

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Baudžiamosios justicijos katedra**

Martos Cirulytės,
V kurso, Baudžiamosios justicijos
studijų šakos studentės

Magistrinis darbas

**Baudžiamoji atsakomybė už transporto priemonių vairavimą, kai
vairuoja neblaivus asmuo
Criminal Liability for Driving Under the Influence of Alcohol**

Vadovas: Partnerystės doc. Artūras Pažarskis
Recenzentas: Asist. Dr. Paulius Veršekys

Vilnius
2025

ANOTACIJA IR PAGRINDINIAI ŽODŽIAI

Šiame magistro baigiamajame darbe nagrinėjama baudžiamoji atsakomybė už transporto priemonių vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo: analizuojami Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 281 ir 281¹ straipsniai, jų taikymo praktika, reglamentavimo istorinė raida, kriminalizavimo ypatumai Lietuvos bei užsienio šalių baudžiamojoje teisėje, ir juose nurodytų nusikalstamų veikų sudėtis. Lietuvos teismai kiekvienais metais išnagrinėja daugybę bylų dėl neblaivių vairuotojų kaltės, todėl natūralu, kad praktikoje atsiranda nemažai išsiskiriančių nuomonių, kaip vis dėlto turėtų būti taikomas baudžiamasis įstatymas. Ypatingas dėmesys skiriamas praktinėms problemoms, kylančioms taikant *non bis in idem* principą

Pagrindiniai žodžiai: baudžiamoji atsakomybė už transporto priemonių vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo; transporto priemonių vairavimo, kai vairuoja neblaivus asmuo, veikos sudėtis; *non bis in idem*.

This master thesis examines the criminal liability for driving under influence of alcohol: it analyses Articles 281 and 281¹ of the Criminal Code of the Republic of Lithuania, the practice of their application, the historical development of regulation, the criminalisation in the criminal law of Lithuania and foreign countries, and the main elements of the criminal offense. Every year, Lithuanian courts hear many cases concerning the culpability of drivers under influence of alcohol, and it is natural that in practice there are several divergent opinions on how the criminal law should be applied. Particular attention is paid to the practical problems arising from the application of the *non bis in idem* principle

Key words: criminal liability for driving under influence of alcohol; analyses the main elements of the criminal offense of driving under influence of alcohol; *non bis in idem*.

TURINYS

IŽANGA	1
1. BAUDŽIAMOSIOS ATSAKOMYBĖS UŽ VAIRAVIMĄ, KAI VAIRUOJA NEBLAIVUS ASMUO, SAMPRATA.....	4
1.1. Vairavimo, kai vairuoja neblaivus asmuo, samprata	4
1.2. Atsakomybės už vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, reglamentavimo istorinė raida Lietuvoje	7
1.3. Lietuvos baudžiamosios teisės normų, susijusių su vairavimu, kai vairuoja neblaivus asmuo, palyginimas su užsienio valstybėmis	9
2. NUSIKALSTAMOS VEIKOS SUDĖTIES ANALIZĖ.....	14
2.1. Nusikalstamų veikų objektas	14
2.2. Nusikalstamų veikų objektyvioji pusė	16
2.3. Nusikalstamos veikos subjektas.....	25
2.4. Nusikalstamos veikos subjektyvioji pusė	27
3. NON BIS IN IDEM PRINCIPO TAIKYMAS BAUDŽIAMOJOJE ATSAKOMYBĖJE UŽ VAIRAVIMĄ, KAI VAIRUOJA NEBLAIVUS ASMUO.....	32
IŠVADOS	40
PASIŪLYMAI.....	41
ŠALTINIŲ SĄRAŠAS	42
SANTRAUKA.....	47
SUMMARY	48

ĮŽANGA

Temos aktualumas. Baudžiamosios atsakomybės už transporto priemonių vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, problematika yra itin aktuali Lietuvoje tiek socialiniu, tiek ir teisiniu požiūriu. Analizuojant paskutinių penkių metų pirmos instancijos išnagrinėtų bylų skaičių, galima drąsiai teigti, kad vairavimas, kai vairuoja neblaivus asmuo, sudaro labai didelę nagrinėjamų baudžiamųjų bylų dalį ir nors šių bylų skaičius kiekvienais metais mažėja, jis išlieka ganėtinai reikšmingas: 2020 m. iš 16 779 išnagrinėtų baudžiamųjų bylų net 4 102 (24,45 %) buvo dėl neblaivių vairuotojų padarytų nusikaltimų; 2021 m. – 3 796 iš 15 627 (24,29 %); 2022 m. – 3 529 iš 15 545 (22,70 %); 2023 m. – 3 346 iš 15 359 (21,79 %); 2024 m. – 3 203 iš 15 237 (21,02 %) (<https://www.teismai.lt/lt/visuomenei-ir-ziniasklaidai/statistika/4641>). Akivaizdu, kad daugiau nei penktadalis visų išnagrinėtų baudžiamųjų bylų kasmet yra susijusios būtent su neblaiviais vairuotojais, ir tai patvirtina, jog vairavimas išgėrus Lietuvoje yra vis dar didelė problema. Vairuotojai, kurie vairavo išgėrę, kelia itin didelę grėsmę visuomenės saugumui, nes jie yra viena iš pagrindinių sunkių eismo įvykių priežasčių. Oficialiais duomenimis, 2022 m. neblaivių vairuotojų kaltė buvo nustatyta net 18 iš 123 mirtimi pasibaigusiu eismo įvykių, o 2023 m. tokių atvejų skaičius siekė net 16 iš 160. Nepaisant to, kad 2017 m. įsigaliojo baudžiamoji atsakomybė už vairavimą esant didesniai nei 1,5‰. girtumui ir griežtėjo nuobaudos už vairavimą išgėrus, viešojoje erdvėje ir ekspertų diskusijose nuolat keliama klausimai dėl taikomų sankcijų pakankamumo ir teisės normų taikymo veiksmingumo.

Taigi, nors kasmet fiksuojamas nedidelis bylų, kuriose teisiami vairuotojai, kurie vairavo neblaivūs, skaičiaus mažėjimas, jų dalis išlieka labai reikšminga, o padaroma žala – nepateisinamai didelė, todėl baudžiamosios atsakomybės už vairavimą apsvaigus klausimo analizė išlieka svarbi ir aktuali siekiant užtikrinti tiek veiksmingą teisės normų taikymą, tiek visuomenės saugumą.

Darbo tikslas. Šio rašto darbo tikslas yra išanalizuoti baudžiamąją atsakomybę už vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, kartu ir atskleisti pagrindinę problematiką analizuojant naujausią teismų praktiką.

Darbo uždaviniai. Įgyvendinant šio rašto darbo tikslą, siekiama:

- 1) Išanalizuoti vairavimo, kai vairuoja neblaivus asmuo, sampratą;
- 2) Išanalizuoti baudžiamosios atsakomybės už vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, istorinę raidą;
- 3) Atskleisti nusikalstamų veikų, už kurias skiriama baudžiamoji atsakomybė už vairavimą išgėrus, sudėties analizę;

4) Išanalizuoti naujausią teismų praktiką ir įvertinti *non bis in idem* principo problematiką;

Darbo objektas. Baudžiamoji atsakomybė už vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, pagal Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau – ir BK) 281 straipsnio 2, 4 ir 6 dalis bei pagal 281¹ straipsnį.

Tyrimo metodai. Šiame baigiamajame magistro darbe naudojami baudžiamojoje teisėje dažniausiai taikomi tyrimo metodai – lingvistinis, loginis, lyginamasis, istorinis ir sisteminis.

Lingvistinis metodas naudojamas siekiant išanalizuoti baudžiamuosiuose įstatymuose susijusiuose su neblaivaus asmens vairavimu, vartojamų sąvokų reikšmę.

Loginis metodas naudojamas siekiant išanalizuoti teismų praktikos prieštaringumą, naudojantis šiuo metodu, be kita ko, įgyvendintas šio darbo tikslas ir darbo uždaviniai.

Istorinis metodas naudojamas analizuojant baudžiamųjų įstatymų, reglamentuojančių baudžiamąją atsakomybę už vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, raidą skirtingais Lietuvos valstybės laikotarpiais.

Lyginamasis metodas naudojamas lyginant Lietuvos ir užsienio valstybių įstatymus susijusius su vairavimu, kai vairuoja neblaivus asmuo, bei prieštaringą Lietuvos teismų praktiką.

Sisteminis metodas naudojamas atliekant teisės aktų, teismų praktikos ir teisės doktrinos analizę, be to, šiuo metodu yra remtasi formuluojant išvadas.

Darbo originalumas. Vairavimo, kai vairuoja neblaivus asmuo, problema yra dažnai nagrinėjama daugelio užsienio bei Lietuvos mokslininkų. Daug teisės taikymo klausimų temos kontekste yra išaiškinęs Lietuvos Aukščiausiasis Teismas ir Europos Žmogaus Teisių Teismas (toliau – EŽTT). Tačiau vis tiek praktikoje kyla daug neiškumų nagrinėjant bylas dėl vairuotojų, kurie vairavo neblaivūs, kaltės. Todėl darbu bus siekiama įvertinti teisinio reguliavimo Lietuvoje trūkumus ir privalumus, palyginti Lietuvos atsakomybę su užsienyje taikoma atsakomybe už tas pačias veikas bei detaliau išanalizuoti *non bis in idem* principo taikymo problematiką šios kategorijos bylose.

Svarbiausi šaltiniai. Šiame magistro darbe buvo analizuojama Lietuvos Respublikos baudžiamieji ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksai skirtingais istoriniais laikotarpiais. Be to, analizuoti ir Švedijos, Jungtinės Karalystės bei Vokietijos kelių eismo įstatymai, baudžiamieji ir administraciniai kodeksai. Didelis dėmesys buvo skirtas naujausiai teismų praktikai, ypač Lietuvos Aukščiausio Teismo. Be to, buvo pasitelkti Lietuvos teisės mokslininkų darbai siekiant įgyvendinti darbo uždavinius.

Galiausiai analizei buvo pasitelkti baudžiamosios teisės vadovėliai, rašyti autorių kolektyvo.

1. BAUDŽIAMOSIOS ATSAKOMYBĖS UŽ VAIRAVIMĄ, KAI VAIRUOJA NEBLAIVUS ASMUO, SAMPRATA

1.1. Vairavimo, kai vairuoja neblaivus asmuo, samprata

Vadovaujantis Lietuvos įstatymais, neblaiviu vairuotoju yra laikomas asmuo, kurio kraujyje alkoholio koncentracija viršija nustatytą leistiną ribą. Šiuo metu BK 282¹ straipsnio 2 dalyje ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ir ANK) 422 straipsnio 3 ir 5 dalyse aiškiai įtvirtinta, kad asmuo yra neblaivus, jeigu jam nustatytas bent 0,41 promilės arba didesnis alkoholio kiekis.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo yra išaiškinta, jog tuo atveju, jeigu konkrečiose teisės aktų normose nurodyta, kad neblaiviu laikomas asmuo, kuriam nustatytas didesnis nei 0,4 promilės neblaivumas, tai reiškia, kad turi būti nustatytas 0,41 promilės ar didesnis neblaivumas (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Nr. 2AT-7-28-495/2021). Kai kuriems specialioms (lengvųjų automobilių, kuriais vežami keleiviai už atlygį pagal užsakymą, taksi automobilių, mopėdų, motociklų, triračių ir kt.) vairuotojams ir pradedantiejiems vairuotojams taikoma 0 promilių blaivumo riba (ANK 422 straipsnio 2 ir 4 dalys).

Svarbu ir tai, kad teisės aktai skiria tam tikrus neblaivumo laipsnius. ANK 422 straipsnis nustato, kad vairuotojo lengvas girtumas (0,41–1,5‰) užtraukia administracinę atsakomybę – baudą, teisės vairuoti atėmimą arba kitas sankcijas, o įvykus padariniams pagal BK 281 straipsnio 2, 4 ir 6 dalis užtraukia baudžiamąją atsakomybę - viešuosius darbus arba baudą, arba laisvės apribojimą, arba areštą, arba laisvės atėmimą iki dešimties metų. Tuo tarpu 1,51‰ ir didesnis neblaivumas vairuotojui užtraukia baudžiamąją atsakomybę pagal BK 281¹ straipsnį ir baudžiamas bauda arba areštu, arba laisvės atėmimu iki vienerių metų. Įstatyme tokios neblaivumo ribos pasirinktos neatsitiktinai, o atsižvelgiant į mokslininkų tyrimus, kuriuose nustatyta, jog net nedidelis alkoholio kiekis neigiamai veikia vairavimo gebėjimus. Esant alkoholio koncentracijai nuo 0,2 iki 0,5 promilės „sunkiau tiksliai įvertinti judančius objektus, norisi vairuoti rizikingiau“; nuo 0,5 iki 0,8 „promilės sulėtėja reakcija, blogėja regėjimas ir dėmesio koncentracija“; esant 0,8–1,2 promilės „atsiranda euforija, padidėja poreikis rizikuoti, o reakcijos laikas reikšmingai pailgėja“; virš 1,2 promilės „vairuoti tampa praktiškai neįmanoma dėl ryškių psichofiziologinių funkcijų sutrikimų“ (<https://www.jonavavsb.lt/alkoholio-poveikis-vairuotojui-arba-niekada-nesesk-prie-vairo-isger-s/>). Drummer teigia, kad, kraujyje esant 0,15 promilėms, alkoholio eismo įvykių rizika padidėja nuo 20 iki 60 kartų, palyginti su vairuotojais, kurių alkoholio kiekis kraujyje buvo 0,049 promilės. Jo teigimu, alkoholis

akivaizdžiai sumažina dėmesingumą, skatina priimti klaidingus sprendimus bei pervertina transporto priemonės valdymo savybes, todėl, jeigu pavyktų visiškai išvengti vairavimo neblaiviam, daugelyje šalių eismo įvykių sumažėtų nemažiau kaip 10 procentų (Drummer, 1995, p. 427). Alkoholis veikia jį pavartojusio asmens funkcijas, kurios pakeičia automobilio stebėjimo kontrolę: motorinį planavimą, tikslingumą, klaidų stebėjimą ir atmintį. Nustatyta, kad išgėrę vairuotojai dažniau kirto ašinę juostą, staigiau sukiojo vairą, greičiau vairavo, rečiau sustodavo prieš raudoną šviesoforo signalą (Fillmore, Blackburn, & Harrison, 2008, p. 95).

Vadovaujantis BK 281¹ straipsniu, neblaivumas pats savaime nėra nusikalstama veika, esmė yra nustatyti, kad asmuo buvo ne tik neblaivus (1,51 ir daugiau promilės), bet ir vairavo transporto priemonę. (Levon *et al.*, 2024). Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2023 m. vasario 15 d. nutartyje baudžiamojoje byloje Nr. BIK-7/2023 pažymėta, kad vairavimas nesiejamas su realiu judėjimu eisme – byloje laikyti vairavimu užteko fakto, jog transporto priemonės vairas buvo pradėtas judinti, nors transporto priemonė ir nejudėjo, nes buvo įstrigusi pusnyje. Taip pat buvo konstatuota, kad vairavimas buvo suprantamas ir lingvistiškai išnagrinėjus žodį „vairuoti“, kuris reiškia valdyti vairu. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas detalizavo, kad vairavimo veiksmas nebūtinai yra siejamas su nuvažiuotu keliu ir netgi nėra privalomai sietinas su automobilio užvestu varikliu, o vairavimo faktui konstatuoti pakanka, kad transporto priemonė judėjo valdoma žmogaus. Analogiška situacija ir byloje Nr. 1-32-1207/2024, kur kaltinamasis tik sėdėjo ir laikė vairą, kol kitas asmuo bandė išstumti užstrigusią mašiną iš griovio. Mašina nejudėjo, variklis nebuvo užvestas, bet tai vis tiek buvo teismo laikoma kaip automobilio vairavimas. Iš esmės tą patį nurodo ir Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 83 dalis, kur transporto priemonės vairavimas suprantamas kaip „transporto priemonėje ar ant jos esančio asmens arba savivaldžio automobilio įrangos veiksmas, kuriais valdoma transporto priemonė“ (Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, 2019). Taigi įstatymas ir praktika įtvirtina, kad vairavimas nebūtinai turi būti susijęs su nuvažiuotu keliu, judėjimu ar užvestu varikliu, o nustatyti vairavimo faktą pakanka patvirtinti transporto priemonės valdymą.

Iki 2017 m. BK pakeitimų transporto priemonės vairavimas buvo suprantamas šiek tiek kitaip. Teismai iki baudžiamųjų įstatymų pakeitimų suformavo nuostatas, kad transporto priemonės vairavimas reiškia ne tik judančios transporto priemonės valdymą, bet ir tinkamą transporto priemonės sustojimą, kitaip sakant transporto priemonių sustojimo ir stovėjimo taisyklių pažeidimą. Tuo metu buvo laikoma, kad sustojimas neleistinoje vietoje, avarinės šviesos signalizacijos neįjungimas transporto priemonei

priverstinai sustojus (Klaipėdos apygardos teismo nutartis Nr. 1A-194-174/2006) ir jos durelių atidarymas neįsitikinus, kad tai netrukdyt kitiems eismo dalyviams (Vilkaviškio rajono apylinkės teismo nutartis Nr. 1-38-482/2006), turi vairavimo požymių, dėl kurių pažeidimo galėjo būti taikoma baudžiamoji atsakomybė. Laikui bėgant Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas jau formavo išvadą, jog vairavimas nereikalauja nuvažiuoti tam tikro atstumo ar būtinai užvesti variklį, tačiau reikalauja bent minimalaus transporto priemonės pajudėjimo (Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo nutartis Nr. N-444-765/2009). Taigi, ankstesnėje praktikoje vyravo nuostatos, jog vairavimas įvyksta tuomet, kai asmuo faktiškai valdo bent minimaliai judančią transporto priemonę arba pažeidžia sustojimo ar stovėjimo taisykles.

