

## **Vairuotojų reabilitacijos programos koncepcija**

**2014 m. gruodžio mėn.**

## **TURINYS**

ĮVADAS.....	3
1. REABILITACIJOS PROGRAMOS KONCEPCIJA LIETUVOJE .....	4
1.1 Reabilitacijos programos veikimas.....	5
1.2 Reabilitacijos programos įdiegimas.....	8
1.3 Teisiniai klausimai.....	8
1.4 Programos atsakingos institucijos ir jų funkcijos.....	8
1.5 Reabilitacijos programos kaštai.....	9
2. ALKOTESTERIŲ BLOKATORIŲ PANAUDOJIMO GALIMYBĖS LIETUVOJE .....	10
2.1 Alkotesterių blokatorių programa.....	11
2.2 Įdiegimas.....	13
2.3 Įstatymai.....	14
2.4 Ekonomiškumo įvertinimas.....	18
IŠVADOS.....	20
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	21
PRIEDAI .....	23

## IVADAS

Alkoholis atlieka daug funkcijų visuomenėje ir išlaiko svarbią kultūrinę, religinę ir simbolinę reikšmę daugelyje šalių. Taip pat alkoholis yra kaip narkotikas turintis toksinį poveikį bei kitų pavojų pavyzdžiui: apsinuodijimas ir priklausomybė.

Alkoholis turi įtaką vairavimui, nes vairuotojas apsvaigęs nuo alkoholio negali saugiai vairuoti. Šiems vairuotojams sulėtėja reakcija, jie tampa abejingi ir mažiau linkę kompensuoti sumažėjusius vairavimo įgūdžius, taip pat apsvaigę vairuotojai nepakankamai įvertina riziką. Išgėrus alkoholio, šis patenka į skrandį ir į kraują patenka per skrandžio bei žarnyno sieneles. Patekęs į kraują alkoholis pasiekia smegenis per maždaug 10 minučių. Alkoholis turi neįtakojamą poveikį smegenyse, sumažėja gebėjimas susikontcentruoti ir prisiminti, taip pat padidina tikimybę vairuotojui pervertinti sugebėjimus.

Vairavimas esant neblaiviam ir toliau išlieka rimta problema keliuose, nes su alkoholiu siejamuose eismo įvykiuose sunkiai sužalojami, žūsta žmonės bei apgadinamas turtas. Kol teisinės sankcijos, tokios kaip baudos ir vairuotojo teisių atėmimas veiksmingos užkertant kelią daugumai vairuotojų vairuoti esant neblaiviam, tačiau šios sankcijos neveiksmingos priklausomiems nuo alkoholio asmenims ar vairuotojams turintiems problemų dėl alkoholio vartojimo. Dėl šios priežasties rengiamos vairuotojų rehabilitacijos programos bei naudojami alkotesteriai blokatoriai kaip atsakomosios priemonės siekiant sumažinti su alkoholiu susijusių sužalojimų ir žūčių skaičių keliuose. Šioje studijoje apžvelgiama dabartinių rehabilitacijos ir alkotesterių blokatorių programų efektyvumas ir nauda Europos Sąjungos valstybėse bei pateikiami pagrįsti siūlymai šių programų įdiegimui Lietuvoje.

Alkotesteris blokatorius – tai prietaisas neleidžiantis užvesti motorinės transporto priemonės variklį, kai vairuotojo iškvėpto oro mėginys viršija iš anksto nustatytą leistiną alkoholio kiekio ribą.

# 1. REABILITACIJOS PROGRAMOS KONCEPCIJA LIETUVOJE

Reabilitacijos programa glaudžiai susijusi su alkotesterių blokatorių panaudojimu, nes abi šios priemonės turi bendrą tikslą – sumažinti neblaivių vairuotojų skaičių keliuose. Todėl šioje studijoje išskiriami 2 esminiai skyriai: pirmajame plačiau aprašoma reabilitacijos programos koncepcija Lietuvoje, o antrajame alkotesterių blokatorių panaudojimo galimybės Lietuvoje.

Vairuotojų reabilitacijos poveikis bendram avaringumui šalies keliuose niekada nebūna didelis, nes šios priemonės gali paveikti tik tuos vairuotojus, kurie jau yra nubausti už sunkų eismo taisyklių pažeidimą. Šveicarijos tyrime įvertinta, kad nacionaliniu mastu sukūrus privalomą vairuotojų reabilitacijos sistemą eismo taisyklių pažeidėjams, žuvusiųjų ir sunkiai sužeistųjų sumažėtų maždaug po 0,5 % kiekvienoje pažeidėjų grupėje. Kita vertus, nauda gali būti siejama ne tik su eismo saugumu. Pavyzdžiui, vairuotojų, linkusių sėsti už vairo išgėrus, reabilitacijos kursai taip pat galėtų sumažinti su alkoholio vartojimu susijusių ligų skaičių ir pagerinti kursų dalyvių gyvenimo kokybę.

Tyrimai parodė, kad tarp 20 – 30 % nubaustų neblaivių vairuotojų vėl prasižengė. Didelės rizikos pažeidėjai sudaro tik labai nedidelę dalį visų vairuotojų, tačiau dažnai sukelia eismo įvykius. Jie dažniau patenka į mirtinus eismo įvykius, kuriuos nulemia alkoholio poveikis. Esant tokioms teisinėms nuobaudoms kaip piniginių baudos ar teisės vairuoti atėmimas daugeliui vairuotojų veikia kaip prevencija, tačiau didelės rizikos pažeidėjams šios priemonės neveikia pakankamai. Todėl kitos priemonės yra naudojamos kaip papildomai išvengti didelės rizikos pažeidėjų vairavimo išgėrus.

