengiamų fizinių elementų (pvz., stulpelių, atitvarų ar kitų inžinerinių priemonių) naudojimą, siekiant sumažinti motorinių transporto priemonių įvažiavimo į dviračių juostą tikimybę ir padidinti dviratininkų saugumą. Ši priemonė pasižymi santykinio įgyvendinimo paprastumu ir nedidelėmis sąnaudomis, todėl gali būti greitai pritaikoma įvairiose miesto gatvėse¹⁶⁷.

Kelių sankryžų projektiniai sprendiniai yra esminis veiksnys, užtikrinantis dviračių eismo saugą, todėl erdvės skyrimas dviračių eismui turėtų būti pradedamas būtent nuo sankryžų planavimo, o ne laikomas antriniu elementu, įgyvendinamam jau įrengus dviračių takus ar juostas. Tarp efektyviausių priemonių išskirtinos atskiros šviesoforo reguliavimo fazės dviratininkams bei aiškus horizontalusis ir vertikalusis kelio ženklinimas, leidžiantis formuoti nuspėjamas dviratininkų judėjimo trajektorijas sankryžose ir užtikrinti jų pirmumo teisės suvokimą¹⁶⁸.

Šaligatvių platinimas yra dar viena iš veiksmingų priemonių gerinanti infrastruktūros prieinamumą ir saugumą. Papildomai, fizinių inžinerinių priemonių (pvz., atitvarų ar stulpelių)

¹⁶⁵ Jeremy D Davey ir James E Freeman, „Improving Road Safety through Deterrence-Based Initiatives“, *Sultan Qaboos University medical journal* 11, 1 (2011): 29–37, <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC3074684/>.

¹⁶⁶ *Supra note*, 69: 17.

¹⁶⁷ International Transport Forum, *Road Safety in Cities Street Design and Traffic Management Solutions*, (Paris, 2021), 8-9, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/road-safety-cities-street-design-traffic-management.pdf>.

¹⁶⁸ *Ibid.*

įrengimas leidžia efektyviai riboti neteisėtą motorinių transporto priemonių statymą ant šaligatvių ir pėsčiųjų perėjų zonose¹⁶⁹.

Reguliuojamos pėsčiųjų perėjos, įrengtos naudojant šviesoforo reguliavimo ir ženklinimo priemonės, taip pat didina pėsčiųjų saugumą ir skatina darnų judumą, todėl daugeliu atvejų laikytinos pranašesnėmis už skirtingų lygių sprendinius, tokius kaip pėsčiųjų viadukai ar požeminės perėjos. Vieno kilometro dviračių juostos įrengimas Europoje kainuoja apie 100 000 eurų, o dviračių tako – apie 760 000 eurų už kilometrą. Dalinė (lengvoji) atskirtis leidžia sumažinti dviračių tinklo įrengimo kaštus iki 100 000–250 000 eurų už kilometrą. Šaligatvių įrengimo kaina svyruoja nuo 54 000 iki 188 000 eurų už kilometrą (kai jų plotis siekia 1,5–2 metrus). Renkantis dangas ir planuojant biudžetą būtina atsižvelgti ir į priežiūros kaštus, nes nusidėvėjusios dangos yra nesaugios ir nepatrauklios¹⁷⁰.

Tinkamai suprojektuoti saugos barjerai gali sumažinti sunkių eismo įvykių skaičių ir padidinti saugumą kelyje. Jei barjerai tinkamai suprojektuoti, įrengti ir prižiūrimi, jie turėtų sumažinti avarijų, kuriose dalyvauja transporto priemonės, kurių kontrolė buvo prarasta, sunkumą. Apsauginės tvorelės gali veiksmingai nukreipti pėsčiuosius link specialių perėjų, o nedidelės tvorelės sekcijos gali neleisti pėstiesiems (ypač vaikams) netyčia įžengti į važiuojamąją dalį, pavyzdžiui, prie mokyklų ar parkų išėjimų¹⁷¹.

Kelio dangos būklė yra dar vienas esminis veiksnys užtikrinantis gatvių ir kelių saugumą. Paviršiaus defektai, tokie kaip duobės, kelia pavojų tiek dviratininkams, tiek motociklininkams, o prasta kelio danga mažina dviračių naudojimo patrauklumą. Todėl nuolatinė kelių dangos priežiūra yra būtina, o sudėtingomis klimato sąlygomis gali būti reikalingos pažangios, ilgaamžės dangos sprendimų priemonės. Defektinė danga, priklausomai nuo pažeidimų masto, turi būti perdengta, atstatyta arba rekonstruota taip, kad atitiktų šiuolaikinius projektavimo standartus. Reguliari dangos priežiūra ne tik prailgina kelio dangos tarnavimo laiką, bet ir turėtų apimti kelio ženklinimo bei ženklų matomumo ir kokybės palaikymą. Tarptautiniai šaltiniai, tokie kaip „Handbook of Road Safety Measures“, nurodo, kad kelių dangos atstatymas, perdengimas ir reguliari priežiūra žiemos sezono metu yra efektyvios priemonės avarijų mažinimui¹⁷².

Dublino miesto savivaldybė naudoja mobiliųjų duomenų technologijas dviračių eismo infrastruktūros gerinimui, remdamasi „SynchroniCity“ iniciatyvos projektu, finansuojamu ES mokslo ir tyrimų dotacija. Dublino miesto savivaldybė renka duomenis naudodama „See.Sense“ GPS sekimo įrenginius per specialius dviračių žibintus. „See.Sense“ GPS yra dirbtiniu intelektu paremti jutikliai leidžiantys nustatyti eismo saugumo rizikas, stebint beveik įvykusias avarijas,

¹⁶⁹ *Supra note*, 167.

¹⁷⁰ *Ibid.*

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² *Ibid.*

staigų stabdymą, posūkius ir kelio dangos problemas, taip suteikiant galimybę imtis prevencinių priemonių prieš įvykstant eismo įvykiui. Ši sistema suteikia galimybę surinktus duomenis paversti empiriniu pagrindu paremtomis įžvalgomis, leidžiančiomis efektyviai ir pagrįstai priimti sprendimus bei atlikti infrastruktūros planavimą, investicijų pagrindimą ir veiklos stebėseną, pasitelkiant analitinius valdymo įrankius¹⁷³. Dublino miesto savivaldybė tradiciškai priklauso nuo fizinių stebėjimų ir gyventojų pranešimų, identifikuojant prastą kelių dangos būklę. Taikant šiuos jutiklius žymiai pagerėjo informacijos kokybė ir prieinamumas, o surinkta informacija buvo naudojama naujausių Dublino dviračių infrastruktūros gerinimo projektų planavimui¹⁷⁴.

Eismo juostų siaurinimas, mažinimas. Literatūros apžvalga patvirtino galimą siauresnių eismo juostų poveikį greičiui, saugumui ir kitiems transporto aspektams. Statistinė analizė parodė, kad miesto teritorijose eismo juostų pločio susiaurinimas ženkliai sumažina transporto priemonių greitį nepadidinant avarių skaičiaus. Papildoma erdvė, gauta susiaurinant eismo juostas, suteikia galimybių įgyvendinti įvairius saugumo ir pėsčiųjų eismo patobulinimus¹⁷⁵.

Išmanių kelio ženklų, šviesoforų įrengimas. Nepaisant reikšmingos informacinių technologijų pažangos, konkrečioje kelių ženklinimo srityje inovacijų buvo nedaug, todėl atsiranda kritinė spraga, kurią reikia užpildyti. Kelio ženklai vairuotojams teikia informaciją, padedančią saugiai vairuoti transporto priemones. Kad kelio ženklai būtų veiksmingi, jie turi būti matomi ir įskaitomi pakankamu atstumu, kad vairuotojai galėtų imtis tinkamų veiksmų. Nors eismo įvykių priežastys įvairios, viena iš jų yra ta, kad sumažėjęs matomumas riboja vairuotojo gebėjimą rinkti vizualinę informaciją. Todėl kelio ženklinimas, leidžiantis gerai matyti kelią nepalankiomis vairavimo sąlygomis, padeda sumažinti avarių skaičių ir pagerinti eismo saugumą¹⁷⁶. Aktyvios šviesą skleidžiančios kelio ženklinimo priemonės yra tokio tipo ženklinimas, kuris aktyviai skleidžia matomus šviesos signalus, tiesiogiai nukreipdamas eismo dalyvius. Tokios priemonės apima šviesos diodų (LED) ženklinimą ir nuolatinio švytėjimo ženklinimą. Palyginti su pasyviu atspindinčiu ženklinimu, aktyvios šviesą skleidžiančios priemonės užtikrina didesnę matomumą ir stabilesnį šviesos signalą. LED kelio ženklinimo elementai pasižymi šiomis savybėmis: (1) aktyvios šviesos diodų technologijos dėka šviesa prasiskverbia tolygiai, vaizdinis atpažinimas vyksta ilgą laiką ir jai įtakos neturi blogas oras; (2)

¹⁷³ „Smarter Cycling for a Better World“, See.Sense, žiūrėta 2026 m. kovo 28 d., <https://seesense.cc/?srsltid=AfmBOopEp0ymeAioqwiHLLuja9uQs-keySA3BAtnBcZ3Lt8bbwrT7Dpa>.