Apibendrinant, ankstesnėje praktikoje vairavimo faktui konstatuoti buvo būtina bent minimali transporto priemonės judėjimo apraška su tam tikrais sustojimo ir stovėjimo taisyklių pažeidimais, tuo tarpu pagal šiuo metu galiojančią doktriną ir teismų praktiką užtenka nustatyti patį transporto priemonės valdymą, nepriklausomai nuo jos realaus judėjimo ar variklio užvedimo. Naujas reglamentavimas ženkiai išplėtė vairavimo sąvoką, taikydamas atsakomybę už pavojingą elgesį platesniu mastu ir taip siekdamas efektyviau užtikrinti eismo saugumą.

Taip pat svarbu pabrėžti, kad nagrinėjamuose straipsniuose vairuotojo sąvoka nėra sietina su leidimo vairuoti turėjimu, todėl vairuotoju yra laikomas tiek turintis teisę vairuoti transporto priemones ir mokantis vairuoti asmuo, tiek ir tokios teisės neturintis asmuo. Neturinčiu teisės vairuoti transporto priemones laikomas asmuo, kuris: 1) tokios teisės nustatyta tvarka nėra įgijęs; 2) ši teisė yra atimta už ANK pažeidimus; 3) naudotis šia teise yra uždrausta (paskirta baudžiamojo poveikio priemonė, numatyta BK 68 straipsnyje). Kaip buvo minėta, pats vairavimas įstatyme ir praktikoje labiau apibrėžiamas su pačios transporto priemonės valdymu nepriklausomai nuo to, kas toks ją valdo.

Atsižvelgiant į aptartus argumentus, teisės aktus, doktriną, mokslininkų išvadas ir teismų praktiką, vairavimas, kai vairuoja neblaivus asmuo, yra suprantamas kaip neblaivaus asmens padarytų veiksmų visuma, dėl kurių transporto priemonė pradeda judėti ir dalyvauja eisme, nors tas judėjimas gali būti ir minimalus.

Apibendrinant, galima teigti, kad dabartinis vairavimo sampratos aiškinimas, kai baudžiamoji atsakomybė siejama su pačiu transporto priemonės valdymu, o ne su faktiniu judėjimu, yra logiškas ir atitinkanti eismo saugumo užtikrinimo tikslus. Tokia samprata leidžia efektyviau užkirsti kelią pavojingam elgesiui ir panaikina spragas, kuriomis galėtų pasinaudoti asmenys, siekiantys išvengti baudžiamosios atsakomybės. Taip pat neblaivumo laipsnių skirstymas yra pagrįstas, nes leidžia diferencijuoti atsakomybę pagal

pavojingumo laipsnį, kur didesnis neblaivumo lygis pagrįstai sukelia griežtesnes pasekmes, o atsakomybės neišvengiamumas veikia kaip svarbi atgrasomoji priemonė, stiprinanti visuomenės pasitikėjimą teisine sistema.

1.2. Atsakomybės už vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, reglamentavimo istorinė raida Lietuvoje

Atsakomybė už transporto priemonių vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, Lietuvoje kito kartu su bendrąja baudžiamosios ir administracinės teisės raida. Sovietmečiu dominavo požiūris, kad vairuoti išgėrus nėra pakankamai pavojinga veika, todėl buvo taikoma tik administracinė atsakomybė. 1984 gruodžio 13d. Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos (toliau – LTSR) administracinių teisės pažeidimų kodekse (toliau – ir ATPK) buvo nurodoma atsakomybė tik už neblaivių asmenų (126 straipsnis), neblaivių ir neturinčių teisės vairuoti (129 straipsnis), vairavimą, už leidimą vairuoti neblaiviam vairuotojui (133 straipsnis), ir už vengimą neblaivumo būklės patikrinimui (130 straipsnis). Tokie nusižengimai užtraukdavo vieno šimto rublių baudas arba teisės vairuoti atėmimą iki trejų metų. Baudžiamoji atsakomybė buvo taikoma tik kai neblaivaus vairuotojo veiksmai sukeldavo rimtesnių pasekmių (avariją, kurioje sužalojami žmonės, padaroma didelė žala), kur neblaivumas buvo vertinamas kaip sunkinanti aplinkybė, bet ne kvalifikuojama kaip atskiras nusikaltimas.

1961 m. LTSR BK 246 straipsnis įvardino baudžiamąją atsakomybę visiems vairuotojams sukėlusiams eismo įvyki ir dėl kurio buvo sudaryta grėsmė įvykti nelaimingam atsitikimui žmonėms, avarijai ar kitoms sunkioms pasekmėms. Neblaivumo faktas buvo vertinamas kaip sunkinanti aplinkybė, o nusikalstamos veikos kaltės forma nebuvo nurodoma. Vadinas, asmenys pagal šį straipsnį galėjo būti traukiami atsakomybėn ir dėl tyčios, ir dėl neatsargumo. 1989 m. tuometinis BK buvo papildytas normomis, skirtomis kelių eismo saugumui, kur baudžiamoji atsakomybė neblaiviam vairuotojui galėjo kilti sukėlus tiesioginius padarinius ir jų nesukėlus. BK 246 straipsnis buvo išplėstas atvejais, kai transporto priemonių eismo saugumo ar eksploatavimo taisyklių pažeidimus su lengvu, apysunkiu ar sunkiu kūno sužalojimu, mirtimi, ar žymia materialine žala padarė neblaivus asmuo. Taip pat buvo priimtas naujas 1961 m. BK 246¹ straipsnis, kuriuo nustatyta baudžiamoji atsakomybė neblaiviams vairuotojams, vairavusiems transporto priemones neblaiviams pakartotinai per vienerius metus. Tokie nusikaltę asmenys buvo baudžiami iki trejų metų laisvės atėmimo, su transporto konfiskavimu ir teisių atėmimu iki penkerių metų bausmėmis. Šią pokyčių kryptį skatino suvokimas, kad neblaivus

vairuotojas pats savaime kelia didelį pavojų visuomenei, todėl už pakartotinius pažeidimus turi būti traukiamas baudžiamojon atsakomybėn ir nesukėlęs padarinių.

Po Lietuvos nepriklausomybės atkūrimo, senasis 1961 m. BK buvo nuolat keičiamas, atsižvelgiant į pasikeitusius visuomeninius, ekonominius ir kitus teisinius santykius, kol 2002 m. Lietuvos Respublikos Seimo buvo priimtas naujasis BK, kuris įsigaliojo 2003 m. gegužės 1 d. BK 281 straipsnio 2, 4, ir 6 dalys nustatė baudžiamąją atsakomybę neblaiviems vairuotojams priklausomai nuo sukeltų padarinių, o jo 7 dalis (vėliau 8 dalis) apibrėžė, kad baudžiama už šiame straipsnyje numatytas veikas tik kai jos padarytos dėl neatsargumo. Taip pat buvo numatyta baudžiamoji atsakomybė tam, kas vairavo kelių transporto priemonę būdamas apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, nors ir nepažeidė kitų taisyklių ir nesukėlė jokių žalingų padarinių, padarė baudžiamąjį nusižengimą ir baudžiamas bauda arba areštu. Taip buvo aiškiai įvardinta, kad transporto priemonės vairavimas, esant nustatytam vairuotojo girtumui 0,4 promilės ir daugiau, yra kriminalizuojamas ir baudžiamas, nors ir nesukelia eismo įvykio ir jokių kitų žalingų padarinių. Tačiau dar iki BK įsigaliojimo (2003 m. balandžio 10 d.) BK 281 straipsnis buvo pakeistas, panaikinant baudžiamąją atsakomybę, o atsakomybė už vairavimą neblaiviam buvo nustatyta tik ATPK 126 straipsnyje, kur administracinė atsakomybė buvo diferencijuojama pagal apsvaigimo laipsnį.

Keičiantis laikams ir regint nepakankamą baudžiamojo įstatymo prevenciją 2017 m. liepos 1 d. buvo įvestas sugriežtintas teisinis reguliavimas, numatantis baudžiamąją atsakomybę už transporto priemonių vairavimą ar praktinio vairavimo mokymą jau nuo 1,50 promilės girtumo, net jei ir nėra sukeliama jokie padariniai (BK 281 straipsnio 7 dalis). Pažymėtina, kad BK 281 straipsnio 9 dalyje buvo įtvirtinta nuostata, kad šio straipsnio 2, 4 ar 6 dalyje numatytą veiką padaręs asmuo laikomas apsvaigęs nuo alkoholio, kai jo kraujyje yra 0,41 promilės ir daugiau alkoholio, arba kai jis vengia neblaivumo patikrinimo, arba vartojo alkoholį po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo. Taigi, toks reglamentavimas panaikino galimybę asmenims, kurie atsisakydavo tikrintis neblaivumą, išvengti griežtesnės atsakomybės.

Nuo 2019 m. balandžio 1 d. įsigaliojo BK 281¹ straipsnis, kuris išplėtė baudžiamosios atsakomybės ribas už transporto priemonių vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo. Jei ankstesnė BK 281 straipsnio 7 dalis nustatė baudžiamąją atsakomybę už vieną nusikalstamą veiką - vairavimą arba mokymą praktinio vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, kai kraujyje buvo daugiau negu 1,5 promilės alkoholio, tai BK 281¹ straipsnio 1 dalyje įtvirtintos trys alternatyvios veikos. Taigi, transporto priemonės vairavimas būnant

neblaiviu yra nusikalstama veika, kai vairuotojui yra nustatomas 1,51 promilės ar didesnis neblaivumas, arba kai toks vairuotojas vengia neblaivumo patikrinimo turėdamas neblaivumo požymių, arba kai jis po eismo įvykio, iki aplinkybių išsiaiškinimo, vartoja alkoholį ir jam vėliau nustatomas ne mažesnis kaip 1,51‰ girtumas. BK 281¹ straipsnio 2 dalis nustato, kad atsakomybė kyla ir tais atvejais, kai minėti veiksmai padaromi dėl neatsargumo – tai aktualu, pavyzdžiui, kai asmuo teigia nesupratęs esąs tokio laipsnio neblaivumo.

Tokį kriminalizavimą lėmė įstatymo leidėjo siekis ištaisyti teisinio reguliavimo spragą, kuri atsirado nuo 2017 m. sausio 1 d. įsigaliojus naujam reguliavimui ir leido vairuotojams, vengusiems neblaivumo patikrinimo, išvengti ir baudžiamosios atsakomybės. Įstatymo rengėjai BK 281 straipsnio pakeitimo reikalingumą grindė tuo, kad paprastai remiantis BK, formaliosios sudėties atveju baudžiamoji atsakomybė gali būti realizuojama tik tiesiogine tyčia, o ją įrodyti BK 281 straipsnio 7 dalies kontekste praktiškai būtų buvę sunku arba apskritai neįmanoma. Priešingai, kaltinamųjų ar įtariamųjų gynėjams paneigti ginamųjų tyčinę kaltę pagal BK 281 straipsnio 7 dalį nebuvo itin sunku. Pavyzdžiui, jei asmuo išvakarėse prieš vairavimą vartojo alkoholinius gėrimus ir lengvabūdiškai tikėjosi, jog alkoholio kiekis jo organizme jau nebeviršija leistinos ribos. Svarbu ir tai, kad norint baudžiamojon atsakomybėn patraukti asmenį pagal BK 281 straipsnio 7 dalį ne tik dėl tyčinės veikos, bet ir dėl neatsargumo, būtina tiesiogiai nurodyti, kad „*šio straipsnio 7 dalyje numatyta veika yra nusikalstama ir tais atvejais, kai ji padaryta dėl neatsargumo*“.

(Lietuvos Respublikos Seimo Teisės ir Teisėtarkos komitetas pagrindinio komiteto išvada dėl Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 281 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto (Nr. Xiiip-264). 2018 m. lapkričio 21 d.).

Apibendrinant, galima teigti, kad sankcijos už vairavimą esant neblaiviam Lietuvoje griežtėjo, o administracinės ir baudžiamosios atsakomybės ribos kito. Iš pradžių vairavimas išgėrus alkoholio užtraukdavo tik administracinę atsakomybę, nepriklausomai nuo padarinių. Laikui bėgant, baudžiamasis įstatymas griežtėjo ir papildomai 2017 m. buvo įtvirtinta baudžiamoji atsakomybė už vairavimą esant $\geq 1,5\%$ girtumui, o nuo 2019 m. - ir už vengimą tikrintis neblaivumą ar alkoholio vartojimą po eismo įvykio iki aplinkybių nustatymo.

1.3. Lietuvos baudžiamosios teisės normų, susijusių su vairavimu, kai vairuoja neblaivus asmuo, palyginimas su užsienio valstybėmis

Šiame skyriuje bus lyginamos Lietuvos Respublikos baudžiamosios teisės normos, reglamentuojančios atsakomybę už transporto priemonės vairavimą, kai vairuoja neblaivus

asmuo, su atitinkamomis Vokietijos Federacijos (toliau – Vokietija), Švedijos Karalystės (toliau – Švedija) bei Jungtinės Karalystės (toliau – JK) teisės normomis. Tokios analizės tikslas – nustatyti panašumus bei skirtumus tarp Lietuvos ir minėtų užsienio valstybių baudžiamojo reglamentavimo. Lyginamoji analizė leidžia atskleisti Lietuvos nacionalinės teisės specifiką platesniame tarptautiniame kontekste, pabrėžiant šalies teisinio reguliavimo nagrinėjamoje srityje ypatumus kitų teisės sistemų atžvilgiu.

Lietuvos Respublikoje atsakomybė už transporto priemonės vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, yra reglamentuota baudžiamajame ir administracinių nusižengimų kodeksuose. Kaip jau buvo minėta, Lietuvoje BK 281¹ straipsnio 1 dalis numato atsakomybę už vairavimą asmeniui, kai jam nustatytas 1,51‰ ar daugiau promilių neblaivumas (arba kai vairuotojas vengia pasitikrinti blaivumą turėdamas neblaivumo požymių, arba kai vartojo alkoholio po eismo įvykio iki aplinkybių nustatymo) – tai užtraukia baudą, areštą arba laisvės atėmimą iki 1 metų. Neblaivūs (ne mažiau negu 0,41 promilės, bet ne daugiau negu 1,5 promilės) vairuotojai traukiami administracinę atsakomybę (ANK 422 straipsnis), o kai neblaivių vairuotojų padarytas Kelių eismo taisyklių pažeidimas sukėlė kitų asmenų nežymų sveikatos sutrikdymą ar lėmė kitiems asmenims priklausančių transporto priemonių, krovinių, kelių, kelio ir kitų įrenginių arba kito turto sugadinimą (apgadinimą), toks asmuo traukiamas administracinę atsakomybę pagal ANK 423 straipsnio 3 dalį. BK 281 straipsnio 1–6 dalys numato baudžiamąją atsakomybę už eismo įvykį, sukeltą pažeidus kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, kai dėl to kitam asmeniui padaroma turtinė žala, sveikatos sutrikdymas ar mirtis. Neblaivumas lemia žymiai griežtesnes bausmes: už nesunkų kito asmens sveikatos sutrikdymą ar didelę turtinę žalą – bauda arba laisvės apribojimas, arba areštas arba laisvės atėmimas iki trejų metų (BK 281 straipsnio 2 dalis); už sunkų sveikatos sutrikdymą – laisvės atėmimas iki šešerių metų (BK 281 straipsnio 4 dalis); už žmogaus mirtį – laisvės atėmimas nuo trejų iki dešimties metų (BK 281 straipsnio 6 dalis).

Vokietijoje vairavimas, kai vairuoja neblaivus asmuo, taip pat užtraukia baudžiamąją atsakomybę, tačiau reglamentavimas šiek tiek skiriasi. Vokietijos kelių eismo įstatyme (Straßenverkehrsgesetz, toliau - StVG) nustatyta 0,5‰ (StVG 24a straipsnis 1 dalis) alkoholio koncentracijos riba. Šios ribos viršijimas yra laikomas teisės pažeidimu. Jei vairuotojo neblaivumas perlipa 1,1‰ ribą, tai laikoma „absoliučiu neblaivumu“ ir yra baudžiamasis nusižengimas pagal baudžiamojo kodekso (Strafgesetzbuch, toliau - StGB) §316 straipsnį ir užtraukia baudą arba laisvės atėmimą iki 1 metų. Kad būtų taikoma baudžiamoji atsakomybė, lygiai taip pat, kaip ir Lietuvos Respublikos BK 281¹ straipsniui, taip ir Vokietijoje StGB §316 straipsniui, nereikia sukelti eismo įvykio, pakanka tik fakto,

kad vairuotojas vairavo neblaivus ($>1,1\%$). Įvykus eismo įvykiui, kai vairavo neblaivus asmuo ir yra padaroma žala turtui, sveikatai ar gyvybei, vairuotojui taikomi bendrieji baudžiamojo kodekso nusikaltimų žmogaus sveikatai ar gyvybei straipsniai. Jei eismo įvykio metu žūva žmogus, tai kaltinamas vairuotojas atsako už neatsargią žmogžudystę (StGB §222), už kurią yra numatytas iki 5 metų laisvės atėmimas arba bauda. Jei eismo įvykio metu sužalojami žmonės, tai taikomas atsakomybė už neatsargų kūno sužalojimą (StGB §229) – baudžiama laisvės atėmimu iki 3 metų arba bauda. Tokiais atvejais neblaivumas paprastai laikomas atsakomybę sunkinančia aplinkybe, galinčia padidinti bausmės dydį. Taigi, Vokietijoje svarbiausia riba yra $0,5\%$, kuri skiria baudžiamąją atsakomybę nuo administracinės, o $1,1\%$ laikoma riba, nuo kurios vairavimas vertinamas kaip baudžiamasis nusikaltimas net ir be padarinių. Vokietijos reguliavimas ganėtinai labai panašus į Lietuvos, nes lygiai taip pat taiko baudžiamąją atsakomybę už vairavimą esant dideliame neblaivumui ir sugriežtina atsakomybę, jei dėl to padaroma žala. Pagrindinis skirtumas, kad Lietuvoje nustatyta aukštesnė neblaivumo riba ($1,51\%$) taikoma baudžiamajai atsakomybei už vairavimą be padarinių, o Vokietijoje mažesnė – $1,1\%$.