Daugelyje Europos Sąjungos šalių taikoma vairuotojų reabilitacijos programa sulaukytiems neblaiviams vairuotojams. Šios programos tikslas yra informuoti vairuotojus apie galimas grėsmes vairuojant išgėrus, sustiprinti vairuotojų atsakomybę, sumažinti pakartotino vairavimo išgėrus tikimybę ir padėti žmonėms turintiems problemų dėl alkoholio vartojimo.

Remiantis reabilitacijos priemonių taikymo Europos Sąjungos šalių patirtimi ir literatūros šaltiniais, SUPREME studijos metu ekspertai parengė šias geriausios patirties gaires:

- prieš atgaudamas vairuotojo pažymėjimą, vairuotojas būtinai turėtų užbaigti reabilitacijos programą. Reabilitacijos programos niekada neturėtų pakeisti vairuotojo pažymėjimo atėmimo, tik papildyti šią priemonę;
- remiantis standartizuotais diagnostiniais patikrinimais, pažeidėjams turėtų būti paskirta reabilitacinė veikla, atitinkanti jų poreikius. Neblaivius vairuotojus reikėtų skirti į dvi grupes pagal jų dabartinius alkoholio ar narkotikų vartojimo įpročius;
- reabilitacijos programose turėtų būti švietimo ir terapijos elementų. Reabilitacijos programų poveikio tikrinimas turėtų būti privalomas. Pagrindinį dėmesį reikėtų skirti dalyvių gebėjimui kritiškai vertinti save;
- grupėje neturėtų būti daugiau kaip 10 žmonių. Reikėtų atsižvelgti į kiekvieno dalyvio etninę bei kultūrinę kilmę;
- reabilitacijos priemonę patartina taikyti kuo greičiau po pirmojo sunkaus pažeidimo ir pakartoti ją tiems vairuotojams, kurie nusižengia pakartotinai;
- reabilitacijos programų neturėtų organizuoti ir įgyvendinti valdžios institucijos. Keitimasis informacija tarp valdžios institucijų ir reabilitacijos programos organizatorių turėtų būti labai aiškiai apibrėžtas (dalyvių apsauga);
- reabilitacijos programų kaina turėtų būti kontroliuojama ir visiems vienoda. Finansiniškai silpnesniems dalyviams turėtų būti suteikta finansinė pagalba;

- visas rehabilitacijos programas reikėtų vertinti, o vertinimo išlaidas įskaičiuoti į programos biudžetą. Vertinant programą vis daugiau dėmesio reikėtų skirti jos ekonominiam efektyvumui;
- programų vadovai turėtų būti puikius mokymo ir bendravimo įgūdžius turintys asmenys. Į vairuotojams, baustiems už vairavimą esant neblaiviems, skirtas rehabilitacijos programas reikėtų įtraukti ir sveikatos klausimus;
- programos užsiėmimai turėtų vykti kelias savaites ar ilgiau. Tačiau ankstesniame etape, ypač žmonėms, turintiems polinkį vairuoti neblaiviems, taip pat rekomenduojamos trumpos intervencijos, nesusijusios su teisine sistema.

## 1.1 Rehabilitacijos programos veikimas

Neblaivių vairuotojų rehabilitacijos programa Lietuvoje būtų skirta tik vairuotojams pažeidusiems kelių eismo taisyklės vairavus viršijant leistiną alkoholio kiekį kraujyje. Dažnai pasitaiko atveju, kada sulaikomas vairuotojas už vairavimą esant neblaiviam nebe pirmą kartą. Todėl tokiems vairuotojams būtina rehabilitacijos programa, kad pakeisti vairuotojų alkoholio vartojimo įpročius, motyvuoti nevairuoti esant išgėrus, skatinti atsakingiau žvelgti į galimas pasekmes.

Neblaivūs vairuotojai skirstomi į nedidelės rizikos pažeidėjus bei į didelės rizikos pažeidėjus. Nedidelės rizikos pažeidėjai, tai vairuotojai turintys daugiau nei dviejų metų vairavimo stažą ir turintys nuo 0,4 iki 1,5 ‰ alkoholio kiekį kraujyje (lengvas girtumas), taip pat pradedantieji vairuotojai turintys iki 2 metų vairavimo stažą bei transporto priemonių, kurių maksimali leidžiama masė didesnė negu 3,5 t arba turinčių daugiau kaip 9 sėdimas vietas vairuotojai turintys nežymų 0,0 – 0,4 ‰ girtumą. Didelės rizikos pažeidėjai, tai pradedantieji vairuotojai viršijantys 0,4 ‰ alkoholio kiekį kraujyje, visi kiti vairuotojai viršijantys 1,5 ‰ alkoholio kiekį kraujyje (vidutinis ar sunkus girtumas) arba pagauti nebe pirmą kartą viršiję 0,4 ‰ alkoholio kiekį kraujyje neblaivūs vairuotojai. Didelės rizikos pažeidėju taip pat laikomas vairuotojas atsisakęs pateikti mėginį blaivumo testo analizei.