¹⁷⁴ *Supra note*, 167: 20.

¹⁷⁵ Bahar Azin ir kt., „Urban Arterial Lane Width Versus Speed and Crash Rates: A Comprehensive Study of Road Safety“, *Sustainability* 17, 2 (2025): 1-26, <https://www.mdpi.com/2071-1050/17/2/628#Conclusions>.

¹⁷⁶ Rui He, „Development of intelligent road markings: A review and outlook“, *Journal of Traffic and Transportation Engineering* 13, 1 (2026): 168-187, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2095756425002144>.

LED lempų rutuliukai sunaudoja mažai energijos ir ilgai šviečia; (3) LED kelio ženklavimas reguliuoja šviesos spalvą ir režimą pagal realias kelio sąlygas¹⁷⁷.

Shruti S. Mohite ir kiti sukūrė dirbtiniu intelektu pagrįstą kelio ženklų atpažinimo ir automatinio transporto priemonių greičio reguliavimo modelį. Sistema palygina dabartinį transporto priemonės greitį su atitinkama zonos riba ir automatiškai reguliuoja variklio greitį, jei aptinkamas greičio viršijimas. Eksperimentiniai bandymai esant įvairiam apšvietimui ir aplinkos sąlygoms parodė daug žadantį aptikimo tikslumą, mažą vėlavimą ir efektyvų greičio reguliavimą, patvirtindami gilaus mokymosi modelių diegimo nebrangioje įterptojoje įrangoje galimybes. Sukurta sistema ateityje gali atlikti svarbų vaidmenį tobulinant pusiau autonominio vairavimo technologijas, ypač aplinkose, kuriose kelio ženklų interpretavimas realiuoju laiku yra labai svarbus saugiai navigacijai.¹⁷⁸

Lietuvoje įrengti LED elektroniniai kelio ženklai (KIŽ), „KIŽ“ sistemas sudaro elektroniniai kintamos informacijos kelio ženklai, orų sąlygų jutikliai, fiksuojantys kelio dangos būklę, temperatūrą, vėjo stiprumą ir kitus parametrus, bei transporto srautų analizavimo įrenginiai, apskaičiuojantys eismo srautus konkrečiose kelio vietose¹⁷⁹. „KIŽ“ veikia kaip vaizdo ekranai. Juose atvaizduoti greičio ribojimo ir įspėjamieji kelio ženklai, kurių vairuotojai privalo paisyti. Kaip nurodoma Kelių eismo taisyklėse, jeigu kelio ženklo ir kelių ženklavimo reikalavimai skiriasi, reikia vadovautis kelio ženklu. Kai kelyje įrengti kintamos informacijos kelio ženklai, vadovaujamasi kintamos informacijos kelio ženklais¹⁸⁰. „Taip pat eismo dalyviams teikiama realaus laiko informacija apie pasikeitusias važiavimo sąlygas. Sistema surenka duomenis iš skirtingų kelyje įrengtų jutiklių ir priima sprendimą, kokį kelio ženklą atvaizduoti KIŽ ekrane. Tokiu būdu eismo dalyviai operatyviai informuojami apie tuo metu aktualias eismo sąlygas. Kelių direkcija KIŽ pagalba taip pat įspėja eismo dalyvius apie kelyje vykdomus darbus, eismo įvykius ar kitas kliūtis“¹⁸¹.

„Kelyje Nr. 195 ties Panevėžiu veikia unikali sistema su šiluminėmis kameromis. Jos aptinka stumbrus ar kitus gyvūnus arti kelio. Kai tik aptinkamas judėjimas, sistema įjungia

¹⁷⁷ Rui He, *supra note*, 176.

¹⁷⁸ Shruti S. Mohite, „Design and development of an AI-based real-time road sign detection system for automatic speed control“, *Discover Electronics* 2, 104 (2025): 1-15, <https://link.springer.com/article/10.1007/s44291-025-00148-w>.

¹⁷⁹ „„Via Lietuva“ vairuotojus ragina keliuose stebėti šiuos ženklus: kokią informaciją jie pateikia“, *Via Lietuva*, žiūrėta 2026 m. kovo 30 d., <https://vialietuva.lt/naujienos/via-lietuva-vairuotojus-ragina-keliuose-stebeti-siuos-zenklus-kokia-informacija-jie-pateikia>.

¹⁸⁰ „Apie eismo pokyčius kelyje A1 Vilnius–Kaunas vairuotojus informuoja kintamos informacijos ženklai“, *Via Lietuva*, žiūrėta 2026 m. kovo 30 d., <https://vialietuva.lt/naujienos/apie-eismo-pokycius-kelyje-a1-vilnius-kaunas-vairuotojus-informuoja-kintamos-informacijos-zenklai>.

¹⁸¹ *Ibid.*

įspėjamuosius ženklus ir sumažina greitį. Tokie sprendimai padeda sumažinti eismo įvykių riziką, ypač gyvūnų migracijos metu.“¹⁸²

Atsižvelgiant į tai, Lietuvoje galėtų būti „įrengiami išmanūs kelio ženklai, kurie keistų savo rodmenis remiantis oro ar eismo sąlygomis, informuotų apie kliūtį priekyje, ribojamą greitį, taip pat šviesoforai, kurie keistų signalus pagal eismo srautą, transporto priemonių greitį“¹⁸³. Taip pat svarbu, kad ženklų atpažinimo sistemos plėtra būtų diegiama transporto priemonėse siekiant automatiškai atpažinti kelio ženklus ir informuoti vairuotoją apie leidžiamą greitį kelio atkarpoje, įspėjanti apie kitas pavojingas / svarbias situacijas ar aplinkybes¹⁸⁴.

Apie 50 proc. mirčių dėl eismo įvykių įvyksta per kelias minutes įvykio vietoje arba transportuojant nukentėjusiuosius iki ligoninės. Po eismo įvykio teikiama medicinos pagalba (traumų valdymas) apima pradinį gydymą, suteikiamą nukentėjusiajam įvykio vietoje, transportuojant į tinkamą medicinos įstaigą bei vėliau, o efektyvi šios priežiūros organizacija, įskaitant greitą ir kvalifikuotą transportavimą, reikšmingai sumažina sužalojimų sunkumą ir mirčių riziką. Tyrimai rodo, kad sutrumpinus laiką nuo eismo įvykio iki greitosios medicinos pagalbos atvykimo nuo 25 iki 15 minučių, galima sumažinti mirčių skaičių apie trečdaliu, o sistemingas gelbėjimo ir greitosios pagalbos komandų mokymas gali sumažinti užstrigusių automobilių ir sunkvežimių aukų išlaisvinimo laiką 40–50 proc.¹⁸⁵ Šiuo kontekstu Europos Komisija atidžiai stebi automatizuotos avarinės pagalbos iškviatimo sistemos (eCall) diegimo poveikį. Sistema „eCall“ rimtos avarijos atveju automatiškai surenka 112 – bendrą Europos pagalbos numerį. Ji praneša transporto priemonės buvimo vietą pagalbos tarnyboms, net jei vairuotojas yra be sąmonės arba negali paskambinti¹⁸⁶. „eCall“ – tai išmanioji transporto sistema, kuri įvykus rimtai eismo avarijai automatiškai susisiečia su artimiausiu viešojo saugumo pagalbos centru. Ji perduoda balso ryšį ir minimalų duomenų rinkinį, pvz., tikslią vietą, transporto priemonės tipą ir važiavimo kryptį, kad padėtų pirmosios pagalbos tarnyboms reaguoti greitai ir efektyviai. Sistema gali būti suaktyvinta automatiškai, pavyzdžiui, išsiskleidus oro pagalvėms, arba rankiniu būdu, paspaudus SOS mygtuką automobilyje¹⁸⁷. „eCall“ sistema yra ne tik techninė funkcija – ji gelbsti gyvybes.

¹⁸² Michal Kovalčiuk, „Kaip kintamos informacijos kelio ženklai Lietuvoje gerina saugumą“, Reidas official, žiūrėta 2026 m. kovo 30 d., https://reidasofficial.lt/eismas/kaip-kintamos-informacijos-kelio-zenklai-lietuvoje-gerina-sauguma/#google_vignette.

¹⁸³ Naidič, *supra* note, 138.

¹⁸⁴ *Ibid.*

¹⁸⁵ „Post Impact care“, European Commission, žiūrėta 2026 m. kovo 30 d., https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/post-impact-care_en.

¹⁸⁶ „eCall: automated emergency call for road accidents mandatory in cars from 2015“, European Commission, žiūrėta 2026 m. kovo 30 d., https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_13_534.

¹⁸⁷ „Pan-European eCall: When Cars Call for Help“, cencenelec, žiūrėta 2026 m. kovo 30 d., <https://www.cencenelec.eu/news-events/news/2025/eninthespotlight/2025-04-28-en-16072-2025-on-pan-european-e-call-system/>.

Remiantis ES skaičiavimais, visiškai įdiegus „eCall“ sistemą visoje Europoje, kasmet būtų galima išgelbėti iki 2500 gyvybių ir gerokai sumažinti eismo įvykių sužeidimų sunkumą¹⁸⁸.