JK teisėje leidžiama maksimali alkoholio riba yra $0,8\%$ (Road Safety Act, 1967). Vairavimas viršijus šią ribą yra baudžiamasis nusižengimas pagal 1988 m. kelių eismo įstatymą (Road Traffic Act (toliau – RTA) , 1988, §4 ir §5straipsniai). Jei pasekmės vairuojant, kai vairuoja neblaivus asmuo, nėra sukeltos, tai įstatymas už tai numato baudą, teisės vairuoti atėmimą mažiausiai 12 mėnesių ir net laisvės atėmimą iki 6 mėnesių (RTA, 1988). JK baudžiamajame įstatyme, skirtingai nei Lietuvoje, egzistuoja atskiri straipsniai, kai vairuotojo, kuris vairavo neblaivus, veiksmai sukelia tam tikrus padarinius. Taip pat, įstatymas atskiria neatsargų vairavimą nuo pavojingo vairavimo. RTA 3A straipsnis taiko baudžiamąją atsakomybę už kito žmogaus mirtį, kai eismo įvykis įvyksta dėl neatsargaus vairavimo, kai vairuoja neblaivus asmuo. Tokiam nusikaltimui gali būti taikomas laisvės atėmimas iki gyvos galvos, kuris buvo sugriežtintas nuo laisvės atėmimo iki 14 metų 2022 metais (RTA, 1988). Jei vairuotojas, kuris vairavo neblaivus, sukelia eismo įvykį dėl kurio kitas asmuo buvo sunkiai sužalotas, tokiu atveju atsakomybė taikoma už sunkų kūno sužalojimą dėl pavojingo vairavimo, už kurį gali būti skiriama laisvės atėmimas iki 5 metų, arba už sunkų kūno sužalojimą dėl neatsargaus vairavimo, už kurį numatoma iki 2 metų laisvės atėmimo bausmė (RTA, 1988). Taigi, jei toks vairuotojas eismo įvykio metu sunkiai sužalojo žmogų, tai kaltininko veika gali būti kvalifikuojamas kaip pavojingas arba neatsargus vairavimas su sunkiais padariniais, atsižvelgiant į aplinkybes. Apibendrinant, JK teisė išsiskiria labai griežta (iki gyvos galvos) sankcija kai baudžiamoji atsakomybė yra taikoma už eismo įvykį dėl kurio žuvo kitas asmuo. Lyginant

JK ir Lietuvos teisės normas matyti, jog JK neturi atskiros neblaivumo ribos, nuo kurios prasideda baudžiamoji atsakomybė. Pats vairavimas, kai vairuoja neblaivus asmuo, iškart traktuojama kaip nusikaltimas, tačiau pati leistina riba (0,8‰) yra aukštesnė nei Lietuvoje (nuo 0,41‰ administracinė ir 1,51‰ baudžiamoji riba).

Švedijoje specialaus eismo taisyklių pažeidimo įstatymo (*Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott*) 4 straipsnis numato, kad asmuo, vairuojantis motorinę transporto priemonę turėdamas bent 0,2‰, neblaivumą turi būti baudžiamas (Švedijos eismo taisyklių pažeidimo įstatymas, 1951). Tai yra viena žemiausių leistinių neblaivumo ribų Europoje. Už tokį pažeidimą gresia bauda arba laisvės atėmimas iki 6 mėnesių (*Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott*). Pabrėžtina, kad Švedijoje net ir mažesnio (<1,0‰) neblaivumo atveju vairuotojas gali būti patrauktas baudžiamojon atsakomybėn. Didesnis nei 1,0‰ neblaivumas vairuojant jau priskiriamas prie sunkaus neblaivaus vairavimo, kuris yra baudžiamas laisvės atėmimu iki 2 metų (*Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott*, 4a straipsnis). Kaip ir visose minėtose šalyse Švedijoje nebūtina sukelti eismo įvykio, kad asmuo būtų traukiamas baudžiamojon atsakomybėn už vairavimą neblaiviam. Vis dėlto, jeigu vairuotojas, kuris vairavo neblaivus, sukėlė eismo įvykį ir taip padarė žalą, jis bus baudžiamas pagal bendruosius baudžiamojo kodekso (*Brottsbalken*, SFS 1962:700) straipsnius už neatsargius nusikaltimus. Kai dėl vairuotojo neatsargumo žūva žmogus, taikomas Švedijos baudžiamojo kodekso 7 skyrius, kuriame už neatsargų gyvybės atėmimą numatyta iki 2 metų laisvės atėmimo bausmė, o jeigu vairuotojas vairavo neblaivus, tai nusikaltimas pripažįstamas kaip sunkus ir baudžiama laisvės atėmimu nuo 6 mėn. iki 4 metų (*Brottsbalken*, SFS 1962:700). Jei eismo įvykio metu, kai vairavo neblaivus asmuo, yra sužalojami žmonės, taikomas Švedijos baudžiamojo kodekso 8 skyrius, kuriame už paprastą sveikatos sutrikdymą dėl neatsargumo numatyta laisvės atėmimas iki 6 mėn., o jei padariniai yra sunkūs arba sukelti neblaivaus vairuotojo, tai iki 4 metų nelaisvės atėmimo bausmė (*Brottsbalken*, SFS 1962:700). Apibendrinant, baudžiamoji atsakomybė Švedijoje už vairavimą neblaiviam yra griežtesnė nei Lietuvoje, kadangi Švedijoje taikoma nuo 0,2‰, palyginti su Lietuvoje taikoma 1,51‰ riba, be to, maksimali bausmė už patį vairavimą apsvaigus nuo alkoholio yra didesnė (2 metai Švedijoje ir 1 metai Lietuvoje).

Apibendrinant visų šalių palyginimą, matyti, kad visos šalys iš esmės siekia to paties tikslo – sustabdyti vairavimą, kai vairuoja neblaivūs asmenys, ir griežtai bausti tokius vairuotojus, kurių vairavimas sukėlė eismo įvykius. Skiriasi leistinos alkoholio ribos (Lietuvoje – 0,41‰ administracinė ir 1,51‰ baudžiamoji; Vokietijoje – 0,5‰ administracinė ir 1,1‰ baudžiamoji; JK – 0,8‰ tik baudžiamoji; Švedijoje – 0,2‰ tik baudžiamoji) ir teisinės technikos (pvz., atskiros nusikalstamos veikos ar bendrinės

normos). Atsakomybės taikymo pagrindai visose valstybėse yra panašūs: nustatytas tam tikras promilių laipsnis, nuo kurio jau kyla baudžiamoji atsakomybė, o jei neblaivus vairavimas padaro žalą – taikomos griežtesnės sankcijos pagal atskiras normas. Galimos bausmės svyruoja nuo piniginių baudų iki ilgo laisvės atėmimo. Lietuvoje ir Vokietijoje už paprastą neblaivų vairavimą maksimali bausmė iki 1 metų, JK – iki 6 mėnesių, Švedijoje – iki 6 mėnesių. Tačiau už atvejus, sukėlusius mirtį, Lietuvoje yra taikoma iki 10 metų laisvės atėmimo bausmė, Vokietijoje – iki 5 metų (už neatsargų nužudymą), JK – iki gyvos galvos, Švedijoje – iki 6 metų. Vienintelė JK išsiskiria itin dideliu maksimaliu sankcijos dydžiu, o kitos šalys nustato ganėtinai panašias bausmes. Taigi, galima teigti, kad Lietuvos teisinis reguliavimas atitinka bendrą europietišką praktiką.

2. NUSIKALSTAMOS VEIKOS SUDĖTIES ANALIZĖ

BK 2 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad „pagal baudžiamąjį įstatymą atsako tik tas asmuo, kurio veika atitinka baudžiamojo įstatymo numatytą nusikaltimo ar baudžiamojo nusižengimo sudėtį“, t. y. baudžiamajame įstatyme numatytų objektyvių ir subjektyvių požymių, kurie apibūdina pavojingą veiką, kaip tam tikrą nusikaltimą ar baudžiamąjį nusižengimą, visumą (Švedas, G. et al, 2019, p. 167). Nusikalstamos veikos sudėties požymiai būtini, kad pavojinga veika būtų pripažinta nusikalstama, o kaltas asmuo patrauktas baudžiamajon atsakomybėn. Jei nėra bent vieno iš šių požymių, nėra ir nusikalstamos veikos sudėties (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Nr. 2K-500/2010).

Asmuo, pažeidęs kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles ir sukėlęs eismo įvykį pagal Lietuvos Respublikos įstatymus, gali būti baudžiamas tiek baudžiamąja, tiek administracine atsakomybe. Nustatydamas atsakomybę už šių veikų padarymą, įstatymų leidėjas atsakomybės rūšį diferencijavo pagal tris kriterijus: pagal kilusių padarinių rūšį, pagal šių padarinių dydį ir pagal asmens apsvaigimą nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų laipsnį (Piesliakas, 2009, p. 398)

BK numatyti du straipsniai, susiję su transporto priemonių vairavimu apsvaigus (BK 281 straipsnis ir BK 281¹ straipsnis), kurie saugo tą patį pagrindinį teisės gėrį – saugų eismą keliuose. BK 281 straipsnis nurodo, kad kelių eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo sudėtis yra materialioji – atsakomybė kyla tik tada, jei pažeidus kelių eismo taisykles (toliau – KET) įvyko eismo įvykis ir atsirado numatyti padariniai (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Nr. 2K-7-17-489/2024). Tuo tarpu BK 281¹ straipsnyje – transporto priemonės vairavimas neblaiviam asmeniui yra formaliosios sudėties, kuriai nereikia padarinių: užtenka tik pavojingos veikos nustatymo fakto.

Toliau atskirai aptariamas kiekvienas sudėties elementas – objektas, objektyvioji pusė, subjektas ir subjektyvioji pusė, remiantis naujausia doktrina, teismų praktika ir teisės aktų nuostatomis.

2.1. Nusikalstamų veikų objektas

Teisės doktrinoje nusikalstamos veikos objektas apibūdinamas kaip baudžiamojo įstatymo ginamos vertybės, į kurias kėsinamasi nusikaltimu ar baudžiamuoju nusižengimu (Švedas, G. et al, 2019, p. 185). Tik tokia veika, kuri kėsinasi į baudžiamojo įstatymo saugomą gėrį, gali būti pripažįstama, kaip nusikaltimas (Švedas, G. et al, 2019, p. 188). Nustačius objektą

tampa aišku, kokią vertybę įstatymų leidėjas nori apsaugoti kriminalizuodamas atitinkamą veiką, o tai svarbu siekiant teisingai kvalifikuoti nusikaltimus (R. Steponavičiūtė, 2020). Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra pažymėjęs, kad neteisėtos veikos sąsajumas su baudžiamojo įstatymo saugoma vertybe yra vienas esminių kriterijų kvalifikuojant veiką pagal atitinkamą BK straipsnį (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-263-788/2022).

Tiek BK 281 straipsnio tiek ir BK 281¹ straipsnio objektas yra kelių transporto eismo saugumas, kuris pažeidžiamas tuomet, kai yra nepaisoma kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių (Abramavičius A. et al., 2010. p. 433). Baudžiamajame įstatyme ši sąvoka nėra apibrėžta. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 17 punktą apibrėžia eismo saugumo sąvoką. Pagal šį įstatymą, „Eismo saugumas – visuma kelių eismo ypatybių, rodančių, kiek eismo dalyviai yra apsaugoti nuo eismo įvykių ir jų padarinių“ (Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, 2000)

Svarbu pažymėti, kad BK 281 straipsnyje 2, 4 ir 6 dalyse kartu saugomi ir papildomi teisiniai gėriai – kito žmogaus sveikata, gyvybė ar turtas, nes šis straipsnis yra taikomas tik kai realiai yra pažeidžiamos minėtos vertybės (sutrikdoma sveikata, atimama gyvybė, padaroma žala turtui) (Abramavičius A. et al., 2010, p. 433). Tačiau kelių eismo saugumas išlieka pagrindiniu visų BK 281 straipsnyje numatytų veikų objektu. Žmogaus gyvybės ar sveikatos sužalojimas yra šių veikų padarinys ir papildomas objektas, tačiau ne pagrindinis saugomas gėris. Dėl to BK 281 straipsnis nepriskiriamas, pavyzdžiui, prie nusikaltimų žmogaus sveikatai ar gyvybei, o priskiriamas prie nusikaltimų eismo saugumui.

Alkoholio vartojimas ar neblaivumas pats techniškai nėra nusikaltimas, o už jį galima bausti tik tada, kai toks asmuo dalyvauja eisme kaip vairuotojas, taip sukeldamas grėsmę eismo saugumui (Levon *et al*, 2024, p. 400). Taigi, BK 281¹ straipsnyje galima įžvelgti saugaus eismo saugojimą prevenciškai, užkertant kelią galimiems padariniams dar prieš jiems atsirandant. Šiuo atveju yra kovojama su pavojinga veika, o ne pačiu rezultatu. Įstatymų leidėjas nusprendė šią vertybę saugoti dar iki realių padarinių atsiradimo, nes vairavimas, kai vairuoja stipriai neblaivus asmuo, pats savaime kelia didelį pavojų eismo saugumui ir žmonių gyvybei ar sveikatai. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo išplėstinė septynių teisėjų kolegija konstatavo, kad BK 281¹ straipsnis ir BK 281 straipsnis saugo tą pačią pagrindinę vertybę – saugų eismą, tik BK 281¹ straipsnis nustato atsakomybę už pavojingo elgesio faktą, o BK 281 – už realiai įvykusius padarinius (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Nr. 2K-7-98-628/2022).

Apibendrinant, visuomenės interesas užtikrinti saugų eismą keliuose yra pagrindinis nusikalstamos veikos objektas tiek BK 281 straipsnio 2, 4, 6 dalyse, tiek BK 281¹ straipsnyje. BK 281 straipsnyje ši vertybė saugoma nuo realios žalos – baudžiama, kai dėl KET pažeidimo ir neblaivaus vairuotojo nukenčia žmonių sveikata, gyvybė ar turtas, o BK 281¹ straipsnyje ta pati vertybė saugoma prevenciškai – baudžiama už vairavimą esant stipriai neblaiviam, net jeigu žalingų padarinių dar neatsirado. Taip įstatymų leidėjas siekia užkirsti kelią galimiems padariniams, nes supranta, kad tokiu elgesiu tiesiogiai kėsinamasi į eismo saugumą. Būtent norint apsaugoti šį nusikalstamos veikos objektą mūsų valstybėje taikomas griežtas vairavimo, kai vairuoja neblaivus asmuo, kriminalizavimas ir atsakomybės diferencijavimą priklausomas nuo kilusių padarinių.

2.2. Nusikalstamų veikų objektyvioji pusė

Nusikalstamos veikos objektyvioji pusė – tai baudžiamajame įstatyme numatytų požymių, apibūdinančių išorinį kėsimosi pasireiškimą, visuma. Prie tokių požymių priskiriama: veika, padariniai, priežastinis ryšys, būdas ir aplinkybės (Švedas, G. et al, 2019, p - 201). Nusikalstamos veikos būdas ir aplinkybės, nėra privalomi sudėties elementai, todėl šiame skyriuje jie nebus analizuojami. BK 281 ir 281¹ straipsnių objektyvieji požymiai skiriasi, nors abu susiję su vairavimu, kai vairuoja neblaivus asmuo.

BK 281 straipsnyje nurodoma veika yra materialinė. Tai reiškia, kad nusikalstama veika - eismo taisyklių arba transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimas vairuojant, kai vairuoja neblaivus asmuo, transporto priemonę, ir jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, sukelia įstatyme numatytus padarinius. Šio straipsnio dispozicija yra blanketinė, kas reiškia, kad jos turiniui atskleisti remiamasi kitais teisės aktais, galiojančiais šalia baudžiamojo įstatymo (šiuo atveju KET). Asmenys, naudodamiesi savo transporto priemonėmis, dalyvauja eisme ir taip kiekvieną kartą rizikuoja pažeisti KET ir sukelti eismo įvykį. KET pažeidimai pasireiškia įvairiais būdais: pavojingas vairavimas, greičio viršijimu, kelio ženklų nepaisymu, transporto priemonės techninės būklės reikalavimų nevykdymu ir kiti. Pažymėtina, kad būtent neblaivumas į BK 281 straipsnio sudėtį patenka kaip kvalifikuojanti aplinkybė – vairuotojo apsvaigimas nuo alkoholio ar kitų medžiagų lemia griežtesnę atsakomybę (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo apžvalga, 2009).

Transporto priemonės vairuojančių asmenų apsvaigimo kontrolę ir medicininės apžiūros apsvaigimui nustatyti atlikimo tvarką reglamentuoja Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo ar apsvaigimo nustatymo taisyklės ir leidžiamos etilo alkoholio koncentracijos darbo metu ar savarankiškos veiklos vykdymo metu nustatymas, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gegužės 12 d.

nutarimu Nr. 452 (Nauja redakcija nuo 2016 m. liepos 1 d., Nr. 503) (toliau – Neblaivumo nustatymo taisyklės), Medicininės apžiūros neblaivumui ar apsvaigimui nuo psichiką veikiančių medžiagų nustatyti atlikimo metodika ir Bendros asmens būklės įvertinimo metodika, patvirtintos Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2006 m. birželio 20 d. įsakymu Nr. V-505 (Nauja redakcija nuo 2017 m. lapkričio 23 d., Nr. V-1312). Teismas, nagrinėdamas baudžiamąją bylą, turi įvertinti ar nustatant kaltininko neblaivumą buvo tinkamai taikomos minėtų teisės aktų nuostatos (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo apžvalga, 2009).