Vairuotojų patikrinimo metu nustatčius vairuotojo neblaivumą, kuris viršija leistinas normas, vairuotojui skiriama bauda bei privalomieji arba neprivalomieji rehabilitacijos kursai, priklausomai nuo to ar vairuotojas didelės rizikos pažeidėjas ar nedidelės rizikos pažeidėjas. Taip pat policijos ar teismo sprendimu atimamos vairuotojo teisės atitinkamam laikotarpiui atsižvelgiant į nustatytą neblaivumo lygį ir kitas sąlygas. Tačiau vairuotojas turi galimybę pasirinkti šių nuobaudų alternatyvą – alkotesterių blokatorių bei rehabilitacijos kursus. Tokiu būdu vairuotojas nepraranda galimybės vairuoti transporto priemonės su įrengtu alkotesteriu blokatoriumi, išduodamas laikinas vairuotojo pažymėjimas su specialiu ženkliniu leidžiančiu vairuoti tik tokias transporto priemones, kuriose įrengtas alkotesteris blokatorius. Taip pat vairuotojui nebereikia mokėti didžiulės baudos už šį pažeidimą.

Kadangi nedidelės rizikos pažeidėjams būtų neprivalomi rehabilitacijos kursai, šios grupės pažeidėjams būtų taikomas bausmės termino sumažinimas, jei pasirenkami ir sėkmingai pabaigiami rehabilitacijos kursai. Bausmės terminas tokiu būdu sumažinamas iki 50 %, pavyzdžiui: vietoje 12 mėnesių vairuotojo teisių atėmimo pažeidėjas teises praranda tik 6 mėnesiams. Be teisių atėmimo šio tipo pažeidėjams taikoma bauda nuo 500 iki 1500 Lt priklausomai nuo to ar vairuotojas turi 2 metų stažą, ar pradedantysis, ar transporto priemonių, kurių maksimali leidžiama masė didesnė negu 3,5 t arba turinčių daugiau kaip 9 sėdimas vietas vairuotojas. Nedidelės rizikos pažeidėjai norintys susitrumpinti vairuotojo teisių atėmimo terminą privalėtų sėkmingai užbaigti rehabilitacijos

kursus likus ne mažiau kaip 30 dienų iki sutrumpinto termino pabaigos. Kitu atveju bausmės laikas nebūtų sutrumpinamas.

Didelės rizikos pažeidėjai privalomai turi lankyti reabilitacijos kursus. Šiems pažeidėjams taikoma bauda nuo 1000 iki 3500 Lt bei vairuotojo teisių atėmimas nuo 1 iki 3 metų ir šios negali būti gražinamos tol kol nepabaigiami reabilitacijos kursai.

Sėkmingas kursų užbaigimas priklauso nuo kursų užsiėmimų lankymo bei mokesčio už kursus mokėjimo. Praleidus kursų užsiėmimus pažeidėjas privalėtų šiuos užsiėmimus išklaudyti kitu suderintu su organizatoriumi laiku.

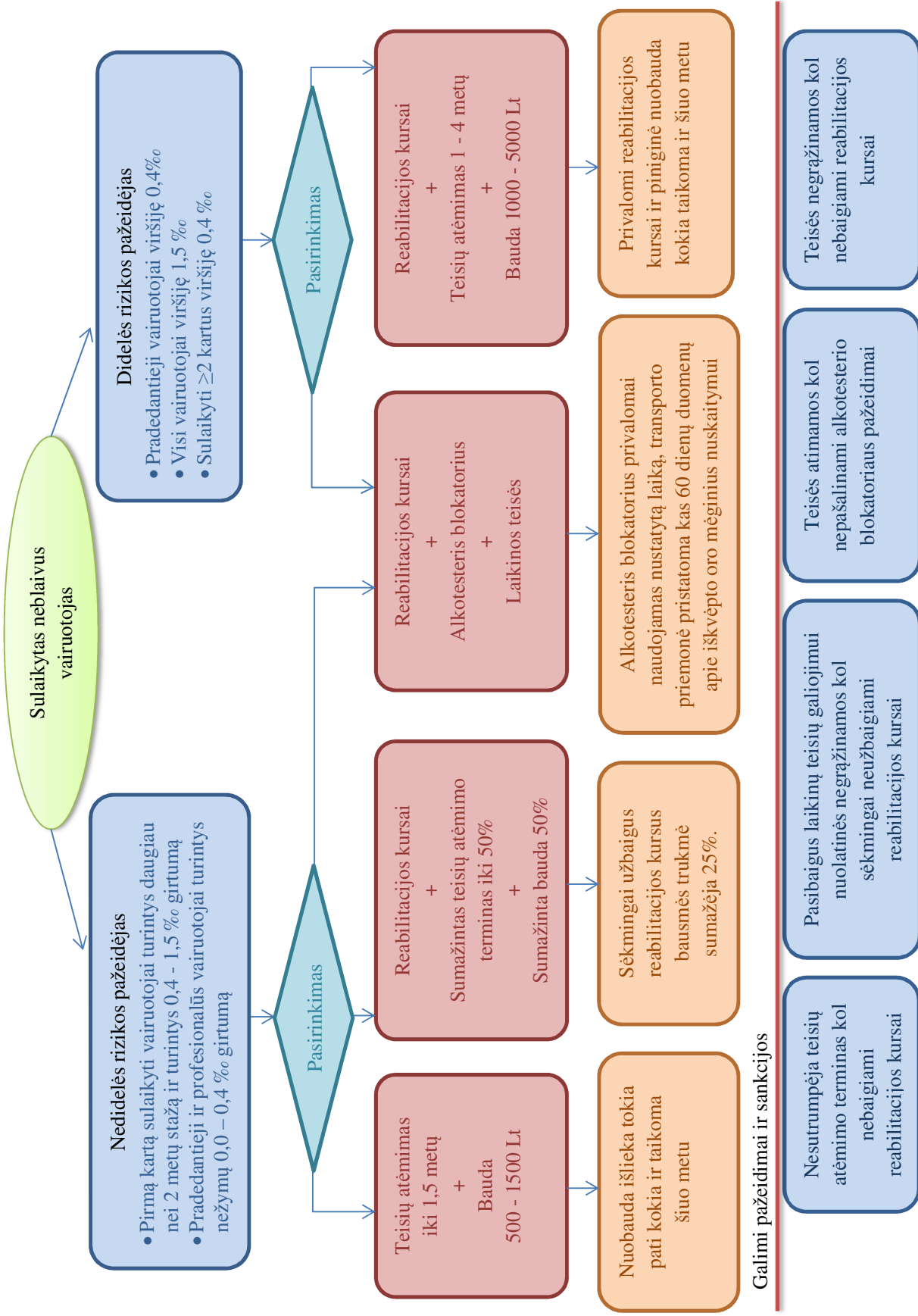
Sveikatos Ministerija reglamentuoja kas galės vykdyti reabilitacijos kursus pažeidėjams. Galbūt tai valstybiniai priklausomybės ligų centrai, o gal privačios alkoholio vartojimo problemų turinčių žmonių gydyklos, klinikos ar psichologai. Sveikatos Ministerija privalo reglamentuoti kursų turinį, jų trukmę. Priklausomai nuo to ar reabilitacijos programos vykdytojais bus tik valstybiniai priklausomybės ligų centrai Susisiekimo Ministerija privalėtų nustatyti ir kainą kurią pažeidėjas privalėtų sumokėti už kursus. Ir vienas ir kitas modelis turi privalumų bei trūkumų. Žemiau pateikiami abiejų modelių aprašymai.