Transporto priemonių techninės būklės užtikrinimas. Avarijos, kurias sukelia transporto priemonių gedimai, laikomos transporto priemonių eismo saugumo veiksniais. Jos sudaro mažiau nei 0,5 proc. visų avarijų ir jų lengva išvengti. Dažniausios šių avarijų priežastys yra apšvietimo ir padangų trūkumai. Tokias priežastis galima lengvai pašalinti bent jau atliekant kasdieninę transporto priemonės techninę priežiūrą arba sezoninę techninę priežiūrą. Kasdieninė apžiūra atliekama prieš kiekvieną kelionę, leidžia organoleptiškai patikrinti bendrą transporto priemonės būklę, įskaitant apšvietimo būklę, eksploatacinių skysčių būklę, padangas, stiklo valytuvų arba stabdžių sistemos veikimą¹⁸⁹.

ES per pastaruosius kelis dešimtmečius reikšmingai prisidėjo prie transporto priemonių saugumo gerinimo, dėka kelių kartų atnaujintų Bendrųjų saugumo reglamentų („General Safety Regulation“) ir Pėsčiųjų saugumo reglamento („Pedestrian Safety Regulation“), kurie nustato privalomus ir esminius saugumo reikalavimus transporto priemonėms, parduodamoms ES. Inovacijos transporto priemonių technologijose gali padėti tiek sumažinti avarijos pasekmių sunkumą, tiek sumažinti avarijų tikimybę: pasyviosios saugos funkcijos, tokios kaip saugos diržai, oro pagalvės ir bendras transporto priemonės atsparumas smūgiams, apsaugo keleivius, kai susidūrimas neišvengiamas; aktyviosios saugos funkcijos, tokios kaip pažangioji avarinio stabdymo sistema, išmanioji greičio kontrolė, stabilumo kontrolė ir juostos išvažiavimo įspėjimo sistema, gali visiškai užkirsti kelią avarijoms¹⁹⁰. Be to, verta paminėti, kad, be ES reikalavimų dėl transporto priemonių saugumo, gamintojai buvo papildomai skatinami kurti dar saugesnes transporto priemones ir diegti pažangiausias saugos technologijas per naujų automobilių vartotojų vertinimo ir reitingavimo programas, ypač Europos naujų automobilių vertinimo programą (Euro NCAP). Euro NCAP, kurią vykdo automobilių klubai, tyrimų institutai ir transporto administracijos, suteikia vertingą priemonę visos transporto priemonės saugumo kokybei įvertinti, o testų rezultatai gerai koreliuoja su realiomis avarijų pasekmėmis. Tyrimai rodo, kad dalyvaujant eismo įvykiuose, transporto priemonės, įvertintos Euro NCAP 5 žvaigždutėmis, sumažina tikimybę, jog žmonės patirs mirtinus sužalojimus 68 proc., o sunkius sužalojimus – 23 proc., palyginti su transporto priemonėmis, turinčiomis tik 2 žvaigžduotes. Tai rodo, kad didesnis transporto priemonės saugumo įvertinimas tiesiogiai susijęs su mažesne eismo įvykių metu

¹⁸⁸ *Supra note*, 187.

¹⁸⁹ Piotr Gorzelańczyk, Lukasz Kliszewski ir Piotr Piątkowski, „Analysis of the impact of the technical condition of vehicles on road safety“, *The Archives of Automotive Engineering – Archiwum Motoryzacji* 100, 2, (2023): 62-74, chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-d2be2017-beec-4015-936f-41871b6980d4/c/pdf-168680-91957.pdf.

¹⁹⁰ *Supra note*, 69: 15.

patiriamų sužalojimų rizika. Svarbu pabrėžti, kad pramonė turi pareigą vartotojams tiekti saugius produktus ir, kilus saugumo problemoms, imtis tinkamų korekcinų priemonių. Kadangi saugumo problemos dažnai pasireiškia po transporto priemonių pateikimo į rinką, būtinos reguliarios techninės būklės patikros, užtikrinančios vartotojų apsaugą visą transporto priemonės eksploatacijos laikotarpį¹⁹¹.

Sankcijos už kelių eismo taisyklių pažeidimus. Klasikinė atgrasymo teorija teigia, kad asmenys vengia neteisėto elgesio, jei mano, jog yra didelė tikimybė būti nubaustiems, o bausmė bus pakankamai griežta ir paskirta operatyviai. Šių veiksmų derinimas laikomas būtina sąlyga kuriant veiksmingą sankcijų sistemą, skirtą mažinti vairuotojų daromus pažeidimus, ką patvirtina ir daugelis mokslinių tyrimų¹⁹². Tam, kad kelių eismo sankcijų teisinio reguliavimo pokyčiai turėtų apčiuopiamą poveikį vairuotojų elgesiui, būtina didinti visuomenės informuotumą ir supratimą apie šiuos pokyčius, taip pat užtikrinti pakankamai aukštą teisės normų laikymosi kontrolės lygį, kuris leistų efektyviai taikyti sankcijas ir jas įgyvendinti nedelsiant. Reikėtų apsvarstyti galimybę taikyti skirtingas sankcijas, atsižvelgiant į pažeidimo pavojingumo laipsnį. Tačiau tam, kad sankcijos būtų veiksmingos, jos turi būti patikimos ir suvokiamos kaip proporcingos padarytam pažeidimui (t. y. už sunkesnius pažeidimus turi būti skiriamos griežtesnės sankcijos)¹⁹³. Taip pat siūloma taikyti laipsnišką sankcijų sistemą greičio viršijimo pažeidėjams, įskaitant išmaniosios greičio kontrolės sistemų diegimą, kaip vieną iš sankcijų formų. Išmaniosios greičio kontrolės technologijų naudojimas galėtų turėti tiesioginį poveikį mažinant greičio viršijimo atvejų skaičių, nes fiziškai ribotą galimybę viršyti nustatytą greitį¹⁹⁴.

Svarbu užtikrinti, kad nacionaliniu lygmeniu būtų įgyvendinamos pakankamos kontrolės priemonės, skirtos teisės aktų laikymuisi užtikrinti; jos turi būti matomos, užtikrinti operatyvų sankcijų taikymą ir palaikyti visuomenės informuotumą apie galiojančius reikalavimus. Taip pat tikslinga atlikti tolesnius tyrimus, siekiant įvertinti santykinę bausmės griežtumo, jos neišvengiamumo (operatyvumo) ir sulaikymo tikimybės reikšmę¹⁹⁵.

Baudų už kelių eismo taisyklių pažeidimus sistema laikoma svarbiu veiksmu, užtikrinančiu kelių eismo taisyklių laikymąsi ir eismo dalyvių saugumą. Baudų tikslas – pakeisti vairuotojų rizikingą elgesį į saugesnį ir atgrasyti juos nuo kelių eismo taisyklių pažeidimų darymo ar pakartotinių pažeidimų. Tačiau ne tik pati sankcija, bet ir šių konkrečių baudų suvokimas yra

¹⁹¹ *Supra note*, 69: 18.

¹⁹² Research Department, *Considering the penalties for dangerous driver behaviours in Ireland Examining speeding, mobile phone use and non-seat belt use*, (Dublin, 2022), 6, <https://www.thestory.ie/2023/01/06/road-safety-authority-research-flagged-concerns-over-effectiveness-of-doubling-fines-with-many-irish-drivers-feeling-they-are-unlikely-to-be-apprehended/>.

¹⁹³ *Ibid.*

¹⁹⁴ *Ibid.*

¹⁹⁵ *Ibid.*

svarbiausias atgrasymo nuo kelių eismo taisyklių pažeidimų veiksnys¹⁹⁶. Pavyzdžiui, keli tyrimai nustatė, kad sulaikymo realumas (tikimybė būti sulaikytam ir patrauktam atsakomybėn) yra vienas iš svarbiausių atgrasymo kintamųjų. Be to, paskirtos baudos sumažina pakartotinių kelių eismo taisyklių pažeidimų tikimybę. Taigi, sankcijos taikymas turėtų didinti kelių eismo taisyklių laikymąsi ir stiprinti suvokiamą bausmės veiksmingumą. Taip pat nustatyta, kad vairuotojo pažymėjimo galiojimo sustabdymas yra viena efektyviausių sankcijų, skatinančių laikytis kelių eismo taisyklių, tuo tarpu piniginės baudos laikomos palyginti mažiau veiksmingomis priemonėmis. Kita vertus, faktas, kad asmuo jau anksčiau buvo nubaustas už kelių eismo taisyklių pažeidimą, rodo polinkį jų nesilaikyti. Todėl, kai kurie autoriai teigia, kad sankcijos labiau padeda identifikuoti rizikingus vairuotojus, kurie linkę pažeidinėti kelių eismo taisykles, o ne veiksmingai mažina pažeidimų skaičių¹⁹⁷.