Asmenų neblaivumo nustatymo tvarka kito, dėl ko ir teismų praktika keitėsi. Pagal anksčiau galiojusią vairuotojų neblaivumo nustatymo tvarką, jei vairuotojas patikrinimo metu į alkotesterį įpūsdavo daugiau nei 1,5‰, policijos pareigūnai vairuotoją privalėjo nuvežti į medicinos įstaigą papildomam kraujo tyrimui atlikti. Nuo 2019 m. balandžio 1 d. įsigaliojo nauja vairuotojų neblaivumo patikrinimo tvarka. Neblaivumo nustatymo taisyklių 4 punkte nurodyta, kad policijos pareigūnai per tikrinimą nustatę, kad transporto priemonės vairuotojo iškvėptame ore etilo alkoholio koncentracija yra didesnė nei leidžiama įstatyme, ne anksčiau kaip po 15 minučių ir ne vėliau kaip po 30 minučių nuo pirmojo tikrinimo atlieka pakartotinį tikrinimą. Visiškai nesvarbu, ar pirmojo patikrinimo metu buvo įpūsta 0,41‰ ar 1,51‰ ar dar daugiau, antrasis pakartotinis tikrinimas yra privalomas. Taip pat tame pačiame punkte nurodyta, kad kai pirmojo ir pakartotinio tikrinimo rezultatai skiriasi, laikoma, kad per tikrinimą nustatyta asmens iškvėptame ore esanti etilo alkoholio koncentracija yra ta, kuri yra mažiausia iš nustatytų tikrinimų.

Įstatymų leidėjas pripažįsta, kad asmuo gali nesutikti su tikrinimo rezultatais ir gali pats kreiptis į gydymo įstaigą, kad būtų atliktas jo neblaivumo patikrintas patikimesniais būdais. Vairuotojui nesutinkant su nustatytu neblaivumu, jis ne vėliau kaip per valandą po to, kai jam atliktas tikrinimas gali pats kreiptis į medicinos įstaigą, prašydamas atlikti medicininę apžiūrą jo lėšomis. Tik pasitikrinus blaivumą policijos alkotesteriu vairuotojui galima savarankiškai nuvykti į gydymo įstaigą ir savo lėšomis bei jėgomis pasitikrinti blaivumą atliekant kraujo tyrimą. Jei tikrintis neblaivumą atsisakoma, iš karto taikoma baudžiamoji atsakomybė ir pradedamas ikiteisminis tyrimas pagal BK 281¹ straipsnį už neblaivumo tikrinimo vengimą.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo byloje Nr. 2K-60-495/2021 konstatuota, jog asmens neblaivumo laipsnis reikšmingas toks, koks jis buvo vairavimo metu, todėl laikomasi nuomonės, kad vėliau atlikto kraujo tyrimo rezultatai patys savaime nepaneigia testavimo techninėmis priemonėmis duomenų ir turi būti vertinami pagal tas pačias taisykles kaip ir kiti įrodymai.

Kadangi, kaip jau buvo minėta, BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos sudėtis yra materiali, tai reiškia, kad atsakomybei pagal šį straipsnį kilti yra būtini šiame straipsnyje numatyti padariniai. Įstatyme aiškiai įvardinta, kokiems padariniams įvykus yra užtraukiama baudžiamoji atsakomybė. Pirmiausiai, minimas nesunkus kito žmogaus sveikatos sutrikdymas ar didelės turtinės žalos nukentėjusiam padarymas (BK 281 straipsnis 2 dalis). Remiantis BK 138 straipsnio 1 dalimi, nesunkus sveikatos sutrikdymas yra tuomet, kai nukentėjęs asmuo prarado nedidelę dalį profesinio ar bendro darbingumo arba ilgai sirgo, bet jam nebuvo nustatyti sunkaus sveikatos sutrikdymo, nurodyto BK 135 straipsnio 1 dalyje, padariniai. Kitaip sakant, nesunkus sveikatos sutrikdymas nėra laikomas žmogaus gyvybei pavojų keliančiu ar sukeliančiu sunkių ilgalaikių padarinių. BK 281 straipsnio 2 dalyje taip pat numatyta, kad baudžiamoji atsakomybė taikoma, jei nukentėjusiam yra padaroma didelė turtinė žala. Pavyzdžiui, eismo įvykio metu sunaikinama brangi transporto priemonė ar padaroma kitokia didelė materiali žala nukentėjusiam. BK 282¹ straipsnis aiškiai nurodo, kad didelė turtinė žala yra laikoma žala, kurios dydis viršija 400 MGL, bet neviršija 900 MGL. Natūraliai kyla klausimas, kaip būtų kvalifikuojamas nusikaltimas, kai neblaivus vairuotojas padarė labai didelę turtinę žalą? Nors BK 281 straipsnis nieko apie tai nesako, manytina, kad nesvarbu, ar padaryta turtinė žala yra didelė, ar labai didelė, neturėtų taip būti, kad asmuo išvengtų atsakomybės pagal BK 281 straipsnį. Autorės nuomone, neblaivus asmuo vairuodamas transporto priemonę ir padaręs eismo įvykį, kurio metu padaryta labai didelė turtinė žala, vis tiek turėtų būti traukiamas baudžiamojon atsakomybėn pagal BK 281 straipsnio 2 dalį. Be to, labai didelės turtinės žalos padarymą taip pat būtų galima vertinti ir kaip kaltininko baudžiamąją atsakomybę sunkinančią aplinkybę, pripažįstant, kad dėl padarytos veikos kilo sunkių padarinių (BK 60 straipsnio 1 dalies 11 punktą). Panašiai Lietuvos Aukščiausiasis Teismas išaiškino dėl BK 281 straipsnio 5 dalies taikymo, kai eismo įvykio metu žūsta daugiau nei vienas asmuo. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas padarė išvadą, kad nuteistojo veikla kvalifikuota pagal BK 281 straipsnio 5 dalį sukėlė sunkius padarinius – penkių žmonių žūtį, ir tai buvo tinkamai įvertinta kaip nuteistojo baudžiamąją atsakomybę sunkinanti aplinkybė, nurodyta BK 60 straipsnio 1 dalies 11 punkte (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2023 m. balandžio 11 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-132-976/2023).

Kita vertus, manytina, kad galima būtų papildyti BK 281 straipsnį, numatant baudžiamąją atsakomybę ir už labai didelės turtinės žalos padarymą, kas pašalintų bet kokias abejones dėl baudžiamosios atsakomybės taikymo galimybės, taip pat leistų teisingai diferencijuoti nusikalstamą veiką pagal jos pavojingumą. Atkreiptinas dėmesys, kad tame pačiame BK XXXIX skyriuje „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai

transporto eismo saugumui“ tokia atsakomybė įtvirtinta BK 278 straipsnio 2 dalyje, kur nustatyta, kad baudžiamas tas, kas dėl neatsargumo padarė šio straipsnio 1 dalyje nurodytą veiką (netinkamai atliko 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 žuvo žmogus arba buvo sunkiai sužaloti žmonės, arba padaryta labai didelė turtinė žala. Manytina, kad toks baudžiamoji įstatymo pakeitimas būtų logiškas ir atitinkantis teisingumo ir proporcingumo principus.

Be to, autorės nuomone, siekiant baudžiamosios atsakomybės už neatsargių nusikaltimų padarymą nuoseklumo, galėtų būti nustatyta baudžiamoji atsakomybė ir už didelės mokslinės, istorinės ar kultūrinės reikšmės turinčių vertybių sunaikinimą ar sugadinimą, kai tokios vertybės yra sunaikinamos ar sugadinamos pažeidžiant kelių transporto eismo saugumą. Tokia situacija, pavyzdžiui, būtų galima, jei eismo įvykio metu būtų sunaikinama didelę istorinę vertę turinti transporto priemonė ar didelę kultūrinę reikmę turinti saugotina vertybė (pavyzdžiui, į Kultūros vertybių registrą įtraukti objektai). Pažymėtina, kad baudžiamoji atsakomybė už tokių vertybių sunaikinimą ar sugadinimą yra nustatyta BK 188 straipsnyje „Turto sunaikinimas ar sugadinimas dėl neatsargumo“, todėl baudžiamosios atsakomybės nustatymas už minėtų vertybių sunaikinimą ar sugadinimą BK 281 straipsnyje neiškreiptų BK specialiosios dalies sisteminio vientisumo.

Taigi, autorė siūlo BK 281 straipsnio 2 dalį papildyti požymiu „sunaikinta ar sugadinta didelės mokslinės, istorinės ar kultūrinės reikšmės turinčios vertybės“, o 3 dalį papildyti „arba padaryta labai didelė turtinė žala“:

“281 straipsnis. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas

“ <...>

2. Tas, kas vairavo kelių transporto priemonę būdamas neblaivus ar apsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų ir pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio buvo nesunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata arba nukentėjusiam asmeniui padaryta didelė turtinė žala arba sunaikinta ar sugadinta didelės mokslinės, istorinės ar kultūrinės reikšmės turinčios vertybės,

baudžiamas bauda arba laisvės apribojimu, arba areštu, arba laisvės atėmimu iki trejų metų.

3. Tas, kas vairuodamas kelių transporto priemonę pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio buvo sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata arba padaryta labai didelė turtinė žala,

baudžiamas bauda arba laisvės apribojimu, arba areštu, arba laisvės atėmimu iki penkerių metų.

<...>“.

BK 281 straipsnio 4 dalyje minimas dar vienas nusikalstamos veikos padarinys yra sunkus sveikatos sutrikdymas. Pagal BK 135 straipsnio 1 dalį, tai – žmogaus sužalojimas ar susargdinimas, jeigu dėl to pastarasis neteko regėjimo, klausos, kalbos, vaisingumo, nėštumo arba buvo sunkiai suluošintas, susirgo sunkia nepagydoma ar ilgai trunkančia liga, ar stiprus psichikos sužalojimas, didelio profesinio ar bendro darbingumo netekimas arba nepataisomai žmogaus kūno sužalojimas. Kitais žodžiais tai reiškia, kad asmeniui kilo pavojus gyvybei arba buvo nustatyti rimti ilgalaikiai sveikatos padariniai. Ir galiausiai BK 281 straipsnio 6 dalyje pats sunkiausias nusikalstamos veikos padarinys – žmogaus mirtis. Jei eismo įvykio metu žuvo bent vienas asmuo, vairuotojo veika bus kvalifikuojama pagal šią straipsnio dalį.

Kitas svarbus objektyviosios pusės požymis – priežastinis ryšys, kuris reiškia, kad atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą ir eismo įvykį kyla tik tada, jei yra įrodomas priežastinis ryšys tarp veikos ir padarinių (sveikatos sutrikdymo, asmens mirties ar didelės vertės turto sunaikinimo) (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartys baudžiamosiose bylose Nr. 2K-7-85/2011, 2K-472-303/2015, 2K-21-942/2016). Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, kalbėdamas apie BK 281 straipsnio 5 dalį, dar kartą pabrėžė, kad svarbu įrodyti, kad būtent vairuotojo padarytas KET pažeidimas lėmė minėtus padarinius (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Nr. 2K-7-17-489/2024). Praktikoje pasitaiko atvejų, kai eismo įvykis atsitinka dėl kelių eismo dalyvių kaltės. Tokiu atveju teismas turi ištirti atskirai kiekvieno jų priežastinį ryšį su padariniais. Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, išnagrinėjęs situaciją, kurioje žuvo pėsčiasis nesaugiai įbėgęs į kelią degant draudžiamam raudonam šviesoforo signalui, o transporto priemonę vairavęs asmuo ženkliai viršijo leistiną greitį ir buvo kaltinamas pagal BK 281 straipsnio 5 dalį, pabrėžė, kad yra būtina nustatyti, ar analogiškoje situacijoje, laikantis KET, padarinių nebūtų išvengta. Kitaip sakant, jei transporto priemonę vairavęs asmuo būtų važiuavęs laikydamasis visų KET ir būtų galėjęs išvengti pėsčiojo partrenkimo, tuomet jo pažeidimas laikomas padarinius nulėmusiu. Ir atvirkščiai, jeigu transporto priemonę vairavęs asmuo pažeidė KET, bet tai neturėjo įtakos eismo įvykiui (pėsčiasis žuvo tik dėl savo kaltės), tai tokiam transporto priemonę vairavusiam asmeniui atsakomybė pagal BK 281 straipsnį negalėtų būti taikoma, nes trūksta būtinų objektyvių požymių – priežastinio ryšio ir padarinių. Remdamasi minėtais argumentais, išplėstinė septynių teisėjų kolegija padarė išvadą, kad teismai,

nustatydami, jog kaltinamojo neatsargūs vairavimo veiksmai atitinka BK 281 straipsnio 5 dalyje nurodyto nusikaltimo sudėtį, netinkamai taikė baudžiamąjį įstatymą. Teismo nuomone, nuteistojo veikoje nebuvo BK 281 straipsnio 5 dalyje nurodyto nusikaltimo sudėties objektyviojo požymio – priežastinio ryšio tarp šio vairuotojo padaryto KET 127 punkto pažeidimo ir byloje nustatytų padarinių, t. y. pėsčiojo žūties. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nusprendė panaikinti žemesnių instancijų teismų sprendimus ir bylą nutraukti. Teismas taip pat nurodė, kad už padarytus KET taisyklių pažeidimus kaltinamasis privalo atsakyti administracinio nusižengimo teisenos tvarka. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nustatė, kad ignoravus pėsčiojo grubų KET pažeidimą (bėgimą per raudoną šviesą), priežastinis ryšys buvo pripažintas esantis, nors iš tiesų pėsčiasis pats išprovokavo situaciją, kuriai vairuotojas nebeturėjo galimybių saugiai užkirsti kelio. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartimi konstatavus, kad priežastinis ryšys nenustatytas, kaltinamojo veikoje nebeliko BK 281 straipsnio 5 dalies nusikaltimo sudėties požymio (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis Nr. 2K-7-17-489/2024).

Kitoje byloje Nr. 2K-7-117-511/2024 Lietuvos Aukščiausiasis Teismas irgi konstatavo, kad teisiniu požiūriu eismo įvykį sukėlė ne nuteistojo daromas posūkiu manevras, o nukentėjusiojo – motociklo vairuotojo – neatidus ir pavojų eismo saugumui keliantis vairavimas. Būtent motociklo vairuotojo veiksmai, kai jis, persirikiuodamas iš antrosios į pirmąją eismo juostą, nežiūrėjo į priekį, buvo pasukęs galvą į kairę, nematė priekyje esančio automobilio ir jo daromo manevro, buvo būtina eismo įvykio kilimo sąlyga ir esminė šio įvykio kilimo priežastis. Todėl, teismo nuomone, tarp kaltinamojo veikos ir padarinių priežastinis ryšys nebuvo nustatytas ir baudžiamoji atsakomybė pagal 281 straipsnio 1 dalį taikyta netinkamai.

Nors Lietuvos Aukščiausiojo Teismo išaiškinimuose minimas BK 281 straipsnis, bet šiose konkrečiose situacijose buvo sprendžiama dėl baudžiamosios atsakomybės pagal BK 281 straipsnio atitinkamas dalis taikymas, kai vairuojantis asmuo yra blaivus. Taigi, kyla klausimas, ar šios priežastinio ryšio tarp veikos ir kilusių padarinių taisyklės būtų taikomos ir neblaiviam asmeniui? Ar priešingai, išgėręs asmuo yra automatiškai laikomas pavojingu kelių eismo dalyviu, kurio veiksmai yra visados susiję priežastiniu ryšiu su padariniais? Ar kito eismo dalyvio veiksmai turi tokią pačią reikšmę nepriklausomai nuo to, ar kaltinamasis vairuotojas buvo blaivus ar neblaivus? Autorės nuomone, negali taip būti, kad kitų eismo dalyvių veiksmai nebūtų vertinami tik todėl, kad kaltinamasis yra neblaivus. KET 14 punktas įtvirtina draudimą vairuoti transporto priemonę neblaiviam. Tuo tarpu BK 281 straipsnio 2, 4, 6 dalių struktūra „tas, kas būdamas apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų pažeidė kelių

transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklės, ...“ parodo, kad šis KET pažeidimas jau yra nusikalstamos veikos sudėtyje, todėl, be kaltininko neblaivumo, turi būti nustatomi kiti KET pažeidimai, nes neblaivumo faktas, kaip toks, nors ir būdamas šiurkštus KET pažeidimas, pats savaime negali sukelti BK 281 straipsnyje numatytų padarinių. Teismų praktikoje pasitaiko atvejų, kai kiti neblaivaus kaltininko padaryti KET pažeidimai, sukėlę nusikalstamus padarinius, nuosprendyje nenurodomi, o tai sudaro prielaidas išvadai, kad jo pripažinimas kaltu pagal BK 281 straipsnį grindžiamas vien tik apsvaigimo nustatymu. (Lietuvos Aukščiausiasis Teismas apžvalga, 2009). Pavyzdžiui, Marijampolės rajono apylinkės teisme asmuo buvo nuteistas pagal BK 281 straipsnio 2 dalį už tai, kad, vairuodamas automobilį „Audi 80“, pažeidė KET 68 punkto reikalavimus, t. y. vairavo transporto priemonę neblaivus; nesuvaldęs automobilio nuvažiavo nuo kelio ir atsitrenkė į pakelės medžius; automobilio keleiviui V. R. buvo nesunkiai sutrikdyta sveikata (baudžiamoji byla Nr. 1-319-416/2007). Panaši situacija pastebima ir naujesnėje praktikoje. 2025 m. kovo 13 d. Vilniaus apygardos teismo byloje Nr. 2K-7-117-511/2024, teismas padarė išvadą, kad KET pažeidimai, tarp kurių buvo įvardintas ir vairavimas transporto priemonę būnant stipriai neblaiviu, priežastiniu ryšiu buvo susiję su padariniais. Kas iš esmės nėra teisinga, nes priežastinis ryšys šiuo atveju turi būti nustatinėjamas tik dėl KET pažeidimų, kurie nėra neblaivus vairavimas. Akivaizdu, kad teismų praktika šioje vietoje nėra tiksli, todėl ateityje būtina aiškiai išskirti, ar priežastinis ryšys tarp kaltininko veikos ir kilusių padarinių iš tiesų kyla iš konkretaus KET pažeidimo, o ne dėl asmens neblaivumo fakto, kad neblaivumas nebūtų neteisėtai absoliutizuojamas kaip savaime nusikalstamus padarinius lemiantis veiksnys.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2024 m. kovo 12 d. baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-17-489/2024 taip pat, yra konstatuota, kad priežastinis ryšys nustatomas teismui vertinant įrodymus, jų pagrindu nustatytas aplinkybės ir darant logiškas išvadas, kokie eismo įvykio dalyvių veiksmai ir jų padaryti KET pažeidimai lemia konkrečius padarinius, ar jie dėsningai ir objektyviai išplaukia iš nustatytų eismo dalyvių poelgių. Nustatinėjant tokį priežastinį ryšį labai svarbų vaidmenį atlieka specialios teismo techninių ekspertizių ekspertų, eismo įvykių specialistų, žinios (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-146-222/2017).