Reabilitacijos kursus galimai galėtų vesti valstybiniai priklausomybės ligų centrai. Tokiu būdu būtų užtikrinama kursų kokybė, nes privačiuose priklausomybės ligų centruose galimai bus siekiama pelno, bet ne kokybiško pažeidėjų gydymo. Tačiau valstybiniai priklausomybės ligų centrai yra tik 5 didžiuosiuose Lietuvos miestuose, dėl to dalyvaujantiems programoje nubaustiems vairuotojams gali kilti nepatogumų kaskart atvykti į kursų užsiėmimus iš tolimesnių miestelių bei kaimo vietovių.

Reabilitacijos kursai vedami privačių su alkoholio vartojimu susijusių problemų gydymo įstaigų turėtų privalumą, kad pažeidėjas galėtų rinktis jam priimtinesnę įstaigą, taip pat rinkoje būtų konkurencija dėl ko kaina už kursus būtų pagrįsta. Privačių alkoholio problemų gydymo įstaigų yra kur kas didesnis skaičius Lietuvoje nei valstybinių priklausomybės ligų centrų, dėl šios priežasties prieinamumas reabilitacijos kursams taptų ženkliai didesnis.

Rekomenduojama reabilitacijos programą vykdyti ir valstybiniams priklausomybės ligų centrams ir privačioms alkoholio vartojimo problemų turinčių žmonių klinikoms bei psichologams. Visi reabilitacijos programos vykdytojais privalėtų gauti iš Susisiekimo Ministerijos patvirtinimą, kad organizuojami kursai bus vedami pagal reglamentuotą kursų vadovą, atitinkamo turinio bei trukmės.

Reabilitacijos ir alkotesterių blokatorių programų veiksmų sekos pavaizduotos schemeje (žr. 1 pav.). Šioje schemeje pavaizduotos sulaikyto neblaivaus vairuotojo bausmės priskyrimas ar vairuotojo alternatyvus problemos sprendimas įsidiegiant alkotesterių blokatorių transporto priemonėje. Taip pat pažymėtos sankcijos vairuotojams pažeidėjams už reikalavimų nevykdymus ir kitokius neteisėtus veiksmus dalyvaujant reabilitacijos bei alkotesterių blokatorių programose.



**1 pav. Reabilitacijos ir alkotesterių blokatorių programų schema**

## **1.2 Reabilitacijos programos įdiegimas**

Kadangi reikalingas pasiruošimas reabilitacijos programos vykdymui, šios programos įdiegti per trumpą laikotarpį nepavyks, tačiau nuosekliai atliekant pasiruošimo darbus bei darant atitinkamus žingsnius šios programos įdiegimas būtų galimas per artimiausius dvejus metus.

Vieni iš pirmųjų žingsnių yra: Vyriausybei parengti teisinių dokumentų pataisas, Sveikatos Ministerijai paruošti vairuotojų reabilitacijos kursų vadovą, priklausomybės ligų centrams apmokyti bei parengti personalą vairuotojų reabilitacijos kursams vesti.

Taip pat svarbus ministerijų, kurios suinteresuotos į šios programos diegimą tarpusavio bendradarbiavimas, tikslų nustatymas.

Diegiant vairuotojų reabilitacijos kursus Lietuvoje reikia siekti, kad kursus vykdančios organizatoriai juos pateiktų profesionaliai bei kokybiškai. Turėtų būti siekiama vairuotojų perauklėjimo bei ugdymo, o ne tik finansinės naudos. Taip pat kuriant vairuotojų reabilitacijos programos vadovą privaloma įtraukti priklausomybių ligų specialistus, psichologus bei kitus šios srities profesionalus, kurie nustatytų kokių esminių elementų reikia, kad programa būtų kuo efektyvesnė. Kitu atveju vykdant vairuotojų reabilitacijos kursus tik formaliai be specialistų pagalbos gali būti nepasiekiami rezultatai, kokių yra tikimasi iš šios programos.