Autonominių transporto priemonių diegimas. Šiuolaikinėje technologijų gausoje, civilinės apyvartos ir eismo kontekste, būtina ieškoti kompleksinių sprendimų, siekiant užtikrinti efektyvų teisinį reguliavimą ir saugų eismą Lietuvoje. Viena iš alternatyvių krypčių, mažinant pažeidimų skaičių netaikant vien tik piniginių baudų, galėtų būti autonominių transporto priemonių plėtra. T. J. Cowper ir kt. tyrimuose teigiama, kad ateityje transporto priemonės galės judėti be žmogaus valdymo, taip iš esmės eliminuodamos žmogiškas klaidas: „šiandien vairavimas suvokiamas kaip aktyvus procesas, tačiau žmonės daro klaidas, o jų sprendimai lemia eismo įvykius. Ateityje vairuotojo nebereikės, o greitis taps mažiau reikšmingas – kelionė iš vieno taško į kitą taps laiku kitai veiklai (darbui, poilsiui, skaitymui ir pan.)“¹⁹⁸. Remiantis JAV Transporto departamento duomenimis, kasmet pasaulyje eismo įvykiuose žūsta apie 1,25 mln. žmonių, o daugiau nei 90 proc. šių įvykių lemia žmogiškosios klaidos. Kirsten Korosec taip pat pažymi, kad Jungtinėse Amerikos Valstijose per metus eismo įvykiuose žūsta daugiau nei 40 000 žmonių, o apie 4,6 mln. asmenų patiria sužalojimus eismo įvykiuose, kas dar kartą patvirtina būtinybę ieškoti inovatyvių ir kompleksinių sprendimų eismo saugumui gerinti. Atsižvelgiant į tai, galima daryti prielaidą, kad technologinės inovacijos transporto srityje, ypač autonominio vairavimo plėtra, artimiausiu metu gali tapti viena iš priemonių mažinant kelių eismo taisyklių pažeidimų skaičių. Vis dėlto kyla klausimas, ar toks pažeidimų mažėjimas būtų vertinamas

¹⁹⁶ Rasa Markšaitytė ir kt., „Exploring the perceived effectiveness and strictness of penalties for traffic offences: The influence of prior punishment experience and evaluation perspective (personal vs. general)“, *Journal of Safety Research* 90 (2024): 192-198,

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437524000537?via%3Dihub>.

¹⁹⁷ *Ibid.*, 189.

¹⁹⁸ Erika Statkienė, „Penalties for the road traffic offenses - the goal is to punish or to educate?“, *CROMA* 10, 1, (2022): 24 – 47, [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://etalpykla.lituanistika.lt/object/LT-LDB-0001:J.04~2022~1652272788023/J.04~2022~1652272788023.pdf](https://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://etalpykla.lituanistika.lt/object/LT-LDB-0001:J.04~2022~1652272788023/J.04~2022~1652272788023.pdf).

palankiai ir pačių institucijų požiūriu, kadangi mažėjant pažeidimų skaičiui, atitinkamai mažėtų ir į valstybės biudžetą surenkamos lėšos iš baudų už kelių eismo taisyklių pažeidimus¹⁹⁹.

Šiuo metu didelės investicijos skiriamos sujungtų ir automatizuotų transporto priemonių kūrimui bei jų sąveikai su kitais eismo dalyviais ir tiek skaitmenine, tiek fizine kelių infrastruktūra. Trečiojo „Mobilumo paketo“ dalimi priimta ES strategija dėl sujungto ir automatizuoto mobilumo atveria didelį potencialą sumažinti ir galutinai pašalinti vairuotojų klaidas, tačiau kartu sukuria naujų iššūkių, tokių kaip kibernetinis saugumas bei sąveika su „tradicinėmis“ transporto priemonėmis ir kitais eismo dalyviais²⁰⁰.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, galima išskirti pagrindines prevencijos kryptys siekiant sumažinti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų mastą. Pirmoji kryptis – švietimas ir vairuotojų ugdymas, kuris sudaro pagrindą ilgalaikiam sąmoningumo didinimui ir atsakingo elgesio skatinimui tarp eismo dalyvių. Antroji kryptis – socialinė medija ir žiniasklaidos vaidmuo, kuri pasitelkiama skatinti saugaus elgesio kultūrą ir moralines bei socialines normas, tokias kaip pavojų keliančių veiksmų bei pasekmių demonstravimas. Trečioji kryptis - kelių infrastruktūros gerinimas, įskaitant dviračių ir pėsčiųjų eismo atskyrimą, gatvių projektavimą orientuotą į pažeidžiamiausius eismo dalyvius, kelių sankryžų projektinius sprendimus, šaligatvių platinimą, kelių dangos būklę, siauresnių eismo juostų miestuose įrengimą, išmanių kelio ženklų su LED apšvietimu platesnį pritaikymą, greičio matavimo įrenginius ir kitas technines priemones, prisideda prie žmogiškojo faktoriaus klaidų mažinimo, reguliuoja eismo srautus ir reikšmingai didina eismo saugumą. Ketvirtoji kryptis – transporto priemonių techninė būklė, siekiant užtikrinti patikimą transporto priemonių eksploatavimą. Penktoji kryptis – sankcijos už kelių eismo taisyklių pažeidimus, baudos, kurios veikia kaip atgrasančioji priemonė, užtikrinant, kad pažeidėjai patirtų realias pasekmes už taisyklių nesilaikymą bei alternatyvios sankcijos tokios, kaip išmaniosios greičio kontrolės technologijų naudojimas. Šeštoji kryptis – autonominių transporto priemonių diegimas, kuris gali sumažinti žmogaus klaidas, avarijas ir mirtimis pasibaigiančius eismo įvykius, taip užtikrinant saugesnę eismo aplinką ateityje.

¹⁹⁹ *Supra note*, 69: 17.

²⁰⁰ *Ibid.*

IŠVADOS

1. Pagal BK 281 straipsnį vairuotoju pripažįstamas kiekvienas asmuo, kuris faktiškai valdo transporto priemonės judėjimą, t. y. atlieka valingus veiksmus, dėl kurių transporto priemonė juda, nepaisant to, ar jis turi teisę vairuoti, ar valdo transporto priemonę, kurią valdyti gali tik atitinkamą kategoriją turintis asmuo, ar net jei valdo kelių eismui nepritaikytą transporto priemonę.

2. 2020–2021 m. COVID-19 pandemija Lietuvoje laikinai sumažino kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų skaičių dėl įvestų ribojimų ir sumažėjusio transporto eismo intensyvumo, tačiau po 2022 m., kai transporto eismo intensyvumas pasiekė priešpandeminį lygį, padidėjo tiek LR BK 281 str. įtvirtintų nusikalstamų veikų, tiek bendras eismo įvykių skaičius.

3. 2019 – 2025 m. laikotarpiu Lietuvoje užregistruotų kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų statistinių duomenų analizė rodo, kad tipinis kelių transporto eismo taisyklių ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidėjas yra vyras, darbingo amžiaus nuo 40 iki 59 metų, turintis vidurinį, aukštąjį/aukštąjį universitetinį išsilavinimą.

4. 2019 – 2025 m. laikotarpiu didžiausią nukentėjusiųjų nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų dalį sudarė moterys, taip pat dažniausiai nukentėjo asmenys priklausantys 40 - 59 metų amžiaus grupei, turintys vidurinį ir aukštąjį/aukštąjį universitetinį išsilavinimą. Tiriamuoju laikotarpiu neblaivūs nukentėję asmenys sudarė tik - 0,6 proc., o daugiausiai nukentėjusiųjų užregistruota miesto teritorijoje - 69,2 proc.

5. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus nulemia kompleksiniai, tarpusavyje susiję veiksniai: žmogiškieji veiksniai, transporto priemonės techninė būklė bei kelio ir aplinkos sąlygos. Šių veiksmų sąveika daro reikšmingą įtaką eismo saugai ir avarijų tikimybei.

6. Pagrindinės prevencijos kryptys siekiant sumažinti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų mastą: švietimas ir vairuotojų ugdymas, socialinė medija ir žiniasklaidos vaidmuo, kelių infrastruktūros gerinimas, transporto priemonių techninė būklė, sankcijos už kelių eismo taisyklių pažeidimus bei autonominių transporto priemonių diegimas.

PASIŪLYMAI

1. Skirta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai ir Lietuvos transporto saugos administracijai. Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko įsakyme „Dėl vairuotojų mokymo tvarkos aprašo patvirtinimo“ numatyti bent 4 valandų privalomąjį praktinį vairavimą esant slidžiai kelio dangai, pvz., autodromuose, kuriuose yra įrengtos slidžios trasos.
2. Skirta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai, AB „Via Lietuva“ ir Lietuvos transporto saugos administracijai. Plačiau taikyti išmaniuosius kelio ženklus, kurie, reaguodami į realias oro ir eismo sąlygas, dinamiškai keičia savo rodmenis ir informuoja eismo dalyvius apie kliūtis kelyje, leistiną greitį ar kitus pavojus, taip pat diegti pažangius šviesoforus, gebančius reguliuoti signalus pagal eismo srautą ir transporto priemonių judėjimo greitį; kartu tikslinga plėsti ir kelio ženklų, reaguojančių į gyvūnų judėjimą bei įspėjančių vairuotojus apie gyvūnus važiuojamojoje dalyje ar jos prieigose, naudojimą.
3. Skirta Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai. Prie jau galiojančių sankcijų už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus, pažeidėjams taikyti įpareigojimą transporto priemonėse įdiegti išmaniąsias greičio kontrolės sistemas, kurios įspėtų apie viršijamą greitį garsiniais ar kitais signalais arba ribotų transporto priemonės greitį; tokios priemonės jau yra privalomai diegiamos Europos Sąjungos valstybėse naujuose automobiliuose pagal ES teisės aktus, todėl jų taikymas individualizuotai kaip sankcija galėtų būti efektyvi elgesio koregavimo priemonė, papildanti tradicines administracines ir baudžiamąsias nuobaudas.