Sekantis, BK 281¹ straipsnis numato kelias alternatyvias nusikalstamas veikias, kas reiškia, jog įstatyme yra išskirti keli savarankiški pavojingo elgesio variantai, iš kurių pakanka bent vieno, kad atsirastų baudžiamoji atsakomybė (Levon *et al*, 2024). Pirma, tai motorinės transporto priemonės, traktoriaus ar savaeigės mašinos vairavimas ar mokymas vairuoti būnant neblaiviu, kai nustatytas ne mažesnis nei 1,51‰ neblaivumas. Antra – tai

neblaivumo pasitikrinimo vengimas, kai asmeniui identifikuoti akivaizdūs neblaivumo požymiai. Ir paskutinė trečioji alternatyvi nusikalstama tvirta – tai alkoholio vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo, kai asmeniui vėliau yra nustatomas didesnis nei 1,51‰ neblaivumas. Visais atvejais nusikalstama veika yra formali, kas reiškia, jog nėra reikalaujama padarinių ir priežastinio ryšio nustatymo tam, kad būtų galima taikyti baudžiamąją atsakomybę pagal šį straipsnį. Šiam nusikaltimui inkriminuoti pakanka nustatyti tik patį pavojingos veikos (vairavimo, mokinimo vairuoti, vengimo tikrintis ar vartotojo alkoholi po eismo įvykio) faktą (Vilniaus miesto apylinkės teismo nuosprendis byloje Nr.: 1-600-1218/2024).

Kad kultų atsakomybė pagal nagrinėjamas normas, būtina įrodyti, kad asmuo vairavo transporto priemonę (arba dalyvavo eisme kaip KET pažeidėjas). Lietuvos teismų praktikoje matyti, kad vairavimas nėra siejamas tik su nuvažiuotu atstumu, ar užvestu varikliu, kuriuo varoma transporto priemonė, bet ir su pačios transporto priemonės judėjimo valdymu (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojoje byloje Nr. BIK-7/2023; Kauno apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2022 m. birželio 15 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-380-493/2022). Pavyzdžiui, jei asmuo vartojęs alkoholi pastūmė automobilį nuo kalno ir jį valdė jam riedant – tai laikoma vairavimu, o tuo tarpu vien sėdėjimas neįjungto variklio automobilyje nelaikomas vairavimu (Levon *et al*, 2024). BK 281¹ straipsnio taikymui svarbu nustatyti judančios transporto priemonės valdymo faktą, net jei atstumas labai trumpas (Levon *et al*, 2024). Panevėžio apygardos teismas yra konstatavęs, kad vairuotojas buvo pagrįstai nuteistas pagal BK 281¹ straipsnis, nors jis buvo sulaikytas stovinčiame automobilyje, kurio teigė nevairavęs, tačiau liudytojų vaizdo įrašai patvirtino, kad automobilis buvo pajudėjęs ir jį valdė būtent tas asmuo (Panevėžio apygardos teismo nutartis byloje Nr. 1A-33-491/2025).

Kita dažnai praktikoje ginčijama nusikalstama veika – tai vengimas tikrintis neblaivumą. Vengimas yra laikomas aktyvus ar pasyvus kaltinamojo elgesys, kuriuo nevykdomi policijos pareigūno ar kito įgaliojimus turinčio asmens teisėti reikalavimai asmens neblaivumo patikrinimui. (Vilniaus miesto apylinkės teismo nuosprendis byloje Nr.: 1-600-1218/2024). Šioje situacijoje svarbu, kad atsakingi asmenys būtų užfiksavę akivaizdžius neblaivumo požymius ir būtų supažindinę vairuotoją apie baudžiamąją atsakomybę, jei pastarasis atsisakytų tikrintis neblaivumą. Byloje Nr. 1A-121-497/2025 nuteistasis D. S. ginčijo savo kaltę už vengimą pasitikrinti blaivumą, teigdamas, kad buvo blaivus tiesiog norėjęs tikrintis ligoninėje, o ne įvykio vietoje. Apeliacinis teismas, įvertinęs policijos vaizdo įrašą, liudytojų parodymus ir kitus įrodymus, nustatė, kad vairuotojo neblaivumas buvo akivaizdus: sklido alkoholio kvapas, jo elgesys buvo neadekvatus, kalba

nerišli, o pareigūnai jam tinkamai išaiškino atsisakymo tikrintis blaivumą pasekmes, tačiau jis kategoriškai atsisakė tikrintis vietoje ir nepasinaudojo galimybe nuvykti į gydymo įstaigą savo lėšomis. Teismas pažymėjo, kad pagal 2006 m. gegužės 12 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimą „Dėl transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo ar apsvaigimo nustatymo taisyklių patvirtinimo“ policija privalo vežti patikrinti į gydymo įstaigą tik tada, jei objektyviai neįmanoma patikrinti alkoholio matuokliu vietoje. Kitoje baudžiamojoje byloje Nr. 2K-8-489/2025 Lietuvos Aukščiausiasis Teismas detalizavo, kad baudžiamoji atsakomybė už neblaivumo patikrinimo vengimą kyla tada, kai asmuo savo veika sąmoningai išreiškia savo valią blaivumo nesitikrinti, nors jam tokia galimybė pasitikrinti pagal teisės aktų nustatytą tvarką buvo suteikta. Šioje byloje asmuo buvo nuteistas pagal BK 281¹ straipsnio 1 dalį už tai, kad jis, sustabdytas policijos pareigūnų, atsisakė tikrintis blaivumą, esant identifikuotiems akivaizdiems neblaivumo požymiams. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas akcentavo, kad policijos pareigūnams reikalaujant vairuotojas privalo leisti Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka būti patikrinamas, ar nėra neblaivus. Kasacinis teismas pabrėžė, kad teisės aktuose nėra įtvirtintas baigtinis policijos pareigūnų patikrinimo veiksmų, nustatančių asmens neblaivumo požymius, sąrašas, todėl neblaivumo požymiams nustatyti gali pakakti nerišlios kalbos, sklindančio alkoholio kvapo, nekoordinuotų judesių, neadekvačios elgsenos.

Galiausiai, paskutinė alternatyvi BK 281¹ straipsnio nusikalstama veika – alkoholio vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo. Praktiškai tai reiškia, kad po eismo įvykio iki kol atvyksta pareigūnai ir ištiriamos įvykio aplinkybės, vairuotojas tyčia ar neatsargiai vartoja alkoholį. Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme eismo įvykio sąvoka yra pateikiama kaip – tai įvykis kelyje, viešojoje arba privačiojoje teritorijoje, kai judant transporto priemonei žūsta ar sužeidžiami žmonės, sugadinama ar apgadinama bent viena transporto priemonė, krovinys, kelias, jo statiniai ar bet koks kitas įvykio vietoje esantis turtas (Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, 2000). Tuo tarpu, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra išaiškinęs, kad eismo įvykio sąvoka šiame kontekste vertintina plačiai: net ir nedidelis įvykis, sukėlęs labai mažą žalą ir net jei savininkas tos žalos nereiškė, laikytinas eismo įvykiu. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo baudžiamojoje byloje Nr. 2K-269-697/2024 vairuotojas, atsitrenkęs į kelkraštį ir šiek tiek jį apgadinęs, teigė, kad tai nėra eismo įvykis, nes niekam nesukėlė realios žalos (jos niekas nereiškė), todėl jo tolimesnis alkoholio vartojimas neturi užtraukti baudžiamosios atsakomybės pagal BK 281¹ straipsnį. Nors apeliacinės instancijos teismas sutiko su tokiu argumentu, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas su juo nesutiko, pažymėdamas, jog Saugaus

eismo automobilių keliais įstatyme 2 straipsnio 14 dalyje eismo įvykis apibrėžiamas kaip net ir minimalus kelio apgadinimas. Vadinasi, net menkiausias incidentas kelyje gali būti vertinamas kaip eismo įvykis. Taigi, įstatymų leidėjas ir teismų praktika iš esmės prilygina net minimalų kelių infrastruktūros apgadinimą eismo įvykiui, taip siekiant išvengti situacijų, kai vairuotojai, vartodami alkoholį po tokio įvykio, bando nuslėpti faktinį neblaivumą ir išvengti baudžiamosios atsakomybės. Toks platus eismo įvykio sąvokos aiškinimas turėtų stiprinti baudžiamosios atsakomybės taikymą ir padėti užtikrinti didesnę eismo saugumą.

Tiek BK 281 straipsnio 2, 4 ir 6 dalys (per BK 282¹ straipsnio 3 dalį), tiek ir BK 281¹ straipsnis įvardina, kad kelių transporto priemonės suprantamos kaip motorinės transporto priemonės, traktoriai, savaeigės mašinos ir kitos mechaninės transporto priemonės, taip pat autonominiai automobiliai. Pažymėtina, kad ši sąvoka čia apima visas transporto priemones kelyje – net ir tas, kurios neregistruotos ar be numerių. Papildomai Lietuvos Aukščiausiasis Teismas yra išaiškinęs, jog net neregistruotas motoroleris (mopedas) laikomas transporto priemone BK 281¹ straipsnio prasme, jei naudojamas viešajame eisme. Todėl neblaivus vairuotojas negali išvengti atsakomybės vien formaliai teigdamas, kad jo transporto priemonė nebuvo „legali“ – svarbu, kad faktiškai ji dalyvavo eisme (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis byloje Nr. 2K-7-119-719/2024).

Apibendrinant nagrinėtų straipsnių objektyviuosius požymius, BK 281 straipsnio atveju būtina nustatyti kelių eismo taisyklių pažeidimo faktą, patį eismo įvykį ir priežastinį ryšį tarp nusikalstamos veikos ir padarinių, kai tuo tarpu BK 281¹ straipsnio atveju užtenka tik vienos iš įstatyme nurodytų nusikalstamų veikų nustatymo, nes šios veikos laikomos pakankamai pavojingomis. Teismų praktika galime matyti įvairius taikymo niuansus, tačiau pagrindinis skirtumas tarp straipsnių yra tas, kad BK 281 straipsnis reikalauja realios žalos atsiradimo, o BK 281¹ straipsnis – tik pavojingos veikos fakto.

2.3. Nusikalstamos veikos subjektas

Subjektas – tai pakaltinamas fizinis asmuo sulaukęs baudžiamajame įstatyme nustatyto amžiaus, kuriam gali kilti baudžiamoji atsakomybė už nusikalstamos veikos padarymą (Švedas, G. et al, 2019, p. 221). G. Švedas tradiciškai išskiria bendrąjį ir specialųjį subjektus. Bendruoju subjektu laikomas pakaltinamas fizinis asmuo, sulaukęs baudžiamajame įstatyme nustatyto amžiaus. Toks asmeniui pakanka tenkinti amžiaus ir pakaltinamumo sąlygas, kad galėtų atsakyti už bet kurią nusikalstamą veiką. Tuo tarpu specialusis subjektas yra toks asmuo, kuris, be minėtų bendrųjų požymių, dar turi ir

įstatymo tiesiogiai nurodytų papildomų požymių ar savybių, būtinų konkrečiai nusikaltimo sudėčiai.

BK 281 ir 281¹ straipsnių subjektas yra specialus – būtent transporto priemonės vairuotojas (arba vairavimo instruktorius). Nors šių veikų subjektas iš pirmo žvilgsnio nėra specialus – paprastai struktūra „tas, kas“ reiškia bet kurį asmenį, padariusį tam tikrą veiką. Vis dėlto, analizuojant BK 281 ir 281¹ straipsnių sudėtis matoma, kad subjektas yra transporto priemonę vairavęs (arba mokęs vairuoti) asmuo. Taigi, iš esmės nusikalstamos veikos subjektu gali būti kelių eismo dalyvis – transporto priemonės vairuotojas. Specialiojo subjekto ypatybes atskleidžia „vairuodamas“ ir „transporto priemonė“. Detaliau ankstesniuose skyriuose buvo išaiškinta, kad „vairavimo“ sąvoka suprantama, kaip pačios transporto priemonės judėjimo valdymas nepriklausomai nuo to, kas toks ją valdo. Įstatymas nereikalauja, kad asmuo būtų įgijęs teisę vairuoti transporto priemonę. Todėl tiek turintis vairuotojo pažymėjimą, tiek neturintis jo (neįgijęs teisės vairuoti) asmuo, jeigu jis vairuoja (t. y. faktiškai valdo) transporto priemonę, gali būti šių nusikaltimų subjektu (Ancelis, P. et al 2016, p.270). Pati „vairavimo, kai vairuoja neblaivus asmuo,“ sąvoka, remiantis pirmame skyriuje padaryta išvada, yra suprantamas kaip neblaivaus asmens veikos visuma, dėl kurių transporto priemonė pradeda judėti ir dalyvauja eisme, nors tas judėjimas gali būti ir minimalus. Tuo tarpu transporto priemonėmis yra pripažįstamos motorinės transporto priemonės, traktoriai, savaeigės mašinos ir kitos mechaninės transporto priemonės, taip pat autonominiai automobiliai, nepriklausomai nuo to ar ši priemonė yra įregistruota ar ne.

Vadovaujantis BK 13 straipsniu, asmuo nuo šešiolikos metų atsako už tokio pobūdžio nusikaltimus, nes nei BK 281 straipsnio, nei 281¹ straipsnio nėra aprašyti BK 13 straipsnio 2 dalyje kaip išimtys, kur baudžiamoji atsakomybė yra taikoma jau nuo keturiolikos metų. Taigi, šių nusikalstamų veikų subjektu gali būti pakaltinamas fizinis asmuo nuo šešiolikos metų, vairuojantis automobilį, neblaivus (nuo 0,41‰ – kai yra nusikalstami padariniai, arba nuo 1,51‰ – kai jų nėra) asmuo arba vengiantis neblaivumo patikrinimo ar vartojantis alkoholį po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo.

BK 281¹ straipsnio 1 dalis kaip alternatyvią nusikalstamą veiką nurodo „*mokė praktinio vairavimo būdamas neblaivus*“. Tai reiškia, kad subjektu gali būti ne tik tiesiogiai transporto priemonę vairuojantis asmuo, bet ir mokinantis kitus vairuoti asmuo (vairavimo instruktorius). Tokiam asmeniui keliami tie patys amžiaus ir pakaltinamumo reikalavimai, išskyrus tai, kad jis pats gali nevaldyti vairo, tačiau dalyvauja vairavimo procese su mokiniu. Būtina pabrėžti, kad praktinio vairavimo mokytoju gali būti tik atitinkamą teisę

turintys asmenys, tačiau, jei neblaivus asmuo vis dėlto ėmėsi mokyti vairuoti, neteisėtai, jis turės atsakyti irgi pagal BK 281¹ straipsnio 1 dalį.

Vertinant nusikalstamos veikos subjekto reguliavimą BK 281 ir 281¹ straipsniuose, galima konstatuoti, kad dabartinė baudžiamojo įstatymo pozicija yra pagrįsta ir aiški. Specialaus subjekto sampratos išplėtimas, įtraukiant ne tik realiai vairuojančius, bet ir mokančius vairuoti asmenis, autorės nuomone yra teisingas žingsnis. Tai leidžia efektyviau užkirsti kelią pavojingam elgesiui kelių eisme, užtikrinant visų potencialiai pavojingų asmenų atsakomybę, nepriklausomai nuo jų teisės vairuoti turėjimo. Tačiau reikėtų pripažinti, kad praktikoje gali kilti klausimų dėl aiškaus „vairavimo“ sąvokos taikymo ribų, ypač kai transporto priemonė nejuda ar jos variklis neužvestas. Autorės nuomone, platesnis vairavimo sąvokos traktavimas, nors ir iš pradžių atrodo griežtas, yra pateisinamas, nes atlieka aiškią prevencinę funkciją ir atgraso potencialius pažeidėjus.

2.4. Nusikalstamos veikos subjektyvioji pusė

Kaltė, motyvai ir tikslai yra pagrindiniai subjektyviosios nusikalstamos veikos bruožai (Švedas, G. et al, 2019, p - 252). Kaltė – tai asmens vidinis (psichinis) santykis su jo daroma pavojinga veika ir šios veikos padariniais, kitaip sakant objektyviaisiais nusikalstamos veikos sudėties požymiais (Švedas, G. et al, 2019, p – 255). Nei BK 281 straipsnis, nei 281¹ straipsnis nereikalauja tikslų ir motyvų, kaip būtinų požymių, todėl šiame skyriuje jie nėra analizuojami.