## **1.3 Teisiniai klausimai**

Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme ir Lietuvos administracinių teisės pažeidimų kodekse (toliau ATPK) nėra apibrėžta nei vairuotojų reabilitacijos programa nei alkotesterių blokatorių naudojimas. Dėl to įgyvendinant šias programas privaloma atitinkamai pakeisti ar papildyti šiuos dokumentus.

ATPK reikia pakeisti esamus su alkoholiu bei vairavimu išgėrus susijusius straipsnius ir papildyti naujais straipsniais. Administracinių teisės pažeidimų kodekso 124, 126, 127, 129, 130, 131 straipsniai bei atitinkamos jų dalys apibrėžia sankcijas už transporto priemonių vairavimą, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų taip pat neturinčių teisės vairuoti ar pakartotinai padarius minėtus pažeidimus vairuotojų sankcijas. Visi šie išvardinti straipsniai privalo būti papildyti naujomis sankcijomis padarius minėtus pažeidimus įtraukiant privalomus vairuotojų reabilitacijos kursus.

Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme nėra plačiai apibrėžiamas vairavimas esant neblaiviam, pasekmės, sankcijos ir t.t., tačiau šio įstatymo 22 straipsnio 8 dalyje apibrėžiamas teisės vairuoti motorines transporto priemones, traktorius, savaeiges mašinas suteikimas anksčiau nubaustiems už vairavimą esant neblaiviems. Diegiant reabilitacijos programą ši straipsnį reikėtų pakeisti, papildyti kitomis dalimis apibrėžiant privalomus reabilitacijos kursus.

Visi šie teisės aktų pakeitimai privalo būti pakeisti dar prieš įsigaliojant reabilitacijos programai arba kartu su įsigaliojančia reabilitacijos programa iki 2015 m. lapkričio mėnesio.

## **1.4 Programos atsakingos institucijos ir jų funkcijos**

Reabilitacijos programa apima keletą valstybinių institucijų, taip pat ir privačias įmones, kurios teiks atitinkamas paslaugas. Šios paslaugos, tai pažeidėjų perauklėjimas, mokymas, alkoholio vartojimo įpročių keitimas, vairuotojų supažindinimas su galimomis grėsmėmis vairuojant automobilį neblaiviam.

Sveikatos Ministerija privalo parengti reabilitacijos kursų vadovą. Vadove turėtų būti apibrėžiamas kursų medžiagos turinys, bendras kursų trukmės laikas, užsiėmimų skaičius,



laikotarpis per kurį turi būti pabaigti kursai, minimalus ir maksimalus dalyvių skaičius užsiėmimuose ir kiti su kursais susiję klausimai.

Priklausomybės ligų centrai organizuojantys vairuotojų reabilitacijos kursus privalės parengti kursų vedančiuosius pagal Sveikatos Ministerijos parengtus kriterijus, paprastai tai turėtų būti psichologai papildomai įgiję terapeuto kvalifikaciją. Tokiu būdu bus užtikrinamas kokybiškas kursų vedimas.

Reabilitacijos ir alkotesterių blokatorių programos apimtų skirtingas institucijas, vienos jų būtų atsakingos už vairuotojų perauklėjimą, kitos už alkotesterių blokatorių įdiegimą, bei šių prietaisų kontrolę (žr. 1 lentelę).

**1 lentelė. Reabilitacijos ir alkotesterių blokatorių programose dalyvaujančios institucijos ir jų funkcijos**

<b>Institucija</b>	<b>Šiuo metu atliekamos funkcijos susijusios su neblaiviais vairuotojais</b>	<b>Būsimos papildomos funkcijos</b>
Policija	Nustato vairuotojo pažeidimą, skiria baudą	Didelės rizikos pažeidėjams skiria privalomus reabilitacijos kursus.
Sveikatos Ministerija		Parengia reabilitacijos kursų vadovą. Išduoda licencijas priklausomybės ligų centrams vykdyti reabilitacijos kursus.
Priklausomybės ligų centrai	Vykdo reabilitacijos kursus turintiems problemų dėl alkoholio vartojimo.	Parengia personalą reabilitacijos kursų vedimui pagal Sveikatos Ministerijos parengtą kursų vadovą. Vykdo reabilitacijos kursus pažeidėjams. Išduoda pažymas pažeidėjams sėkmingai baigusiems kursus.
Valstybinė kelių transporto inspekcija	Krovinių bei keleivių vežimo kontrolė, vairuotojų patikrinimai.	Išduoda licencijas autorizuotiems servisams diegti bei prižiūrėti alkotesterių blokatorių įrangą.
Autorizuoti servais		Gavę licencijas iš VKTI, alkotesterių blokatorių gamintojus atstovaujantys servais, montuoja, prižiūri bei kalibruoja alkotesterius blokatorius. Periodiškai renka duomenis iš pažeidėjų dalyvaujančių programoje alkotesterių blokatorių apie iškvėpto oro mėginius.

### **1.5 Reabilitacijos programos kaštai**

Reabilitacijos programa nereikalauja didelių investicijų, tačiau reikalingas tam tikrų institucijų darbas šios programos parengimui ir jos vykdymui. Taip pat reikalinga sukurti tam tikras darbo vietas, kad specialistai užtikrintų sklandų programos veikimą. Kadangi už reabilitacijos kursus privalės susimokėti pažeidėjai, valstybei ši programa nekainuos papildomų lėšų jos vykdymui.