LITERATŪRA

Teisės aktai:

1. „Įsakymas dėl vairuotojų mokymo tvarkos aprašo patvirtinimo“. TAR. Žiūrėta 2026 m. kovo 27 d. <https://www.e-tar.lt/portal/legalAct.html?documentId=576dd9c0d06811e3a8ded1a0f5aff0a9>.
2. „Lietuvos Respublikos Baudžiamasis kodeksas“. Infolex. Žiūrėta 2025 m. lapkričio 6 d. <https://www.infolex.lt/ta/66150>.
3. „Lietuvos Respublikos Konstitucija“. LRS. Žiūrėta 2026 m. vasario 22 d. <https://www.lrs.lt/home/Konstitucija/Konstitucija20220522.htm>.
4. „Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas“. e-seimas.lrs.lt. Žiūrėta 2025 m. lapkričio 7 d. <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.111999>.

Teismų praktika:

5. „Lietuvos Aukščiausio teismo 2021 m. lapkričio 11 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-147-489/2021“. Infolex. Žiūrėta 2026 m. vasario 20 d. https://www.infolex.lt/tp/2037266#B_0.
6. „Lietuvos Aukščiausio teismo 2022 m. gegužės 25 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-155-719/2022“. Infolex. Žiūrėta 2026 m. vasario 20 d. https://www.infolex.lt/tp/2084269#B_0.
7. Lietuvos Aukščiausio Teismo 2009 m. kovo 24 d. Teismų praktikos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (Baudžiamojo kodekso 281 straipsnis) baudžiamosiose bylose apžvalga Nr. 30, 24. <https://www.lat.lt/lat-praktika/lat-praktikos-tam-tikrose-teises-srityse-apzvalgos/ baudziamuju-bylu-apzvalgos/68>.
8. Lietuvos Aukščiausio Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2022 m. spalio 19 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-98-628/2022. Infolex. Žiūrėta 2025 m. lapkričio 6 d. <https://www.infolex.lt/tp/2113906>.
9. Panevėžio apygardos teismo 2022 m. birželio 23 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-121-350/2022. Infolex praktika. Žiūrėta 2025 m. lapkričio 7 d. https://www.infolex.lt/tp/2091211#B_0.

10. Panevėžio apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2025 m. lapkričio 27 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-143-491/2025. Žiūrėta 2026 m. vasario 27 d. https://www.infolex.lt/tp/2353006#B_0.
11. Šiaulių apygardos teismo 2021 m. gegužės 13 d. nutarimas administracinio nusižengimo byloje Nr. AN2-79-300/202. Infolex praktika. Žiūrėta 2025 m. lapkričio 20 d. https://www.infolex.lt/tp/1993924#B_0.

Specialioji literatūra

12. Andre Roets. „An Assessment of the Criminology Significance of Motor Vehicle Crash Data within the Criminal Justice Context“. Doktoro disertacija, Pretorija: Pietų Afrikos Respublikos universitetas, 2015. <https://ir.unisa.ac.za/handle/10500/18881>.
13. Arafa A ir Saleh LH. „Age-related differences in driving behaviors among non-professional drivers in Egypt“. *PLoS ONE*, 15(9) (2020): 1-9. <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0238516>.
14. Arvydas Pocius. „Sintetinis nusikaltėlio asmenybės formavimosi modelis“ *Teisė* 64 (2007): 92-109. <https://www.lituanistika.lt/content/17938>.
15. Bahar Azin ir kt. „Urban Arterial Lane Width Versus Speed and Crash Rates: A Comprehensive Study of Road Safety“, *Sustainability* 17, 2 (2025): 1-26. <https://www.mdpi.com/2071-1050/17/2/628#Conclusions>.
16. Bela Csitéi. „Self-Driving Cars and Criminal Liability“. *Debreceni Jogi Műhely*, (2020): 34-46. https://www.researchgate.net/publication/348701158_Self-Driving_Cars_and_Criminal_Liability.
17. Brian Bell, Rui Costa ir Stephen Machin. „Why Does Education Reduce Crime?“. *IZA – Institute of Labor Economics* 11805 (2018): 1-60. <https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/717895>.
18. Cole D. Fitzpatrick ir kt. „The influence of clear zone size and roadside vegetation on driver behavior“. *Journal of Safety Research* 49 (2014): 97-104. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437514000371>.
19. Edgaras Naidič ir Justas Bražiūnas. „Žūčių Lietuvos keliuose dinamika ir priežastys“. *Mokslas – Lietuvos ateitis*, 15, (2023): 1-10. <file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/19201.pdf>.
20. Eleonora Papadimitriou. *Thematic Report. Main factors causing fatal crashes*. European Commission, 2023. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://road->

safety.transport.ec.europa.eu/document/download/a7428369-8eaf-4032-806e-ea08b46028c0_en?filename=ERSO-TR-MainCauses.pdf.

21. Erika Statkienė. „Penalties for the road traffic offenses - the goal is to punish or to educate?“. *CROMA* 10, 1, (2022): 24 – 47. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://etalpykla.lituanistika.lt/object/LT-LDB-0001:J.04~2022~1652272788023/J.04~2022~1652272788023.pdf.
22. European Commission, EU road safety policy framework 2021-2030 – Next steps towards ‘Vision Zero’. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2020. <file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/next%20steps%20towards%20%E2%80%98vision%20zero-MI0219942ENN.pdf>.
23. Europos Audito Rūmai. ES kelių eismo saugumo tikslų siekimas: Laikas perjungti aukštesnę pavarą Liuksemburgas, 2024. https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_LT.pdf.
24. Francisco Alonso ir kt. „Speed and road accidents: behaviors, motives, and assessment of the effectiveness of penalties for speeding“. *American Journal of Applied Psychology* 1, 3 (2013): 58-64. https://www.researchgate.net/publication/260790064_Speed_and_road_accidents_behavior_s_motives_and_assessment_of_the_effectiveness_of_penalties_for_speeding.
25. Garjanis Maris. „Criminal Understanding of the Concept of a Driver During Driver Training and Skill Testing“. *SOCIETY. INTEGRATION. EDUCATION* 5 (2020): 89-101. <https://journals.rta.lv/index.php/SIE/article/view/5127>.
26. Genovaitė Babachinaitė ir kt. *Kriminologija*. Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2010.
27. Gintaras Šapoka. „Sovietinės Lietuvos baudžiamosios teisės vertinimas lietuvių teisininkų išeivių darbuose“, *Jurisprudencija*. 18 (2) (2011). <https://ojs.mruni.eu/ojs/jurisprudence/article/view/602>.
28. Gintautas Sakalauskas. „Nusikaltimų prevencijos programų Lietuvoje nuostatos: tarp absurdo ir kokybės“. *kriminologijos studijos* 4, 4 (2017): 72-97. <https://www.lituanistika.lt/content/65710>.
29. Gintautas Sakalauskas ir kt. *Registruotas ir latentinis nusikalstamumas Lietuvoje: tendencijos, lyginamieji aspektai ir aplinkos veiksniai*. Vilnius: Eugrimas, 2011. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://teise.org/wp-content/uploads/2011/12/Registruotas-ir-latentinis-nusikalstamumas.pdf.
30. Gorzelanczyk Piotr, Kliszewski Lukasz ir Piatkowski Piotr. „Analysis of the impact of the technical condition of vehicles on road safety“. *Archiwum Motoryzacji*, 100/2 (2023): 62-74. chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-d2be2017-beec-4015-936f-41871b6980d4/c/pdf-168680-91957.pdf .

31. Herke Csongor ir Dalia Perkumienė. „Artificial intelligence and human rights, with special reference to self-driving vehicles“. *Laisvalaikio tyrimai: elektroninis mokslo žurnalas* 2, 24 (2024): 28–38. [file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/3+Straipsnis%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/3+Straipsnis%20(1).pdf).
32. Ieva Zdanavičiūtė. „Baudžiamosios atsakomybės už transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimus problemos pagal naująjį Lietuvos Respublikos baudžiamąjį kodeksą“. *Jurisprudencija* 45, 37 (2003). <https://ojs.mruni.eu/ojs/jurisprudence/article/view/3366>.
33. Ilona Michailovič, „Moterų nusikalstamo elgesio problematika“, *Teisė* 93 (2015): 82-94. https://www.researchgate.net/publication/330724630_MOTERU_NUSIKALSTAMO_ELGESIO_PROBLEMATIKA .
34. Inga Blažienė ir kt. *Lietuvos gyventojų demografinių struktūrų ir procesų kaita*. Vilnius: LSMC Sociologijos institutas, 2023. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/https://lstc.lt/wp-content/uploads/2024/04/Leidiny_175x245cm-skaitmena.pdf .
35. International Transport Forum. *Road Safety in Cities Street Design and Traffic Management Solutions*. Paris, 2021. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/road-safety-cities-street-design-traffic-management.pdf> .
36. Isaac Llorente Blanco. „Criminological Aspects in the Field of Road Safety“, *Logos Guardia Civil: Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil*, 2 (2024): 457-474. <https://revistacugc.es/article/view/6199/7171>.
37. Ishtiaque Ahmed. „Road Infrastructure and Road Safety“. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, 83 (2013): 19-25. <https://www.scribd.com/document/436014892/Bulletin83-Article-3>.
38. Jackisch Josephine ir kt. *European Facts and the Global Status Report on Road Safety 2015*. Pasaulio sveikatos organizacijos Europos regiono biuras, 2015. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclclefindmkaj/https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/03613722-4f23-47a4-8967-3f081d8e3322/content.
39. Jeremy D Davey ir James E Freeman. „Improving Road Safety through Deterrence-Based Initiatives“. *Sultan Qaboos University medical journal* 11, 1 (2011): 29–37. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC3074684/>.
40. Jonas Prapiestis ir kt. Lietuvos baudžiamosios justicijos teisė patirtis ir ateitis Recenzuotų mokslinių straipsnių rinkinys. Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2024.