Anot L. Pakštaičio, kaltės nustatymas yra vienas esminių kriterijų, kuriuos būtina nurodyti kiekvienoje baudžiamojoje byloje. Bylose kaltės nustatymas turi ypatingą reikšmę, nes tik nuo to priklauso, kokia bus bylos baigtis, ir kaip bus užtikrinta, kad kaltininkas sulauktų tinkamo atlygio (Pakštaitis L., 2021, p. 91)

Doktrina išskiria dvi kaltės formas: tyčia ir neatsargumas (Švedas, G. et al, 2019, p – 257). LR BK 15 straipsnis tyčinę kaltę skiria į tiesioginę ir netiesioginę tyčią. Tiesioginė tyčia, remiantis BK 15 straipsnio 2 dalies 1 punktu, reiškia, kad asmuo suvokia pavojingą savo veikos pobūdį ir nori taip veikti (siekti tokių padarinių). Netiesioginė tyčia, remiantis BK 15 straipsnio 2 dalies 2 punktu, reiškia, kad asmuo suvokia pavojingą veikos pobūdį ir nors nesiekia padarinių, sąmoningai leidžia jiems atsirasti. LR BK 16 straipsnis išskiria dvi neatsargios kaltės rūšis: nusikalstamas pasitikėjimas (BK 16 straipsnio 2 dalis) ir nusikalstamas nerūpestingumas (BK 16 straipsnio 3 dalis). Skirtumas tarp neatsargumo rūšių yra tai, kad nusikalstamo pasitikėjimo atveju kaltininkas suvokia savo veiką ir kad dėl to gali kilti padariniai, bet lengvabūdiškai tikisi jų išvengti, o nusikalstamo nerūpestingumo atveju kaltininkas net nesusimąsto, kad pažeidžia taisykles, ir kad dėl to

gali kilti padariniai (Švedas, G. et al, 2019, p. 257). Šie apibrėžimai yra itin svarbūs analizuojant kaltės formas BK 281 ir 281¹ straipsnių bylose.

Įstatymas nustato, kad baudžiamoji atsakomybė pagal BK 281 straipsnį galima tik tada, jei veika padaryta dėl neatsargumo (BK 281 straipsnio 7 dalis). Kitaip sakant, visos veikos numatytos šiame straipsnyje, nepriklausomai nuo to padarinių, yra neatsargūs nusikaltimai. Kai vairuotojo kaltė pasireiškia nusikalstamu pasitikėjimu, jis suvokia, kad jo kelių eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas gali sukelti eismo įvykį, dėl kurio galėtų būti sutrikdyta sveikata, atimta gyvybė ar padaryta didelė turtinė žala, tačiau lengvabūdiškai tikisi to išvengti. Tuo tarpu, kai pasireiškia nusikalstamas nerūpestingumas, asmuo, vairuodamas ir pažeisdamas eismo taisykles, nesuvokia, kad dėl jo veiksmų gali įvykti eismo įvykis su pavojingomis pasekmėmis, nors pagal faktines aplinkybes ir savo asmenines savybes turėjo ir galėjo tai numatyti.

Svarbu pabrėžti, kad BK 281 straipsnyje nurodytų nusikalstamų veikų, padaryti tyčia negalima. Jeigu yra nustatoma, kad vairuotojas siekė sukelti eismo įvykį ar padarinius, tai jo veika turi būti kvalifikuojama pagal kitus BK straipsnius, numatančius tyčinius nusikaltimus. Pavyzdžiui, asmuo buvo nuteistas pagal BK 140 straipsnio 1 dalį už tai, kad vairuodamas automobilį BMW, tyčia išvažiavo į priešingos krypties eismo juostą ir automobilio priekine dalimi kliudė stovintį nukentėjusįjį, kuriam padarė nežymų sveikatos sutrikdymą (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-26-1073/2024).

Nors kvalifikavimo taisyklės, sprendžiant bylas, susijusias su kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais, iš pažiūros, atrodo aiškiai suformuluotos, visgi, kaltės turinio nustatymas Lietuvos teismų praktinėje veikloje kartais yra komplikotas. Ypač svarbus šiuo klausimu yra Lietuvos Aukščiausiojo Teismo išaiškinimas 2015 m. gruodžio 22 d. nutartyje Nr. 2K-P-498-746/2015. Šioje byloje buvo sprendžiamas klausimas, kaip turėtų būti kvalifikuojama kaltinamojo veika, kai jis sąmoningai sukūrė itin pavojingą eismo situaciją: ar kaip neatsargus nusikaltimas pagal BK 281 straipsnio 6 dalį (žmogaus mirtis dėl neatsargumo), ar kaip netiesiogine tyčia padarytas nužudymas pagal BK 129 straipsnį. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas išskyrė būtinybę įvertinti visas įvykio aplinkybes, kad būtų galima nustatyti tinkamą kaltės formą. Šioje byloje buvo nustatyta, kad kaltinamasis sąmoningai ignoravo akivaizdžią riziką: jis nepakluso pareigūnų nurodymui sustoti, miesto gatvėmis važiavo net 128 km/h greičiu, kirtęs sankryžą degant raudonam šviesoforo signalui, galiausiai sukėlė avariją, kurios metu žuvo kitas vairuotojas. Panevėžio apygardos teismas nuteisė kaltinamąjį už tyčinį nužudymą pagal BK 129 straipsnio 2 dalies 5 punktą, konstatuodamas netiesioginę tyčią.

Tačiau Lietuvos apeliacinis teismas pakeitė šį nuosprendį, perkvalifikavo veiką į neatsargų nusikaltimą pagal BK 281 straipsnio 6 dalį, laikydamas, kad kaltinamasis, būdamas neblaivus ir šiurkščiai pažeisdamas KET, siekė tik išvengti pareigūnų persekiojimo ir tikėjosi, jog susidūrimo su kitomis transporto priemonėmis bus išvengta dėl kitų vairuotojų veiksmų. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pritarė pirmosios instancijos teismui patvirtindamas kaltinamojo veikimą netiesiogine tyčia. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nuomone, vairuotojas, siekdamas išvengti sulaikymo ir neblaivumo nustatymo, iš esmės buvo abejingas savo veikos padariniams, nes nekeitė savo pavojingo elgesio, kai būtent abejingumas yra vienas iš netiesioginės tyčios požymių.

Šioje plenarinės sesijos nutartyje taip pat buvo išaiškinta bendra taisyklė, padedanti atriboti netiesioginę tyčią nuo neatsargumo kelių eismo taisyklių pažeidimų bylose. Teismas nurodė, kad jei kaltininkas supranta savo veikos pavojingumą, suvokia, jog jo veiksmai greičiausiai ar neišvengiamai sukels sunkius padarinius, tačiau tokių padarinių nei vengia, nei nori jų išvengti, o tikisi sėkmės ar atsitiktinių aplinkybių – tokia veika vertintina kaip atlikta netiesiogine tyčia. Jei dėl tokios veikos žūsta žmogus, ji turi būti kvalifikuojama pagal BK 129 straipsnį kaip nužudymas netiesiogine tyčia.

Šis precedentinis išaiškinimas doktrinoje vertinamas kaip teisingas kaltės atskyrimas: pernelyg rizikingas elgesys, rodantis abejingumą kitų gyvybei, negali būti traktuojamas vien kaip „neatsargumas“ (nors formaliai kaltininkas nesiekė nužudyti). Kaip pažymi I. Truncienė, ribą tarp netiesioginės tyčios ir nusikalstamo pasitikėjimo lemia būtent kaltininko požiūris į padarinius: jei jis „susitaiko su padarinių kilimu“, tai jau tyčia, o jei „tikisi padarinių išvengti“, lieka neatsargumas (Truncienė I, 2004, p: 35-36.).

Panaši išvada konstatuota ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo byloje Nr. 2K-118-788/2023, kur kaltinamasis nuteistas ir už tai, kad, vairuodamas automobilį, pažeisdamas KET reikalavimus, tyčia dėl chuliganiškų paskatų kitų žmonių gyvybei pavojingu būdu nužudė du žmones ir vienam asmeniui sukėlė fizinį skausmą. Byloje nustatytos aplinkybės – stiprus neblaivumas, neturėjimas teisės vairuoti, automobilio vairavimas dideliu greičiu, pavojingas manevravimas ir kiti – patvirtina tai, jog nusikalstama veika buvo padaryta veikiant netiesiogine tyčia. Kaltinamasis bandė ginčyti nusikalstamos veikos padaryta tyčia vertinimą, tvirtindamas, jog nesiekė sukelti padarinių, todėl veika esą turėtų būti vertinama kaip neatsargus nusikaltimas. Tačiau Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pripažino, kad kaltininkas veikė netiesiogine tyčia, nes jis numatė galimus padarinius ir sąmoningai leido jiems atsirasti, nes demonstravo abejingumą tiek keleivių prašymams, tiek eismo situacijai. Nuteistojo sprendimą sėsti neblaiviam prie vairo, važiuoti kritiškai dideliu greičiu ir pavojingai manevruoti subjektyviai nulėmė jo abejingas požiūris į eismo saugumą ir jo

dalyvius, noras pasirodyti prieš kartu su juo važiuojančius asmenis ir pademonstruoti jiems savo išskirtinumą.

Iš teismų praktikos matoma, kad pasitaiko tyčinės ir neatsargios kaltės atirbojimo problemų, kai nusikalstama veika padaroma neblaiviam vairuojant transporto priemonę. Dėl to labai svarbu daug dėmesio skirti kaltės analizei, įvertinant tiek intelektualųjį, tiek valinį kaltės momentą. Taigi, apkaltinamasis teismo nuosprendis pagal BK 281 straipsnį arba atitinkamai pagal BK 129, 135 ar 138 straipsnius gali būti priimtas tik tada, kai kelių transporto priemonę vairavusio asmens kaltė dėl konkrečios nusikalstamos veikos yra visiškai įrodyta ir tik jeigu veikos padarymo metu iš to asmens buvo galima reikalauti įstatymus atitinkančio elgesio (BK 2 straipsnio 3 dalis).

Nuo 2019 m. balandžio 1 d. BK 281¹ straipsnyje buvo įtvirtinta, kad kaltė už nusikalstamą veiką nurodytą tame straipsnyje gali būti tiek tyčia, tiek neatsargumas. Tai leidžia patraukti atsakomybėn už BK 281¹ straipsnyje numatytas veikas ir tuos asmenis, kurie galbūt nenumatė savo tokio elgesio pavojingumo.

Paprastai vairavimas išgėrus arba atsisakymas tikrintis yra sąmoningas sprendimas, todėl padaromu tiesiogine tyčia. Vairuotojas sąmoningai sėda neblaivus prie vairo, suvokia, kad negalima taip elgtis, bet vis tiek tai daro. Tas pats ir su atsisakymu tikrintis blaivumą – paprastai asmuo supranta, kad pareigūnai reikalauja patikrinimo, nes jų pareiga tai išaiškinti, tačiau sąmoningai to atsisako, tikėdamasis išvengti baudžiamosios atsakomybės. Iš vienos pusės BK 281¹ straipsnio 2 dalies įtvirtinimas garantuoja, kad kaltininkas negalės išvengti atsakomybės teigdamas neturėjęs tyčios vairuoti neblaivus, tačiau ar realybėje gali būti toks atvejis, kai asmuo vykdė tokias nusikalstamas veikas dėl neatsargumo? Galima bandyti teigti, kad asmuo po menko eismo įvykio vartojo alkoholį ne galvodamas slėpti girtumą, ir jis visiškai nesiekė taip trukdyti tyrimui, bet ar sugebėtų įtikinti teisną, sunku įvertinti.

Apibendrinant galima teigti, kad tinkamas kaltės nustatymas yra labai svarbus, nes nuo to priklauso teisinga veikos kvalifikacija. Pavyzdžiui, nustatius, kad veika padaryta tyčia, sąmoningai atėmus kito asmens gyvybę, atsakomybė kyla nebe pagal BK 281 straipsnį, o pagal BK 129 straipsnį (nužudymas). Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikoje taip pat suformuluoti aiškūs kriterijai, leidžiantys atskirti netiesioginę tyčią nuo nusikalstamo pasitikėjimo, ir tai užtikrina vienodą kaltės formų atirbojimą nagrinėjant eismo įvykių baudžiamąsias bylas.

Vertinant kaltės formų taikymą BK 281 ir 281¹ straipsniuose matyti, kad įstatymo leidėjo sprendimas leisti tiek tyčinę, tiek neatsargią kaltės formą (BK 281¹ straipsnis) buvo

reikalingas ir pagrįstas žingsnis. Šis reguliavimas išsprendė daug praktinių problemų įrodinėjimo procese, sudarant galimybę lengviau įrodyti kaltės buvimą ir užtikrinti teisingą atsakomybės taikymą. Visgi reikia pripažinti, kad praktikoje neatsargaus nusikaltimo taikymas BK 281¹ straipsnio atveju gali atrodyti paradoksalus, nes dažniausiai veiksmai, susiję su neblaiviu vairavimu, yra sąmoningi ir kryptingi. Nors, analizuojant teismų praktiką, ir nebuvo rasta pavyzdžių, kuriuose būtų nustatyta, kad patraukti baudžiamojon atsakomybėn pagal BK 281¹ straipsnio 1 dalį asmenys, nusikalstamą veiką padarė dėl neatsargumo, tačiau pripažintina, jog galimybė taikyti abi kaltės formas leidžia lanksčiau reaguoti į konkrečias faktines aplinkybes ir mažina riziką, kad kaltininkas išvengs atsakomybės formaliai ginčydamas savo kaltę. Tai yra teigiamas pokytis, užtikrinantis didesnę teisingumą.

3. *NON BIS IN IDEM* PRINCIPO TAIKYMAS BAUDŽIAMOJOJE ATSAKOMYBĖJE UŽ VAIRAVIMĄ, KAI VAIRUOJA NEBLAIVUS ASMUI

Non bis in idem išvertus iš lotynų kalbos reiškia nebūti baudžiamam du kartus už tą patį. Kitaip sakant principas įtvirtina draudimą tą patį asmenį bausti ar persekioti už tą pačią veiką antrą kartą. Anot S. Bikelio, tokio principo laikymasis saugo asmenis nuo neproporcingo nubaudo ir perteklinio procesinio asmens „varginimo“, procesinio jo teisių varžymo (S. Bikelis, 2015, p. 56).

Šis principas Lietuvoje saugomas ne viename įstatyme. Konstitucijos 31 straipsnio 5 dalyje šis principas įtvirtintas beveik taip pat kaip ir BK 2 straipsnio 6 dalyje: „*Niekas negali būti baudžiamas už tą pačią nusikalstamą veiką antrą kartą*“. BK 3 straipsnio 1 dalies 6 punkte šis principas pasireiškia per sąlygą, kad baudžiamasis procesas nėra galimas „*asmeniui, kuriam įsiteisėjo teismo nuosprendis dėl to paties kaltinimo arba teismo nutartis ar prokuroro nutarimas nutraukti procesą tuo pačiu pagrindu*“. ANK taip pat reglamentuoja šį principą 2 straipsnio 5 dalyje, kur nustatyta, kad, jei paaiškėja nusikalstamos veikos požymiai, administracinio nusižengimo procesas nutraukiamas ir pradedamas baudžiamasis persekiojimas.

Tarptautiniu lygiu šis principas yra įteisintas ir Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos 7-ojo protokolo 4 straipsnyje, kur sujungtas tiek materialus, tiek procesinis aspektai: „*Niekas neturi būti antrą kartą persekiojamas ir baudžiamas tos pačios valstybės už nusikaltimą, už kurį jis jau buvo išteisintas arba nuteistas galutiniu nuosprendžiu pagal tos valstybės įstatymą ir baudžiamąjį procesą*“. Taigi teismai sprenddami bylas, be Lietuvos įstatymų ir kitų teisės aktų, vadovaujasi ir Europos Žmogaus Teisių Teismo (toliau – ir EŽTT) sprendimais. Svarbu pabrėžti, kad antros to paties straipsnio dalies nuostatos „*nedraudžia atnaujinti bylos proceso pagal tos valstybės įstatymus ir baudžiamąjį procesą tuo atveju, kai nauji ar naujai paaiškėję faktai ar nustatytos esminės pirmesnio proceso klaidos galėjo turėti reikšmės bylos baigčiai*“.

Teismų praktikoje *non bis in idem* principo taikymas siejamas *idem factum* vertinimu, dėl faktinių aplinkybių sutapimo, o ne *idem crimen*, dėl veikos kvalifikavimo arba teisinio vertinimo tapatumo (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis byloje Nr. 2K-7-61-511/2023). EŽTT ne kartą yra pažymėjęs, kad vertinant, ar veikos tapatumo kriterijus yra tenkinamas, nereikia remtis vien nusikalstamos veikos pavadinimu ar teisine kvalifikacija, svarbu, ar antrą kartą yra persekiojama už tuos pačius faktiškai reikšmingus įvykius (2001 m. gegužės 29 d. sprendimas byloje *Franz Fischer prieš Austriją*, peticijos Nr. 37950/97).

Praktikoje teismai formuoja taisyklę, kad, nustačius *non bis in idem* principo pažeidimą, byla paprastai turi būti nutraukiama (Vilniaus apygardos nutartis byloje Nr. 1A-194-935/2025). Tačiau, atsižvelgiant į proceso stadiją, nusikalstamos veikos kategoriją ir paties pažeidimo specifiką, „klaidos“ taisymo priemonės gali būti ir kitokios. R. Ažubalytė įvardina kelias galimas klaidos ištaisymo baigtis. Pirmiausiai, pažeidus *non bis in idem* principą, byla gali būti grąžinta į ankstesnę stadiją arba jai priimtas išteisinamasis nuosprendis, arba tiesiog, kaip jau buvo minėta, byla gali būti nutraukta. Kita kategorija klaidos ištaisymo, tai baudžiamosios atsakomybės kompensacija. Ir trečia, baudžiamosios bylos atnaujinimas (Ažubalytė, 2021, p. 634).

Svarbu, jog administraciniai nusižengimai savo prigimtimi yra laikomi baudžiamojo pobūdžio, todėl kai asmuo administracine tvarka buvo nubaustas už tą pačią veiką, kuri jam inkriminuojama kaip nusikalstama veika baudžiamajoje byloje, baudžiamajame procese kyla *non bis in idem* principo pažeidimo problema. (Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis byloje Nr. 2K-245-788/2019).

Lietuvos Respublikos Konstitucinis teismas aiškindamas šį principą yra konstatavęs, kad pats principas „*nereiškia, kad už teisės pažeidimą asmeniui apskritai negali būti taikomos skirtingos teisinės atsakomybės rūšys, taip pat, kad už nusikaltimą jam negali būti taikoma pagrindinė ir papildoma bausmė, o už administracinį teisės pažeidimą – pagrindinė ir papildoma administracinė nuobauda*“ (Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2001 m. gegužės 7 d. nutarimas).