Reabilitacijos kursų kaina vairuotojui pažeidėjui svyruotų nuo 300 iki 400 Lt priklausomai nuo kursų organizatoriaus bei miesto ar miestelio kuriame bus vedami kursai. Pažeidėjui sėkmingai

užbaigus rehabilitacijos kursus organizatorius išduos pažymą, kuri būtų kaip įrodymas, kad kursai praeiti, bei mokestis už kursus sumokėtas.

Rehabilitacijos kursus vykdys privatūs priklausomybės ligų centrai. Tai turės teigiamos įtakos, nes valstybei nereikės papildomai apmokyti žmones ar įdarbinti darbuotojus galinčius vesti rehabilitacijos kursus vairuotojams pažeidėjams.

## 2. ALKOTESTERIŲ BLOKATORIŲ PANAUDOJIMO GALIMYBĖS LIETUVOJE

Kita priemonė kovojant su neblaiviais vairuotojais kelyje yra alkotesteriai blokatoriai. Ši priemonė yra rehabilitacijos programos (žr. 1 skyrių) sudedamoji dalis. Alkotesteris blokatorius – tai ne tik alternatyva sulaukytiems neblaiviams vairuotojams išvengti vairuotojo teisių apribojimo, tačiau gali būti naudojamas prevenciškai ir tokiu būdu užtikrinanti, kad neblaivus vairuotojas nedalyvaus kelių eisme. Keletas valstybių Europoje plačiai naudoja alkotesterius blokatorius, o kai kuriose yra ruošiami įstatymai bei atliekami bandomieji tyrimai alkotesterių blokatorių masiniam įdiegimui (žr. 2 lentelę.).

2 lentelė. Alkotesterių blokatorių projektai Europos Sąjungos šalyse (ETSC 2013)

Valstybė	Bandomasis projektas	Rengiami teisės aktai	Įstatymų įgyvendinimas	Reabilitacija	Komercinis transportas	Savanoriškas naudojimas komerciniame transporte
Austrija	X				X	X
Belgija			X	X		X
Danija				X	X	
Suomija			X	X	X	X
Prancūzija			X	X	X	
Vokietija	X	X		X		X
Olandija			X	X		
Norvegija		X		X		X
Švedija			X	X	X	X
Šveicarija		X		X		X
Jungtinė Karalystė						X

ETSC rekomendacijos Europos Sąjungos šalims dėl alkotesterių blokatorių naudojimo:

- nustatyti vienodas leistinas alkoholio normas vairuotojams visose Europos Sąjungos šalyse;
- skatinti valstybes nares parengti nacionalinius teisėsaugos planus su tikslais, įskaitant vairavimą išgėrus;
- standartizuoti apibrėžimus – vairavimas išgėrus bei su alkoholiu susijęs eismo įvykis;
- įdiegti vienodus standartus alkotesteriams blokatoriams Europos Sąjungoje bei padėti įdiegti juos šalyse narėse;

- pirmiausiai įdiegti alkotesterių blokatorių naudojimą nubaustiems neblaiviems vairuotojams bei profesionaliems vairuotojams.

## **2.1 Alkotesterių blokatorių programa**

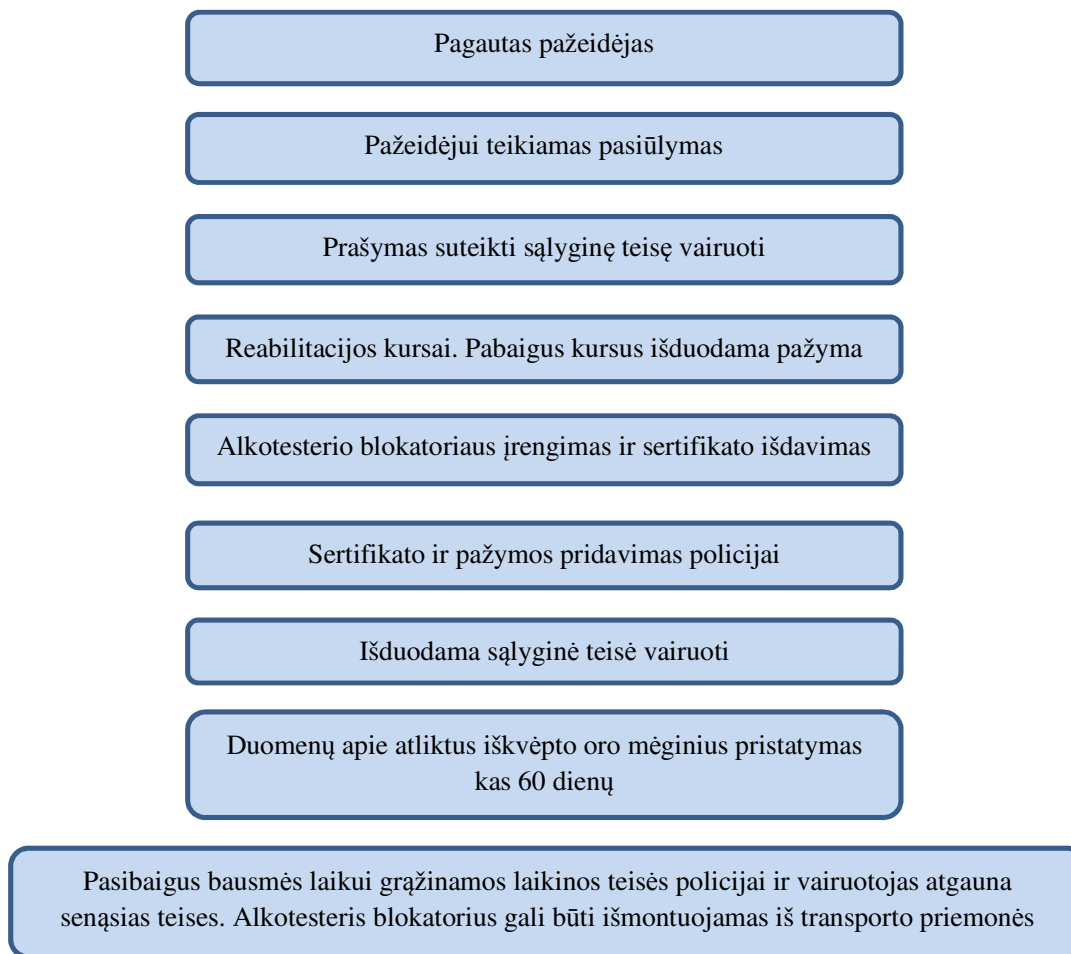
Vis dažniau alkotesteriai blokatoriai, taip pat susiję tyrimai pristatomi žiniasklaidos priemonėse bei išryškinama jų nauda, tačiau ši įranga išlieka mažai žinoma visuomenėje.