<https://etalpykla.lituanistika.lt/fedora/objects/LT-LDB-0001:J.04~2024~1746727194324/datastreams/DS.002.0.01.ARTIC/content>.

41. Jose Maria Failde-Garrido ir kt. „Traffic Crimes and risky driving: The role of personality and driving anger”. *Current Psychology*, 42 (2023): 12281–12295. <https://link.springer.com/article/10.1007/s12144-021-02634-2#Abs1>.
42. Jurijus Zaranka. „Kelių transporto priemonių vairuotojų elgsenos veiksnių įtakos eismo saugai tyrimas“. Daktaro disertacija, Vilniaus Gedimino technikos universitetas, 2012. <https://talpykla.elaba.lt/elaba-fedora/objects/elaba:1800548/datastreams/MAIN/content>.
43. Justina Slavinskienė ir Kristina Žardeckaitė-Matulaitienė. „Rizikingo vairavimo motyvų, rizikingo vairavimo stiliaus ir neigiamų tokio vairavimo pasekmių sąsaja: literatūros apžvalga“. *Visuomenės sveikata*, 1/76, (2017): 26–35. https://www.researchgate.net/publication/325569056_Rizikingo_vairavimo_motyvu_rizikingo_vairavimo_stiliaus_ir_neigiamu_tokio_vairavimo_pasekmiu_sasaja_literaturos_apzvalga.
44. Katerina Bucsuhaży. „Human factors contributing to the road traffic accident occurrence“, *Transportation Research Procedia* 45, (2020): 555-561. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146520302192>.
45. Kristina Žardeckaitė-Matulaitienė ir kt. *Pradedančiųjų vairuotojų psichologinės charakteristikos ir jų svarba kelių eismo taisyklių pažeidimams*. Kaunas: Vytauto Didžiojo universitetas, 2018. <https://portalcris.vdu.lt/server/api/core/bitstreams/1fe9c726-0434-49cd-a827-40fed11823ef/content>.
46. Laura Ustinavičiūtė ir kt. „Kriminogeninių rizikos veiksnių palyginimas skirtingose Lietuvos teisės pažeidėjų grupėse“. *Socialinių mokslų studijos* 4, 8 (2010): 39-56. <https://cris.mruni.eu/server/api/core/bitstreams/ec29488c-45db-4b8d-bf96-681af0739a69/content>.
47. Linas Žalnieriūnas. „Priežastinis ryšys ir jo nustatymas baudžiamojoje teisėje“. Daktaro disertacija, Mykolo Romerio universitetas, 2021. <https://cris.mruni.eu/cris/entities/etd/7fa829c4-bc5d-4e3e-aef4-189381b623c4>.
48. Lyndel Bates ir kt. „The effect of psychosocial factors on perceptions of driver education using the goals for driver education framework“. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 66 (2019): 151-161. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847819302189>.
49. Lisa Precht, Andreas Keinath ir Josef F. Krems. „Identifying the main factors contributing to driving errors and traffic violations – Results from naturalistic driving data“.

- Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 49 (2017): 49-92.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847817301171>.
50. Maryam Akbari ir kt. „Is driver education contributing towards road safety? a systematic review of systematic reviews“. *Journal of injury & violence research* 13,1 (2021): 69-80.
<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC8142340/>.
 51. Nataliya Gutorova ir Oleksandra Rudnyev. „Preventative role of criminal law for traffic safety“. *SHS Web of Conferences* 68, 01012 (2019): 1-9.
<https://doi.org/10.1051/shsconf/20196801012>.
 52. Peyman Sadeghi ir Ahmad Goli. „Investigating the impact of pavement condition and weather characteristics on road accidents“. *International Journal of Crashworthiness*. 29/4 (2024): 1-17.
https://www.researchgate.net/publication/380521482_Investigating_the_impact_of_pavement_condition_and_weather_characteristics_on_road_accidents_Review_paper.
 53. Piotr Gorzelańczyk, Lukasz Kliszewski ir Piotr Piątkowski. „Analysis of the impact of the technical condition of vehicles on road safety“. *The Archives of Automotive Engineering – Archiwum Motoryzacji* 100, 2, (2023): 62-74. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-d2be2017-beec-4015-936f-41871b6980d4/c/pdf-168680-91957.pdf.
 54. Pranas Švedas. „Blanketinės dispozicijos Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse“ *Teisė* 77 (2010): 181–193.
 55. Rakshan Gupta. „Distracted driving: its Causes and Effects“. *International Journal for Research Publication and Seminar*. 15/2 (2023): 117–129.
https://www.researchgate.net/publication/380842499_Distracted_driving_its_Causes_and_Effects.
 56. Rasa Markšaitytė ir kt. „Exploring the perceived effectiveness and strictness of penalties for traffic offences: The influence of prior punishment experience and evaluation perspective (personal vs. general)“. *Journal of Safety Research* 90 (2024): 192-198.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437524000537?via%3Dihub>.
 57. Research Department. *Considering the penalties for dangerous driver behaviours in Ireland Examining speeding, mobile phone use and non-seat belt use*. Dublin, 2022.
<https://www.thestory.ie/2023/01/06/road-safety-authority-research-flagged-concerns-over-effectiveness-of-doubling-fines-with-many-irish-drivers-feeling-they-are-unlikely-to-be-apprehended/>.

58. Rui He. „Development of intelligent road markings: A review and outlook“. *Journal of Traffic and Transportation Engineering* 13, 1 (2026): 168-187.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2095756425002144> .
59. Sarah Bennett, David P. Farrington ir L. Rowell Huesmann. „Explaining gender differences in crime and violence: The importance of social cognitive skills“. *Elsevier* 10(3) (2005): 263-288.
https://www.researchgate.net/publication/222205444_Explaining_Gender_Differences_in_Crime_and_Violence_The_Importance_of_Social_Cognitive_Skills.
60. Shruti S. Mohite. „Design and development of an AI-based real-time road sign detection system for automatic speed control“. *Discover Electronics* 2, 104 (2025): 1-15.
<https://link.springer.com/article/10.1007/s44291-025-00148-w>.
61. SJ Raftery ir LN Wundersitz. *The efficacy of road safety education in schools: A review of current approache*. South. Australia: The University of Adelaide, 2011.
[file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/casr077%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Vartotojas/Downloads/casr077%20(1).pdf).
62. Stanislav Mamčič ir Henrikas Sivilevičius. „The Analysis of traffic accidents on Lithuanian regional gravel roads“. *Transport* 28/1 (2013): 108-115. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://etalpykla.lituanistika.lt/fedora/objects/LT-LDB-0001:J.04~2013~1367190191662/datastreams/DS.002.1.01.ARTIC/content.
63. Townsend Joel Wm. „Who is Driver and What Constitutes Operating or Driving within the Meaning of Statutory Offenses“ *Journal of Criminal Law & Criminology* 37, 4 (1947): 313-315. <https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/jclc/vol37/iss4/8/> .
64. Tumas, Valentinas. „Chuliganiško ir pavoingo vairavimo, kaip kelių eismo taisyklių pažeidimų, vertinimas“. *Visuomenės saugumas ir viešoji tvarka* 7 (2012): 246–259.
<https://etalpykla.lituanistika.lt/object/LT-LDB-0001:J.04~2012~1367185994870/J.04~2012~1367185994870.pdf>.
65. Vaiva Bėčienė. „Baudžiamoji atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus“. Magistro baigiamasis darbas, Vilniaus universitetas, 2008. <https://cris.mruni.eu/cris/entities/etd/fb9ad72a-46d7-4e87-a535-280178311cea>.
66. Valentinas Tumas ir Viačeslavas Čigrinas. „Kelių eismo saugumas: aktualijos ir problemos“. *Visuomenės saugumas globalizacijos kontekste* 2 (2010): 273-280.
<https://cris.mruni.eu/server/api/core/bitstreams/05acbcf1-d278-43c4-9324-99e3566435e7/content>.

67. Vidmantas Vansauskas ir Marijonas Bogdevičius. „Kelio provėžų įtaka automobilio stabilumui“. *Mokslas – Lietuvos ateitis* 1/6, (2009): 5-9. <https://journals.vilniustech.lt/index.php/MLA/article/view/10607/8999>.
68. Vyriausybės strateginės analizės centras. „Senstanti Lietuvos visuomenė“. Vilnius; strata, 2020. <https://strata.gov.lt/wp-content/uploads/2024/02/20210324-senstanti-lietuvos-visuomene-2020.pdf>.