Toliau apžvelgiami atvejai, kuomet teismai pripažįsta principo pažeidimą, ir atvejai, kuriuose teismai priima prieštaringus sprendimus.

Non bis in idem principas gali būti taikomas tiek administracinio ir baudžiamojo proceso sąveikoje, tiek dviejų baudžiamųjų procesų tarpusavio atžvilgiu. Praktikoje tai dažniausiai situacijos, kai už kelių eismo saugumo pažeidimą neblaiviam vairuotojui pirmiau paskiriama administracinė nuobauda (pvz., bauda ir teisės vairuoti atėmimas), o vėliau, paaiškėjus sunkesnėms pasekmėms ar kitoms, iš pradžių nežinomoms, aplinkybėms, pradedamas baudžiamasis persekiojimas dėl nusikaltimo, numatyto BK 281¹ straipsnyje. Tokiais atvejais kyla klausimas, ar antrasis procesas nėra draudžiamas principo *non bis in idem*.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas byloje Nr. 2K-7-61-511/2023, kurioje asmuo, sukėlęs eismo įvykį, kliudęs ir apgadinęs kitą automobilį, būdamas stipriai neblaivus, paraleliai buvo nubaustas administracine tvarka 10 Eur dydžio bauda ir patrauktas baudžiamojon atsakomybėn pagal BK 281¹ straipsnio 1 dalį, konstatavo akivaizdų *non bis in idem* principo pažeidimą. Išplėstinė kolegija pabrėžė, kad tokia procesinė situacija – kai

dėl vienos veikos vykdomi du lygiagretūs procesai – yra „*nepateisinama ir sukuria prielaidas pažeisti non bis in idem principą*“. Teismas teigė, kad visi faktiniai nusikalstamos veikos aspektai turėjo būti įvertinti viename baudžiamajame procese. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas dar kartą pabrėžė ir EŽTT poziciją, kad, vertinant veikos tapatumą, svarbūs tik faktiniai aplinkybių sutapimai, nepaisant veikos teisinio perkvalifikavimo skirtumų, ir teismai, nustatę *non bis in idem* pažeidimą, paprastai nutraukia procesą, konstatuodami negalimumą antrą kartą persekioti ar bausti už tą pačią veiką. Administracinis procesas buvo pasibaigęs 10 Eur bauda, kuri akivaizdžiai neatitiko padarytos veikos pavojingumo, todėl, teismo teigimu, išimtiniais atvejais galima nukrypti nuo bendros taisyklės ir net ir pažeidus *non bis in idem* principą tęsti baudžiamąjį procesą. Kadangi nutraukti baudžiamąją bylą būtų aiškiai neteisinga, byla Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nuosprendžiu buvo grąžinta nagrinėti iš naujo, taikant kompensacines priemones.

Kitoje labai panašių aplinkybių byloje jau buvo priimtas priešingas sprendimas. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo byloje Nr. 2K-217-697/2022 kaltinamasis, sukėlęs eismo įvykį būdamas neblaivus (1,06 promilės), nepasirinkęs saugaus greičio, užvažiuavęs ant šaligatvio, sužalojęs tris pėsčiąsias ir padaręs nedidelę turtinę žalą, už nukentėjusiųjų nesunkų sveikatos sutrikdymą buvo patrauktas baudžiamojon atsakomybėn pagal BK 281 straipsnio 2 dalį, o už vairavimą neturint teisės, neapdraustu automobiliu, pasišalinimą iš eismo įvykio vietos ir turto sugadinimą buvo nubaustas administracine tvarka lygiagrečiai vykusiame procese. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas sprendė dėl to, ar toks baudimas dviem teisinėmis priemonėmis nepažeidžia *non bis in idem* principo, nes nors abi veikos kilo iš vieno eismo įvykio, tačiau veiksmai, už kuriuos jis baudžiamojame byloje nuteistas, ir veiksmai, už kuriuos jis nubaustas administracine tvarka, nėra tapatūs, nes sukėlė skirtingus padarinius. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas atmetė kasatoriaus argumentus ir konstatavo, kad šiuo konkrečiu atveju *non bis in idem* principas nebuvo pažeistas, kadangi administracinės ir baudžiamosios bylos nagrinėjo skirtingus teisinius interesus ir veiksmus.

Visiškai analogiškų padarinių byloje Nr. 2K-347-689/2017 Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nagrinėjo situaciją, kai asmuo jau buvo patrauktas administracinėn atsakomybėn, o vėliau už tą patį eismo įvykį buvo pradėtas ir baudžiamasis procesas. Administracine tvarka nubaustas pagal ATPK 126 straipsnio 1 dalį, o vėliau jam iškelta baudžiamoji byla pagal BK 281 straipsnio 2 dalį dėl eismo įvykio, kurio metu buvo nesunkiai sužalotas kitas asmuo. Kaltinamasis teigė, jog taip buvo pažeistas *non bis in idem* principas, nes jis du kartus buvo baudžiamas už tą patį veiksma – vairavimą esant neblaiviam. Šioje byloje jau Teismas konstatavo, kad nors administracinės ir baudžiamosios atsakomybės pagrindas faktiškai sutapo, *non bis in idem* principas šioje

byloje vis dėlto nebuvo pažeistas. Teismas pažymėjo, jog administracinė nuobauda buvo paskirta, kai dar nebuvo nustatytos visos reikšmingos aplinkybės, konkrečiai – padarytos žalos mastas nukentėjusiojo sveikatai. Šios esminės aplinkybės paaiškėjo tik vėliau, pradėjus baudžiamąjį procesą, todėl administracinės sankcijos taikymas savaime neužkirto kelio pradėti baudžiamąją bylą. Taip pat, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pabrėžė, kad toks taikymas galimas tik su sąlyga, jog administracinė nuobauda bus panaikinta baudžiamajam procesui pasibaigus apkaltinamuoju nuosprendžiu. Šiuo išaiškinimu Lietuvos Aukščiausiasis Teismas užtikrina *non bis in idem* principo laikymąsi, tuo pačiu išsaugodamas teisingumo ir proporcingumo principų įgyvendinimą praktikoje.

Vertinant Lietuvos Aukščiausiojo Teismo pozicijas minėtose bylose, pastebima, kad teismų praktika yra nenuosekli. Vienais atvejais pabrėžiama būtinybė visus faktinius aspektus įvertinti viename procese, tuo tarpu kitose bylose, netgi esant labai panašioms aplinkybėms, laikomasi priešingos pozicijos, leidžiant lygiagrečiai vykti administraciniam ir baudžiamajam procesams. Toks praktikos nenuoseklumas kelia abejonių dėl teisinio saugumo ir principų taikymo aiškumo, todėl būtų tikslinga Lietuvos Aukščiausiajam Teismui aiškiau nustatyti kriterijus, kurie padėtų vienodai vertinti faktines aplinkybes ir užtikrintų teisinės sistemos nuoseklumą bei asmenų teisėtą lūkesčių apsaugą.

Kitas pastebimas *non bis in idem* principo taikymo nenuoseklumas, kai administracinėje teismoje siekiama koreguoti klaidas, atsiradusias šalia paraleliai vykstančio baudžiamojo proceso. Nors teismų vertinimu šis principas draudžia dvigubą baudimą už tą pačią faktinę veiką, vis dėlto išskirtinėse situacijose, bandant „ištaisyti“ akivaizdžiai neteisingai pritaikytą pernelyg švelnią administracinę atsakomybę, praktika nevienareikšmė.

Administracinio nusižengimo byloje Nr. 2AT-7-12-628/2024 vairuotoja buvo administracine tvarka nubausta už KET pažeidimus, įskaitant pasišalinimą iš eismo įvykio vietos, kai ji, vairuodama automobilį, atsitrenkė į kitą transporto priemonę. Vėliau dėl alkoholio vartojimo po įvykio jai buvo pradėtas ikiteisminis tyrimas pagal BK 281¹ straipsnio 1 dalį. Buvo prašoma nutraukti administracinį procesą, argumentuojant, kad, tęsiant baudžiamąjį procesą, būtų pažeistas *non bis in idem* principas. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas konstatavo, jog galutinis sprendimas baudžiamojoje byloje dar nepriimtas, o ikiteisminio tyrimo metu faktinės veikos apimtis kito – iš pradžių buvo kalbama tik apie alkoholio vartojimą po įvykio, vėliau įtarimas išplėstas ir į neblaivų vairavimą. Todėl teismas nenutraukė administracinio proceso, bet pažymėjo, kad baudžiamojoje byloje būtina kruopščiai įvertinti, ar nėra tų pačių veiksmų, kurie jau buvo įvertinti administracinėje byloje. Problematika kyla dėl to, kad faktinis pagrindas abiem

procesams iš esmės sutampa, šioje byloje Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nusprendė nedaryti galutinės išvados dėl principo pažeidimo iki bus priimtas sprendimas baudžiamojoje byloje. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pabrėžė atsargumo principo svarbą, bet tuo pačiu neužkirto kelio galimam *non bis in idem* pažeidimui, kas kelia abejonių dėl vienodo principo taikymo praktikoje.

Tuo tarpu, kitoje Lietuvos Aukščiausiojo Teismo administracinio nusižengimo byloje Nr. 2AT-34-511/2023, kur asmuo nubaustas už tai, kad būdamas neblaivus (1,67 promilės) sukėlė eismo įvykį ir apgadino kitą automobilį pagal ANK 417 straipsnio 7 dalį, kai tuo pat metu buvo pradėtas ikiteisminis tyrimas, kuriame asmeniui pateiktas kaltinimas dėl vairavimo esant neblaiviam ir alkoholio vartojimo po eismo įvykio iki aplinkybių nustatymo pagal BK 281¹ straipsnio 1 dalį. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pabrėžė, kad neleistina situacija, kai administracinė atsakomybė (šiuo atveju itin simbolinė – 12 Eur bauda) paskiriama asmeniui už veiksmus, dėl kurių jau vyksta baudžiamasis procesas, ypač kai toks administracinis vertinimas yra neadekvatus veikos pavojingumui. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas akcentavo, jog tokio pobūdžio procesinės klaidos yra vertinamos kaip šiurkščios. Teismas aiškiai pasisakė, kad tokiu atveju visas faktinių aplinkybių nustatymas turėjo vykti išimtinai baudžiamojoje byloje, o administracinis procesas neturėjo būti pradėtas arba turėjo būti nutrauktas iškart paaiškėjus, jog vyksta baudžiamasis tyrimas. Todėl administracinis nutarimas buvo panaikintas, o administracinė teisena nutraukta, pabrėžiant, kad baudžiamoji atsakomybė turi prioritetą prieš administracinę, kai jų faktiniai pagrindai visiškai ar iš esmės sutampa.

Apibendrinant šių bylų analizę, aiškėja teismų praktikos nevysiškas nuoseklumas sprendžiant dėl *non bis in idem* principo taikymo panašiose situacijose. Vienoje byloje Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, nors ir išreiškė susirūpinimą dėl galimo principo pažeidimo, vis dėlto administracinės bylos nenutraukė, palikdamas klausimą atvirą baudžiamojo proceso galutiniam sprendimui. Kitoje analogiškoje byloje teismas buvo kategoriškesnis – pripažino lygiagrečius procesus aiškiai neleistiniais, taip griežtai pabrėždamas baudžiamosios atsakomybės prioritetą. Vertinant kritiškai, toks teismų pozicijų skirtumas kelia abejonių dėl *non bis in idem* principo taikymo aiškumo bei vienodumo, todėl ateityje reikalingi aiškesni ir nuoseklesni kriterijai, užtikrinantys teismų praktikos nuoseklumą ir asmenų teisėtų lūkesčių apsaugą.

Įdomų teisinį aspektą praktikoje kelia situacijos, kai stipriai neblaivus vairuotojas vis dėlto sukelia eismo įvykį su padariniais. Iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad tai atitinka BK 281 straipsnio 2, 4 ar 6 dalį. Tačiau kartu stipriai neblaivaus vairuotojo veiksmai formaliai

atitinka ir BK 281¹ straipsnio 1 dalį. Natūraliai kyla klausimas – ar tokiu atveju asmuo atsako pagal abu straipsnius, ar tik pagal vieną, ir ar tokiu atveju *non bis in idem* principas nėra pažeidžiamas?

2018 metais Lietuvos Aukščiausiojo Teismo byloje Nr. 2K-320-693/2018 asmuo buvo nuteistas už tai, kad vairavo automobilį būdamas neblaivus (kraujyje nustatyta 2,37 promilės alkoholio), pažeidė KET 9 ir 127 punktus, nesuvaldė automobilio, nuvažiavo nuo kelio ir sukėlė eismo įvykį, per kurį vienam iš keleivių buvo sunkiai sutrikdyta sveikata. Pirmosios instancijos teismas jį nuteisė pagal BK 281 straipsnio 4 dalį, o pagal BK 281 straipsnio 7 dalį (tuo metu galiojusi norma už vairavimą esant stipriai neblaiviam) – išteisino. Apeliacinės instancijos teismas šį sprendimą panaikino ir nuteisė pagal abi straipsnio dalis – tiek 4, tiek pagal 7 dalį. Byloje kilo klausimas – ar nėra pažeidžiamas *non bis in idem* principas, kai už tą patį vairavimą neblaiviam asmeniui taikomos abi straipsnio dalys, nes jose nurodomas tas pats kaltininko apsvaigimas kaip veikos požymis. Šioje situacijoje Lietuvos Aukščiausiasis Teismas konstatavo, kad BK 281 straipsnio 4 dalis jau apima požymį „vairavimas būnant apsvaigusiam“, todėl papildoma kvalifikacija pagal 7 dalį yra perteklinė. Vairavimas esant didesniai nei 1,5 promilės neblaivumui yra laikytinas aplinkybe, kuri jau įtraukta į kitos normos sudėtį, pakartotinis baudimas už ją atskirai neleistas. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pabrėžė, kad BK 281 straipsnio 7 dalis taikytina tik tais atvejais, kai tokia būseną nėra jau įtraukta į kitą veiką su padariniais, kaip šiuo atveju – eismo įvykio su sunkiais sužalojimais sukėlimą. Todėl Lietuvos Aukščiausiasis Teismas paliko galioti pirmosios instancijos nuosprendį, nurodydamas, kad dėl tų pačių faktų kaltinamasis negali būti nuteistas pagal dvi normos dalis – pakanka BK 281 straipsnio 4 dalies, nes ji apima ir pačią būseną (neblaivumą), ir padarinius. Taigi ši nutartis patvirtino, kai viena norma jau apima kitos normos faktinį pagrindą, papildomas kaltinimas yra perteklinis.

Įsigaliojus naujiems BK pakeitimams, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pradėjo formuoti kitokią praktiką. Pavyzdžiui, byloje Nr. 2K-7-98-628/2022 kaltinamasis buvo nuteistas už dvi nusikalstamas veikas – vairavimą neblaiviam esant didesniai nei 1,51 promilės neblaivumui pagal BK 281¹ straipsnį ir eismo įvykio sukėlimą pažeidžiant KET reikalavimus, kai dėl to nesunkiai sutrikdyta kitų asmenų sveikata pagal BK 281 straipsnio 2 dalį. Toje byloje vairuotojui buvo nustatytas 2,46 promilių girtumas, jis lenkė kitą automobilį, nesilaikė saugaus atstumo, nesuvaldė savo transporto priemonės ir atsitrenkė į dar kitą automobilį, kurios vairuotojai ir keleiviui buvo padaryti nesunkūs sveikatos sutrikdymai. Pirmosios instancijos teismas kaltinamąjį pripažino kaltu pagal abu straipsnius (BK 281¹ straipsnio 1 dalį ir BK 281 straipsnio 2 dalį). Apeliacinės instancijos

teismas nusprendė, kad BK 281¹ straipsnio veika yra „įtraukta“ į BK 281 straipsnio 2 dalies veiką, todėl nuteistojo veiką kvalifikavo tik pagal BK 281 straipsnio 2 dalį, siekiant išvengti *non bis in idem* principo pažeidimo – dvigubo nubaudo už tą patį veiksą. Galiausiai Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nusprendė, kad abi veikos turi būti kvalifikuotos atskirai, nes jos pasižymi skirtingomis kaltės formomis (BK 281¹ – tyčia, BK 281 – neatsargumas), turi skirtingus baigtumo momentus (viena – formali, kita – materialinė sudėtis), pažeidžia skirtingus baudžiamojo įstatymo saugomus objektus (BK 281¹ – eismo saugumą, o BK 281 – dar ir sveikatą, bei nuosavybę). Lietuvos Aukščiausiasis Teismas padarė išvadą, kad tai laikytina idealiąja nusikalstamų veikų sutaptimi, todėl turi būti taikomos abi BK normos: BK 281¹ straipsnio 1 dalis ir BK 281 straipsnio 2 dalis. Toks kvalifikavimas nepažeidžia *non bis in idem* principo, nes tai ne dvigubas persekiojimas už tą patį, o vienos veikos padarymas dviem teisiškai reikšmingais aspektais, nagrinėjamas viename procese. Atkreipdamas dėmesį į ankščiau priešingai suformuotą praktiką Lietuvos Aukščiausiasis Teismas kartu pažymėjo, kad nuo 2019 m. atskirai įtvirtinus neblaivaus vairavimo nusikaltimą, pastarasis nebėra laikomas BK 281 straipsnio normos „dalimi“ ar požymiu, todėl vairavimas neblaiviam negali būti *apimtas* vien KET pažeidimo sudėties. Ši byla įtvirtino Lietuvos Aukščiausiojo Teismo naują poziciją, kad kai neblaivus vairavimas ir eismo įvykis su pasekmėmis įvyksta kartu, jie turi būti kvalifikuojami atskirai (jei atitinka skirtingas kaltės formas ir sudėtis), ir toks sprendimas nepažeidžia *non bis in idem* principo, jei viskas nagrinėjama viename procese. Praktikoje tai svarbu, nes tik tokiu būdu teismai gali visapusiškai įvertinti kaltinamojo kaltę: pavyzdžiui, nuteisiant pabrėžti, kad jis ne tik neatsargiai sukėlė avariją, bet ir sąmoningai vairavo būdamas stipriai neblaivus. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas pabrėžė, kad priešingu atveju tarsi susidarytų situacija, kai asmuo būtų nuteistas tik už neatsargius veiksmus, o atsakomybės už tyčinį nusikaltimą išvengtų, tai būtų neteisinga ir vertinant kaltininko asmenybę bei jo padarytų nusikalstamų veikų aplinkybes.