Alkotesterių blokatorių programa būtų rehabilitacijos programos dalis, skirta vairuotojams pažeidėjams turintiems problemų dėl alkoholio vartojimo. Tokiu būdu pažeidėjai turėtų galimybę neprarasti vairuotojo teisių paskirtą laikotarpį, tačiau privalėtų įsidiegti alkotesterių blokatorių į transporto priemonę bei šią įrangą naudoti paskirtą laikotarpį. Komerciniu požiūriu alkotesteriai blokatoriai naudojami prevenciškai sunkvežimiuose ir autobusuose gali būti ekonomiškai naudingi, taip pat turi keletą privalumų atliekant darbą (tiesiogiai susiję su potencialiai pavojingų mašinų eksploatavimu ir potencialiai efektyvūs visą darbo pamainą). Taip pat alkotesterių blokatorių naudojimas mokykliniuose autobusuose būtų itin svarbus norint užkirsti kelią skaudžioms eismo nelaimėms.

Tam, kad programa veiktų efektyviai reikalingos atitinkamos priemonės: alkotesterių blokatorių montavimo, aptarnavimo bei kalibravimo atstovai, kurie galėtų užtikrinti alkotesterių blokatorių teisingą veikimą. Taip pat reikalinga nuskaityti alkotesterių blokatorių duomenis apie vairuotojo iškvėpto oro mėginius, šias funkcijas turėtų atlikti vyriausybės paskirta valstybinė institucija ar įmonė. Kita svarbi priemonė yra vairuotojo pažymėjimo ženklavimas ar laikinojo vairuotojo pažymėjimo išdavimas, kad atitinkamas vairuotojas privalo vairuoti transporto priemonę su įrengtu alkotesteriu blokatoriumi, tokiu būdu bus išvengiama, kad nubaustas vairuotojas nevairuos kitų transporto priemonių, kuriose nėra įrengto alkotesterio blokatoriaus, visą bausmės laikotarpį.

Siekiant išvengti didesnių problemų svarbu, kad alkotesteriai blokatoriai veiktų tinkamai nepriklausomai nuo išorinių sąlygų. Tikslas yra apsaugoti tiek funkcionalumą, tiek matavimų tikslumą, taip pat apsaugoti nuo manipuliacijų įrenginiu. Alkotesteriai blokatoriai turi nustatyti ar pučiamas žmogaus ar prietaiso tokiu būdu būtų nustatoma ar bandoma sukčiauti ir manipuliuoti alkoholio patikrinimo rezultatais.

Alkotesterių blokatorių programos veiksmų chronologija pateikta 2 paveiksle.



**2 pav. Alkotesterių blokatorių programos veiksmų chronologinė seka**

Šios programos tiesioginiai aspektai:

- apsauga nuo neblaivių vairuotojų;
- nuo 60 iki 75 % mažesnė tikimybė, kad vairuotojas vėl vairuos neblaivus, jei buvo anksčiau nubaustas;
- socialinė apsauga ir profesinė integracija;
- atsakingas vairuotojų elgesys;
- pasikeitimas alkoholio vartojimo įpročiuose.

Kodėl reikalinga kontroliuoti vairavimą išgėrus per priemones ir programas?:

- tam tikrų vairuotojų priklausomybės neleidžia savanoriškai kontroliuoti alkoholio vartojimo;
- euforija ir slopinimas dėl alkoholio kenkia savęs įvertinimui.

Vairuotojų grupės, kurioms skirti alkotesteriai blokatoriai (žr. 1 pav.):

- piktybiniai pažeidėjai (vairuotojai baudžiami nebe pirmą kartą);
- priklausomi nuo alkoholio vairuotojai;
- pirmą kartą įkliuvę neblaivūs vairuotojai;
- preventiškai naudojantys profesionalūs vairuotojai;
- visuotinai preventiškai naudojantys vairuotojai.

Ateities perspektyvos pagal ETSC:

Piniginės

- išplėsti alkotesterių blokatorių naudojimą (savanoriškas naudojimas komerciniame transporte bei viešajame transporte);
- padengti įsigijimo išlaidas panaudojant baudas;
- sudaryti sąlygas nuomotis alkotesterių blokatorių įrangą.