Statistiniai duomenys

69. „2024 Road traffic violations annual report“. Ministere de Linterieur et des Outre-mer. Žiūrėta 2026 m. balandžio 6 d. <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/en/road-safety-performance/annual-reports-offences-and-demerit-points/2024-road-traffic-violations-annual-report>.
70. „Annual statistical report“. European commission. Žiūrėta 2026 m. vasario 14 d. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/annual-statistical-report_en.
71. „Duomenys apie asmenis, įtariamus (kaltinamus) nusikalstamų veikų padarymu Lietuvos Respublikoje (Forma_30-SAV)“. Informatikos ir ryšių departamentas. ird.lt. Žiūrėta 2026 m. vasario 20 d. https://www.ird.lt/lt/reports/view_item_datasource?id=8173&datasource=40949.
72. „Duomenys apie nusikalstamas veikas, padarytas Lietuvos Respublikoje (Forma_EK-SAV)“. ird.lt. Žiūrėta 2026 m. vasario 20 d. https://www.ird.lt/lt/reports/view_item_datasource?id=4121&datasource=9706&page=69.
73. „Road safety statistics 2025 in more detail“. European Commission. Žiūrėta 2026 m. balandžio 24 d. https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2025_en.
74. „Road safety statistics in the EU“. Eurostat. Žiūrėta 2026 m. kovo 6 d. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_safety_statistics_in_the_EU.
75. Hatun Atasayar, Maria Fleischer ir Martin Donabauer. *Annual statistical report on road safety in the EU 2024*. European Commission, 2024. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/b30e9840-4c22-4056-9dab-0231a98e7356_en?filename=ERSOnext_AnnualReport_20240229.pdf.
76. Ministry of Justice. „Statistics on Women and the Criminal Justice System 2023 (HTML)“. gov.uk. Žiūrėta 2026 m. vasario 21 d. <https://www.gov.uk/government/statistics/women->

[and-the-criminal-justice-system-2023/statistics-on-women-and-the-criminal-justice-system-2023-html.](#)

77. Oficialios statistikos portalas. „Gyventojų skaičius ir sudėtis“. Žiūrėta 2026 m. sausio 2 d. <https://osp.stat.gov.lt/paieska?q=gyventoj%C5%B3%20skai%C4%8Dius>.
78. Oficialios statistikos portalas. „Nuolatinių gyventojų skaičius pagal lytį ir amžių metų pradžioje“. Žiūrėta 2026 m. sausio 2 d. https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=ca872333-82c7-4120-8793-4bc83f9c0f3d#.
79. Pagal užsakymą paruošti duomenys iš IRD prie LR VRM.
80. Transporto kompetencijų agentūra. *Eismo įvykių statistika 2024 m.* Vilnius: 2024 m. https://tka.lt/wp-content/uploads/2023/03/Eismo-ivykiu-statistika-2024_compressed.pdf.
81. Transporto kompetencijų agentūra. *Eismo įvykių statistika Lietuvoje 2020–2023 m.* Vilnius: Vizija, 2023 m. https://tka.lt/wp-content/uploads/2023/03/Eismo-ivykiu-statistika-Lietuvoje-2020-2023_compressed2.pdf.
82. Transporto kompetencijų agentūra. *Įskaitinių eismo įvykių statistika Lietuvoje 2018–2021 m.* Vilnius: 2022 m. https://tka.lt/wp-content/uploads/2023/03/2018-2021_EI-leidinys.pdf.

Kiti šaltiniai

83. „„Via Lietuva“ vairuotojus ragina keliuose stebėti šiuos ženklus: kokią informaciją jie pateikia“. Via Lietuva. Žiūrėta 2026 m. kovo 30 d. <https://vialietuva.lt/naujienos/via-lietuva-vairuotojus-ragina-keliuose-stebeti-siuos-zenklus-kokia-informacija-jie-pateikia>.
84. „2025 metų eismo įvykių statistika atskleidžia sisteminės vairuotojų rengimo spragas“. BNS Spaudos centras. Žiūrėta 2026 m. balandžio 24 d. <https://sc.bns.lt/view/item/2025-metu-eismo-ivykiu-statistika-atskleidzia-sistemines-vairuotoju-rengimo-spragas-524101>.
85. „Apie eismo pokyčius kelyje A1 Vilnius–Kaunas vairuotojus informuoja kintamos informacijos ženklai“. Via Lietuva. Žiūrėta 2026 m. kovo 30 d. <https://vialietuva.lt/naujienos/apie-eismo-pokycius-kelyje-a1-vilnius-kaunas-vairuotojus-informuoja-kintamos-informacijos-zenklai>.
86. „EU road deaths drop by 3% in 2025“. European Commission. Žiūrėta 2026 m. balandžio 24 d. https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-road-deaths-drop-3-2025-2026-03-24_en.
87. „EU road fatalities drop by 3% in 2024, but progress remains slow“. European commission. Žiūrėta 2026 m. vasario 14 d. https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-road-fatalities-drop-3-2024-progress-remains-slow-2025-03-18_en.

88. „EU Road Safety: Towards "Vision Zero“. European Commission. Žiūrėta vasario 10 d. https://cinea.ec.europa.eu/publications/digital-publications/eu-road-safety-towards-vision-zero_en.
89. „Glattkjøring: alt du trenger å vite“. Forerkortet.no. Žiūrėta 2026 m. kovo 28 d. <https://www.xn--frerkortet-0cb.no/guider/glattkjoring>.
90. „Išskyrė itin pavojingą praktiką, kurią naudoja chamai: dažniausiai pasitaiko greitkeluose ir automagistralėse“. Lietuvos rytas. 2025 m. gruodžio 17 d. <https://www.lrytas.lt/auto/saugus-eismas/2025/12/17/news/isskyre-itin-pavojinga-praktika-kuria-naudoja-chamai-dazniausiai-pasitaiko-greitkeluose-ir-automagistralese-40636361>.
91. „Karantinas šalyje“. Korona stop. Žiūrėta 2025 m. sausio 2 d. <https://koronastop.lrv.lt/lt/naujienos/karantinas-salyje>.
92. „Komisijos Komunikatas „Perėjimas prie automatizuoto susisiekimo: ES ateities susisiekimo strategija““ Briuselis, 2018-05-17. eur-lex.europa.eu. Žiūrėta 2025 m. lapkričio 10 d. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0283>.
93. „Learning how to drive“. Transport Styrelsen. Žiūrėta 2026 m. kovo 27 d. <https://www.transportstyrelsen.se/en/road/driving-licences/learning-how-to-drive/>.
94. „Men Behind the Wheel: Three Times More Violations and Accidents than Women“. HSE University. Žiūrėta 2026 m. balandžio 6 d. <https://www.hse.ru/en/news/research/1000077284.html>.
95. „Middle aged drivers commit the most driving offences“. Driving Instructors Association. Žiūrėta 2026 m. balandžio 6 d. <https://www.driving.org/middle-aged-drivers-commit-the-most-driving-offences/>.
96. „Ministras Juras Taminskas apdovanojo pirmąjį „Vizija 0 miestą“ Lietuvoje“. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerija. Žiūrėta 2026 m. vasario 14 d. <https://sumin.lrv.lt/lt/naujienos/ministras-juras-taminskas-apdovanojo-pirmaji-vizija-0-miestu-lietuvoje-aMdY/>.
97. „Neformalusis vaikų švietimo programos būrelis „Du ratai – saugaus kelio herojai““. Rigveda mokymo centras. Žiūrėta 2026 m. kovo 26 d. <https://rigveda.lt/neformalusis-vaiku-svietimo-programos-burelis-du-ratai-saugaus-kelio-herojai/>.
98. „Neformalusis vaikų švietimo programos būrelis „Mokausi vairuoti““. Rigveda mokymo centras. Žiūrėta 2026 m. kovo 26 d., <https://rigveda.lt/nvs-mokymai/>.
99. „Nusikalstamumas pagal savivaldybes“. ird.lt. Žiūrėta 2025 m. gegužės 22d. <https://www.ird.lt/lt/tvarkomu-valdomu-registru-ir-informaciniu-sistemu-paslaugos-3/nusikalstamu-veiku-zinybinio-registro-nvzr-atviri-duomenys-paslaugos-2/nusikalstamumas-pagal-savivaldybes-2?year=2024&month=12&municipality=0>.