Apibendrinant pažymėtina, jog pagal Lietuvos Aukščiausiasis Teismas suformuotą naujausią praktiką eismo įvykį sukėlęs neblaivus vairuotojas gali būti atskirai nuteistas už abi veikas (tik pagal BK 281¹ straipsnio 1 dalį, tiek pagal BK 281 straipsnį), kas, autorės vertinimu, yra visiškai logiška ir pagrįsta. Toks reguliavimas aiškiai pabrėžia vairavimo neblaiviam ypatingą pavojingumą visuomenei ir leidžia tiksliau atskleisti kaltės turinį – asmuo baudžiamas ne tik už neatsargiai sukeltas pasekmes, bet ir už tyčinį elgesį, kuris pats savaime kelia pavojų visuomenei. Tokia praktika atitinka teisingumo principą, nes išvengiama situacijos, kai kaltininkas būtų nepagrįstai atleidžiamas nuo atsakomybės už tyčinį nusikalstamą veiką. Autorės nuomone, toks teisinis sprendimas prisideda prie

baudžiamojo įstatymo aiškumo ir tinkamo jo tikslų įgyvendinimo, taip stiprinant atgrasomąjį efektą ir apskritai didinant kelių eismo saugumą.

Apibendrinant *non bis in idem* principo taikymą neblaivių vairuotojų atsakomybės kontekste, aiškėja, kad Lietuvoje šis principas pripažįstamas kaip fundamentali teisės nuostata, tačiau jo įgyvendinimas praktikoje reikalauja dėmesio smulkmenoms ir dėl to Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktika nėra visiškai nuosekli ir aiški. Teismai vienais atvejais akcentuoja būtinybę visas faktines aplinkybes įvertinti viename procese, tuo tarpu kitais – leidžia lygiagrečius baudžiamuosius ir administracinius procesus, nors faktinės veikos aplinkybės yra labai panašios. Autorės vertinimu, toks teismų pozicijų nenuoseklumas kelia rimtų klausimų dėl teisės sistemos aiškumo, bei teisinio saugumo užtikrinimo, todėl ateityje reikalingi aiškesni kriterijai bei nuoseklesnis *non bis in idem* principo taikymas praktikoje.

IŠVADOS

1. Vairavimo, kai vairuoja neblaivus asmuo, teisinis reglamentavimas Lietuvoje grindžiamas ne tik faktiniu transporto priemonės judėjimu, bet ir jos valdymu, todėl baudžiamoji atsakomybė gali būti taikoma ir tais atvejais, kai transporto priemonė fiziškai nejudėjo, tačiau buvo nustatytas asmens siekis ją valdyti būnant neblaiviam. Tokia samprata atitinka eismo saugumo tikslus ir leidžia veiksmingiau taikyti baudžiamąją atsakomybę atsakomybę.
2. Lietuvoje baudžiamosios atsakomybės už vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, teisinio reguliavimo pokyčiai rodo didėjančią griežtumą ir siekį stiprinti visuomenės saugumą. Iš pradžių vairavimas išgėrus buvo laikomas tik administraciniu nusižengimu, tačiau augantis eismo įvykių skaičius ir grėsmė visuomenei paskatino kriminalizuoti pavojingiausias neblaivaus vairavimo formas (BK 281¹ straipsnis). Įstatymų leidėjas siekė ne tik bausti, bet ir užkirsti kelią sunkesniems padariniams, stiprindamas eismo saugumą.
3. Kelių transporto eismo saugumas laikomas pirminiu teisiniu gėriu, kurį saugo abu BK 281 ir BK 281¹ straipsniai. BK 281 straipsnio atveju apsaugomi ir papildomi gėriai (gyvybė, sveikata, turtas), kai dėl nusikalstamų veikų realiai kyla žala, tuo tarpu BK 281¹ straipsnyje siekiama užkirsti kelią pavojui dar iki žalingų padarinių atsiradimo.
4. BK 281 straipsnyje veika yra materialinė – būtina konstatuoti ne tik taisyklių pažeidimą, bet ir kilusius padarinius bei jų priežastinį ryšį su pažeidimu. BK 281¹ straipsnyje veika yra formali – užtenka nustatyti pavojingo elgesio faktą, nepriklausomai nuo realių pasekmių. Toks skirtingas požiūris leidžia užtikrinti ne tik atsakomybę už padarytą žalą, bet ir leidžia prevenciškai rūpintis eismo saugumu.
5. BK 281 straipsnyje veikos padaromos tik dėl neatsargumo (nusikalstamo pasitikėjimo ar nerūpestingumo), o BK 281¹ straipsnio veikos gali būti padarytos tiek tyčia, tiek neatsargumu. Tai sudaro prielaidas taikyti skirtingą baudžiamąją atsakomybę priklausomai nuo kaltininko požiūrio į savo veiksmų pavojingumą.
6. *Non bis in idem* principo taikymas neblaivių vairuotojų atsakomybės kontekste pripažįstamas kaip fundamentali teisės nuostata, tačiau jo įgyvendinimas praktikoje reikalauja dėmesio smulkmenoms, o tai lemia, kad Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktika nėra visiškai nuosekli ir aiški.

PASIŪLYMAI

Siūloma BK 281 straipsnio 2 dalį papildyti požymiu „sunaikinta ar sugadinta didelės mokslinės, istorinės ar kultūrinės reikšmės turinčios vertybės“, o 3 dalį papildyti „arba padaryta labai didelė turtinė žala“ ir išdėstyti taip:

„281 straipsnis. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas

<...>

2. Tas, kas vairavo kelių transporto priemonę būdamas neblaivus ar apsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų ir pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio buvo nesunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata arba nukentėjusiam asmeniui padaryta didelė turtinė žala arba sunaikinta ar sugadinta didelės mokslinės, istorinės ar kultūrinės reikšmės turinčios vertybės,

baudžiamas bauda arba laisvės apribojimu, arba areštu, arba laisvės atėmimu iki trejų metų.

3. Tas, kas vairuodamas kelių transporto priemonę pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio buvo sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata arba padaryta labai didelė turtinė žala,

baudžiamas bauda arba laisvės apribojimu, arba areštu, arba laisvės atėmimu iki penkerių metų.

<...>“.

ŠALTINIŲ SĄRAŠAS

Teisės norminiai aktai

- 1) Lietuvos Respublikos Konstitucija (1992). *Valstybės žinios*, 33-1014.
- 2) Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodeksas (2015). TAR, 11216
- 3) Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas, priimtas 1984 m. gruodžio 13 d. // *Valstybės žinios*, 1985, Nr. 1-1 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais);
- 4) Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas (2000). *Valstybės žinios*, 89-2741;
- 5) Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas (1961). *Valstybės žinios*, Nr. 18-147.
- 6) Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas. *Valstybės žinios*, 2000-10-31, Nr. 92-2883 (su vėlesniais pakeitimais ir papildymais);

Tarptautiniai teisės aktai:

- 7) Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencija (1950). *Valstybės žinios*, 1995-05-16, Nr. 40-987;

Užsienio valstybių teisės aktai

- 8) Brottsbalken (SFS 1962:700) – Švedijos baudžiamasis kodeksas;
- 9) Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott – Švedijos įstatymas dėl tam tikrų kelių eismo taisyklių pažeidimų;
- 10) Road Safety Act, 1967 – Jungtinės Karalystės kelių saugumo įstatymas;
- 11) Road Traffic Act (RTA), 1988 – Jungtinės Karalystės kelių eismo įstatymas;
- 12) Straßenverkehrsgesetz (StVG), 1990 – Vokietijos kelių eismo įstatymas;
- 13) Strafgesetzbuch (StGB), 1871 – Vokietijos baudžiamasis kodeksas;

Specialioji literatūra

- 14) Abramavičius, A. et al. (2010). *Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso komentaras. Specialioji dalis (213-330 straipsniai)*. Vilnius: Vilniaus Universiteto teisės fakultetas;
- 15) Ancelis, P. et al. (2016). *Atskirų Nusikalstamų veikų tyrimas*. Vadovėlis. 2016. Vilnius: Mykolo Romerio Universitetas;
- 16) Ažubalytė, Rima & Fedosiuk, Oleg. *Konstitucinis Non bis in idem principas baudžiamojoje justicijoje: šiuolaikinė samprata ir aktualūs taikymo klausimai*.

- Konstitucija ir teisinė sistema. Liber Amicorum Vytautui Sinkevičiui*, Vilnius : Mykolo Romerio universitetas, 2021, pp. 599 - 642;
- 17) Bendros asmens būklės įvertinimo metodika, patvirtintos Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2006 m. birželio 20 d. įsakymu Nr. V-505;
 - 18) Bikelis, S. Baudžiamosios ir mokesčių teisės sankirta: atsakomybė už neteisėtą praturtėjimą ir *non bis in idem* principas. Teisės Problemos. 2015, pp. 54 – 69;
 - 19) Drummer, O. H. (1995). *Drugs and accident risk in fatally - injured drivers*. Alcohol, drugs and Traffics Safety, (p. 426-429). Adelaide, Australia;
 - 20) Furr-Holden, D., Voas, R. B., Kelley-Baker, T., & Miller, B. (2006). *Drug and alcohol-impaired driving among electronic music dance event attendees*. Drug and alcohol dependence, p. 83-86;
 - 21) Levon, J. et al. (2024). Baudžiamoji atsakomybė už transporto priemonės vairavimą esant neblaiviam. Lietuvos ir Lenkijos patirtis: teisinės lyginamosios išvalgos. Vilnius: Vilniaus Universitetas;
 - 22) 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. Teismų praktika. 2009;
 - 23) Lietuvos Respublikos Seimo Teisės ir Teisėtvarkos komitetas pagrindinio komiteto išvada dėl Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 281 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto (Nr. Xiiip-264). 2018 m. Lapkričio 21 d. Nr. 102-p-53. Vilnius
 - 24) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. liepos 16 d. nutarimas Nr. 768 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. Valstybės žinios. 2003, Nr. 7-263;
 - 25) Medicininės apžiūros neblaivumui ar apsvaigimui nuo psichiką veikiančių medžiagų nustatyti atlikimo metodika patvirtinta Lietuvos Respublikos Sveikatos Ministro 2006 birželio 20 d., Nr. V-505;
 - 26) Piesliakas, V. Lietuvos baudžiamoji teisė. Pirmoji knyga. Baudžiamasis įstatymas ir baudžiamosios atsakomybės pagrindai. Antroji pataisyta ir papildyta laida. Vilnius: Justitia 2009;
 - 27) Pakštaitis, Laurynas. Kaltės įrodinėjimo teisėsaugos veikloje klausimai. Visuomenės saugumas ir viešojo tvarka, 2021, 27, pp. 91-104;
 - 28) Steponavičiūtė, R. (2020). Autorystės pasisavinimo nusikaltimo objektas ir jo reikšmė veikai kvalifikuoti;
 - 29) Švedas G., Abramavičius A., Prapiestis J., Bieliūnas E. Lietuvos baudžiamoji teisė. Bendroji dalis. 1 knyga. Vilnius: Vilniaus Universitetas. 2019;

- 30) Truncienė, Ieva. Kaltė ir jos nustatymas bylose, susijusiose su kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais. *Jurisprudencija*, 2004, Nr. 53 (45), pp. 33-42;
- 31) Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo ar apsvaigimo nustatymo taisyklės ir leidžiamos etilo alkoholio koncentracijos darbo metu ar savarankiškos veiklos vykdymo metu nustatymas patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 452;

Teismų praktika

Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo jurisprudencija:

- 32) Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2001 m. gegužės 7 d. nutarimas;

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktika:

- 33) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2025 m. sausio 30 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-8-489/2025;
- 34) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2024 m. vasario 28 d. nutartis baudžiamojoje byloje 2K-26-1073/2024;
- 35) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2024 m. kovo 11 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2AT-7-12-628/2024;
- 36) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2024 m. kovo 12 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-17-489/2024;
- 37) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2024 m. spalio 24 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-119-719/2024;
- 38) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2024 m. gruodžio 18 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-269-697/2024;
- 39) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2024 m. spalio 15 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-117-511/2024;
- 40) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2023 m. vasario 15 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. BIK-7/2023;
- 41) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2023 m. vasario 21 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-61-511/2023;
- 42) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2023 m. balandžio 11 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-132-976/2023;
- 43) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2023 m. balandžio 6 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-118-788/2023;

- 44) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2023 m. spalio 16 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2AT-34-511/2023;
- 45) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2022 m. spalio 19 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-98-628/2022;
- 46) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2022 m. spalio 11 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-217-697/2022;
- 47) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2022 gruodžio 20 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-263-788/2022;
- 48) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2021 m. gruodžio 21 d. nutartis administracinio nusižengimo byloje Nr. 2AT-7-28-495/2021;
- 49) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2019 m. spalio 29 d. nutartis administracinio nusižengimo byloje Nr. 2K-245-788/2019;
- 50) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2018 m. lapkričio 6 d. nutartis administracinio nusižengimo byloje Nr. 2K-320-693/2018;
- 51) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. birželio 15 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-146-222/2017;
- 52) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2017 m. gruodžio 21 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-347-689/2017;
- 53) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2016 m. vasario 11 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-21-942/2016;
- 54) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. lapkričio 10 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-472-303/2015;
- 55) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2015 m. gruodžio 22 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-P-498-746/2015;
- 56) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2011 kovo 3 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-85/2011;
- 57) Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2010 lapkričio 16 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-500/2010;

Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas

- 58) Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2009 m. balandžio 20 d. nutartis administracinėje byloje Nr. N-444-765/2009;

Apygardos teismas

- 59) Panevėžio apygardos teismo 2025 m. vasario 18 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-33-491/2025;

- 60) Vilniaus apygardos teismo 2025 m. vasario 20 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-121-497/2025;
- 61) Vilniaus apygardos teismo 2025 m. kovo 24 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-194-935/2025;
- 62) Kauno apygardos teismo 2022 m. birželio 15 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-380-493/2022;
- 63) Klaipėdos apygardos teismo 2006 m. balandžio 24 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-194-174/2006;

Apylinkės teismas

- 64) Vilniaus miesto apylinkės teismo 2024 m. rugpjūčio 13 d. nuosprendis byloje Nr. 1-600-1218/2024;
- 65) Panevėžio apylinkės teismo 2024 m. sausio 4 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1-32-1207/2024;
- 66) Marijampolės rajono apylinkės teismo nuosprendis baudžiamoji byla Nr. 1-319-416/2007;
- 67) Vilkaviškio rajono apylinkės teismo 2006 m. balandžio 27 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1-38-482/2006

Kiti šaltiniai

Elektroniniai leidiniai:

- 68) <https://www.teismai.lt/lt/visuomenei-ir-ziniasklaidai/statistika/4641>;
- 69) <https://www.jonavavsb.lt/alkoholio-poveikis-vairuotojui-arba-niekada-nesesk-prie-vairo-isger-s/>;

SANTRAUKA

Baudžiamoji atsakomybė už transporto priemonių vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo

Marta Cirulytė

Baudžiamosios atsakomybės už transporto priemonių vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo temos aktualumą liudija net tik dideli nagrinėjamų bylų skaičiai, bet ir vis dar labai didelis pavojus žmonių saugumui. Magistro darbe siekiama išanalizuoti baudžiamąją atsakomybę už vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, nacionalinėje teisėje, atsižvelgiant ir į užsienio šalių – Švedijos, Vokietijos ir Jungtinės Karalystės – reglamentavimą.

Pirmoje šio darbo dalyje yra analizuojamas baudžiamoji atsakomybė už vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, bendrąja prasme, jo kompleksiskumas, apibrėžiamos pagrindinės sąvokos. Taip pat, aptariami pagrindiniai nacionaliniai ir tarptautiniai teisės aktai, reguliuojantys šį reiškinį. Šioje dalyje taip pat išanalizuota baudžiamosios atsakomybės už vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo, raida Lietuvoje.

Antroje dalyje daugiausia koncentruojamasi į vairavimo, kai vairuoja neblaivus asmuo, kaip nusikalstamos veikos, pasireiškimą nacionalinėje baudžiamojoje teisėje – analizuojami pagrindiniai sudėties požymiai, pateikiami kriminalizavimo rezultatai ir taikymo problematika.

Trečioje šio darbo dalyje dėmesys skiriamas *non bis in idem* principo taikymo problematikai bylose už vairavimą, kai vairuoja neblaivus asmuo.

Atlikus darbo analizę galima teigti, jog BK 281 ir BK 281¹ straipsnių taikymas yra labai paplitęs, todėl dažnai kyla tam tikrų sunkumų ir nenuoseklumų nagrinėjant bylas teismuose.

SUMMARY

Criminal Liability for Driving Under the Influence of Alcohol

Marta Cirulytė

The relevance of the issue of criminal liability for driving under the influence of alcohol is reflected not only in the high number of cases pending, but also in the still very high risk to human safety. The aim of the master's thesis is to analyse the criminal liability for driving under influence of alcohol in national law, considering the legislation of foreign countries such as Sweden, Germany and the United Kingdom.

The first part of this thesis analyses the criminal liability for driving under the influence of alcohol in a general sense, its complexity, and defines the main concepts. The main national and international legal acts regulating this phenomenon are also discussed. This part also analyses the development of criminal liability for driving under influence of alcohol in Lithuania.

The second part focuses on the manifestation of driving under influence of alcohol as a criminal offence in national criminal law, analysing the main elements of the offence, the results of criminalisation and the problems of application.

The third part of this work focuses on the problems of the application of the non bis in idem principle in cases of driving under influence of alcohol.

The analysis of the work shows that the application of Articles 281 and 281¹ of the Criminal Code of Republic of Lithuania is very widespread, which often leads to certain difficulties and inconsistencies in the handling of cases before the courts.