100. „Pan-European eCall: When Cars Call for Help“. Cencenelec. Žiūrėta 2026 m. kovo 30 d. <https://www.cencenelec.eu/news-events/news/2025/eninthespotlight/2025-04-28-en-16072-2025-on-pan-european-ecall-system/>.
101. „Post Impact care“. European Commission. Žiūrėta 2026 m. kovo 30 d. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/post-impact-care_en.
102. „Road Traffic Regulation Act 1984“. legislation.gov.uk. Žiūrėta 2025 m. lapkričio 10 d. <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/27/contents>.
103. „Saugaus eismo klasės“. Lietuvos policija. Žiūrėta 2026 m. kovo 26 d. <https://policija.lrv.lt/lt/vaikams/saugaus-eismo-klases/>.
104. „Saugus ir išmanus“. VŠĮ būk saugus LT. Žiūrėta 2026 m. kovo 27 d. <https://saugilape.lt/bureliai/saugus-ir-ismanus/>.
105. „Saxony among the states with the highest increase in traffic offenders“. Die Sachsen news. Žiūrėta 2026 m. balandžio 6 d. <https://www.diesachsen.de/en/economy/saxony-among-the-states-with-the-highest-increase-in-traffic-offenders-3115047>.
106. „Vairuotojų mokymas“. Lietuvos transporto saugos administracija. Žiūrėta 2026 m. kovo 27 d. <https://ltsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/mokymas-ir-egzaminavimas/vairuotoju-mokymas/>.
107. eCall: automated emergency call for road accidents mandatory in cars from 2015“. European Commission. Žiūrėta 2026 m. kovo 30 d. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_13_534.
108. Michal Kovalčiuk. „Kaip kintamos informacijos kelio ženklai Lietuvoje gerina saugumą“. Reidas official. Žiūrėta 2026 m. kovo 30 d. https://reidasofficial.lt/eismas/kaip-kintamos-informacijos-kelio-zenklai-lietuvoje-gerina-sauguma/#google_vignette.
109. Smarter Cycling for a Better World“. See.Sense. Žiūrėta 2026 m. kovo 28 d. <https://seesense.cc/?srsId=AfmBOopEp0ymeAiogwiHLLuja9uQs-keySA3BAtNBcZ3Lt8bbwrT7Dpa>.

ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS

Anotacija lietuvių kalba

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

Magistro baigiamojo darbo „Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimai: kriminologiniai aspektai“ tikslas - ištirti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų kriminologinius aspektus ir pateikti siūlymus prevencijai bei kontrolei.

Pirmajame skyriuje aptariama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų samprata, atskleidžiant vairuotojo ir transporto priemonės sąvokas. Antrajame skyriuje, remiantis registruoto nusikalstamumo statistika nagrinėjama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų raiška Lietuvoje 2019 - 2025 m. Trečiajame skyriuje remiantis užregistruoto nusikalstamumo statistiniais duomenimis pateikiama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidėjo charakteristika. Ketvirtajame skyriuje remiantis užregistruoto nusikalstamumo statistiniais duomenimis analizuojama nukentėjusiųjų nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų charakteristika. Penktajame skyriuje analizuojami kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų veiksniai. Šeštajame skyriuje nagrinėjama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų prevencija ir kontrolė.

Annotation in English

Key words: driver, road, transport, vehicle, prevention.

The aim of the master's thesis "Violations of Road Traffic Safety or Vehicle Operation Rules: Criminological Aspects" is to examine the criminological aspects of violations of road traffic safety or vehicle operation rules and to propose measures for their prevention and control.

The first chapter discusses the concept of road traffic safety violations or violations of vehicle operation rules, clarifying the definitions of a driver and a vehicle. The second chapter analyses the incidence of violations of road traffic safety regulations and vehicle operation rules in Lithuania from 2019 to 2025, based on recorded crime statistics. The third chapter presents a profile of offenders who violate road traffic safety regulations or vehicle operation rules, based on statistical data on recorded crime. The fourth chapter analyzes the characteristics of victims of violations of road traffic safety or vehicle operation regulations, based on recorded crime statistics. The fifth chapter analyzes the factors contributing to violations of road traffic safety or vehicle

operation rules. The sixth chapter examines the prevention and control of violations of road traffic safety or vehicle operation rules.

SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA

Magistro baigiamojo darbo „Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimai: kriminologiniai aspektai“ tikslas - ištirti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų kriminologinius aspektus ir pateikti siūlymus prevencijai bei kontrolei. Darbo uždaviniai: atskleisti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų sampratą, išanalizuoti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų raišką, pateikti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidėjo kriminologinę charakteristiką, atskleisti nuo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų nukentėjusiųjų asmenų charakteristiką, atskleisti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų veiksnius, apžvelgti prevencijos ir kontrolės priemones, skirtas kelių eismo taisyklių pažeidimų mažinimui ir parengti siūlymus dėl teisėkūros tobulinimo bei priemonių taikymo, siekiant veiksmingesnės kelių transporto eismo taisyklių laikymosi kontrolės. Magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, šeši dėstymo skyriai, išvados bei pasiūlymai.

Pirmajame darbo skyriuje, atskleidžiama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų samprata, bei teisinis reglamentavimas Lietuvoje. Prieita prie išvados, kad sparti technologijų plėtra gali turėti įtakos sąvokos vairuotojas formulavimui, kadangi autonominės transporto priemonės, nereikalauja fizinio asmens įsikišimo, asmuo sėdintis už šios transporto priemonės vairo atlieka tik keleivio funkciją, visi valingi veiksmai siekiant valdyti transporto priemonę atliekami kompiuterinės įrangos be vairuotojo įsikišimo.

Antrajame skyriuje, remiantis registruoto nusikalstamumo statistika išanalizuota nusikalstamų veikų, numatytų LR BK 281 str., raiška Lietuvoje 2019 – 2025 m. Pastebėta, kad daugiausiai eismo įvykių registruota pagal LR BK 281str. 1 d., mažiausiai pagal LR BK 281 str. 2, 4 ir 6 d.

Trečiajame skyriuje, remiantis registruoto nusikalstamumo statistika Lietuvoje analizuojama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidėjo charakteristika, atskleidžiant tipinio kelių transporto eismo taisyklių ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidėjo asmenybės portretą – tai vyras, darbingo amžiaus nuo 40 iki 59 metų, turintis vidurinį, aukštąjį/aukštąjį universitetinį išsilavinimą.

Ketvirtajame skyriuje, remiantis registruoto nusikalstamumo statistika atskleista aukų charakteristika. Nustatyta, kad didžiausią nukentėjusiųjų dalį sudaro moterys, taip pat dažniausiai

nukenčia asmenys priklausantys 40 - 59 metų amžiaus grupei, turintys vidurinį ir aukštąjį/aukštąjį universitetinį išsilavinimą.

Penktajame skyriuje nagrinėjami kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus įtakojantys veiksniai, akcentuojant, kad pažeidimus nulemia kompleksiniai, tarpusavyje susiję veiksniai: žmogiškieji veiksniai, transporto priemonės techninė būklė bei kelio ir aplinkos sąlygos.

Šeštajame skyriuje nagrinėjamos Lietuvoje ir kitose valstybėse taikomos prevencijos ir kontrolės priemonės, siekiant mažinti avarijų keliuose skaičių. Pabrėžiama švietimo ir vairuotojų ugdymo, socialinės medijos ir žiniasklaidos vaidmens, kelių infrastruktūros gerinimo, transporto priemonių techninės būklės, autonominių transporto priemonių diegimo, reikšmė. Akcentuojamas kompleksinių bausmių, efektyvumas.

SUMMARY

The aim of the master's thesis "Violations of Road Traffic Safety or Vehicle Operation Rules: Criminological Aspects" is to examine the criminological aspects of violations of road traffic safety or vehicle operation rules and to propose measures for their prevention and control. The objectives of the thesis are: to clarify the concept of violations of road traffic safety or vehicle operation rules, to examine the manifestations of violations of road traffic safety or vehicle operation rules, to present the criminological characteristics of violators of road traffic safety or vehicle operation rules, to reveal the characteristics of victims of violations of road traffic safety or vehicle operation rules, to identify the factors contributing to violations of road traffic safety or vehicle operation rules, to review prevention and control measures aimed at reducing violations of road traffic rules and to prepare proposals for improving legislation and the application of measures to ensure more effective control of compliance with road traffic rules. The master's thesis consists of an introduction, six chapters, conclusions, and recommendations.

The first chapter of this thesis reveals the concept of road traffic safety violations and violations of vehicle operation rules, as well as the legal framework in Lithuania. It is concluded that rapid technological development may influence the definition of the term "driver," since autonomous vehicles do not require human intervention; the person sitting behind the wheel of such a vehicle serves only as a passenger, all deliberate actions to control the vehicle are performed by computer software without driver intervention.

In the second chapter, based on recorded crime statistics, the incidence of criminal offenses under Article 281 of the Criminal Code of the Republic of Lithuania in Lithuania from 2019 to 2025 is examined. It was noted that the highest number of traffic accidents was recorded under Article 281(1) of the Criminal Code of the Republic of Lithuania, and the lowest number under Articles 281(2), (4), and (6) of the Criminal Code of the Republic of Lithuania.

In the third chapter, based on recorded crime statistics in Lithuania, the characteristics of violators of road traffic safety rules or vehicle operation regulations are examined, revealing the profile of a typical violator of road traffic rules or vehicle operation regulations—a man of working age between 40 and 59 years old, with a secondary, higher, or university education.

The fourth chapter presents a profile of victims based on recorded crime statistics. It was found that women constituted the largest proportion of victims, and that the most frequently victimized individuals were those in the 40–59 age group with secondary and higher/university education.

The fifth chapter examines the factors influencing violations of road traffic safety rules or vehicle operation regulations, emphasizing that such violations are determined by complex,

interrelated factors: human factors, the technical condition of the vehicle, and road and environmental conditions.

The sixth chapter examines the prevention and control measures implemented in Lithuania and other countries to reduce the number of road accidents. It highlights the importance of education and driver training, the role of social media and the media, improvements to road infrastructure, the technical condition of vehicles, and the introduction of autonomous vehicles. The effectiveness of comprehensive penalties is emphasized.