Duomenų

- prieinamumas ir duomenų tvarkymas;
- duomenų pakeitimo ar sugadinimo užkirtimas.

Techninės

- alkotesterių blokatorių kalibravimas;
- temperatūra.

Mokymo

- vairavimo mokyklų įsitraukimas į programą;
- teisėtvara.

## 2.2 Įdiegimas

Alkotesteriai blokatoriai susideda iš dviejų pagrindinių dalių: alkotesterio analizatoriaus ir valdymo bloko, kuris sujungiamas su automobilio užvedimo sistema (žr. 3 pav.). Alkoholio patikrinimo metu viršijus nustatytą leistiną alkoholio normą valdymo blokas blokuoja automobilio užvedimą. Jei patikrinimo metu alkoholio norma nėra viršijama variklis nėra blokuojamas ir gali būti užvestas. Užvedus variklį alkotesteris blokatorius važiavimo metu gali reikalauti pakartotinai pasitikrinti blaivumą, šių patikrinimų dažnumas ir laiko intervalai tarp patikrinimų gali būti programuojami alkotesteryje blokatoriuje.



3 pav. Alkotesteris blokatorius

Alkotesteriai blokatoriai būtų sumontuojami privačiuose automobilių servisuose, oficialiai patvirtintuose šių prietaisų gamintojų bei licencijuotų Valstybinės Kelių Transporto Inspekcijos (toliau – VKTI). Šių servisų sąrašas būtų tvarkomas bei skelbiamas VKTI. Sumontavus alkotesterio blokatoriaus įrangą įmonė privalėtų pateikti įdiegimo sertifikatą vartotojui.

Alkotesteris blokatorius privalėtų būti kalibruojamas kas 6 ar 12 mėnesių (priklausomai nuo gamintojo bei prietaiso modelio). Kalibravimas atliekamas oficialiuose montavimo bei aptarnavimo centruose, kur būtų išduodamas kalibravimo sertifikatas. Šis sertifikatas privalėtų būti laikomas transporto priemonėje kartu su įdiegimo sertifikatu.

Pasibaigus galioti kalibravimo terminui alkotesteris blokatorius turėtų pranešti apie reikalingą atlikti kalibravimo procedūrą, neatlikus šios procedūros per 7 dienas alkotesteris blokatorius neleistų užvesti transporto priemonės variklio. Sistema turėtų pranešti apie kalibravimo termino pabaigą prietaiso ekranėlyje ar garsiniu signalu.

Padidėjus alkotesterių blokatorių naudojimui atsirastų naujų verslo kryptų rinkoje, kurios reikėtų išplėtotą alkotesterių blokatorių įrengimo bei aptarnavimo tinklą visoje šalyje. Nepakankamai išplėtotas tinklas ribotų vartotojų galimybes pasirinkti sau tinkamiausią alkotesterių blokatorių. Kiekvienas alkotesterio blokatoriaus modelis turėtų oficialius montuotojus bei aptarnavimo centrus.

Siūloma naudoti alkotesterius blokatorius atitinkančius Lietuvos standartus LST EN 50436-1 (int. prieiga: <http://www.lsd.lt/standards/catalog.php?ics=13.320&pid=594249>) ir LST EN 50436-2 (int. prieiga: <http://www.lsd.lt/standards/catalog.php?ics=13.320&pid=594869>). Šie standartai reglamentuoja atitinkamas funkcijas bei parametrus, kurie turi būti programuojami alkotesteryje blokatoriuje.

Privalomai naudojant alkotesterius blokatorius juose išsaugotus alkoholio patikrinimų duomenis būtų privaloma nuskaityti kas 60 dienų. Nuskaitymo procedūras atliktų techninės apžiūros centrai, nes šių organizacijų esama darbo specifika yra artimiausia šios procedūros atlikimo specifikai. Duomenų nuskaitymas reikalingas statistikai bei prevencijai nuo galimų alkotesterių blokatorių monitoringo, taip pat dėl galimų programos pažeidimų, pavyzdžiui prietaiso modifikavimo ar kitokio perdarymo.

Naudojant prietaisus savanoriškai alkoholio patikrinimų duomenys nebūtų privalomai pateikiami valstybinei institucijai. Taip pat prevenciškai naudojant alkotesterius blokatorius įmonių transporto priemonėse nuskaitytus prietaisų duomenis įmonių vadovybė galėtų naudoti tų pačių įmonių tikslais.

## 2.3 Įstatymai

Šiuo metu šalies Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme bei Administracinių teisės pažeidimų kodekse nėra įstatymų reglamentuojančių alkotesterių blokatorių naudojimo. Todėl norint reglamentuoti alkotesterių blokatorių naudojimą privaloma atlikti šių dokumentų pakeitimus bei papildymus.

Sulaikytiems vairuotojams dėl vairavimo esant neblaiviems taikant išlygą suteikti teisę vairuoti naudojant alkotesterių blokatorių būtina pakeisti ATPK bei Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo straipsnius apibrėžiančius draudimus ir sankcijas už vairavimą esant neblaiviam.

3 lentelė. ATPK teisės aktai, kuriuos privaloma pakeisti norint vykdyti reabilitacijos ir alkotesterių blokatorių programas

Straipsnis	Pažeidimas	Nuobauda (Litais)	Teisių atėmimas (mėn.)	Kita nuobauda
<b>124(2)</b>	<b>Pavojingas ir chuliganiškas vairavimas:</b>			
124(2)-1	- vienu metu ar paeiliui padarant kelis KET pažeidimus, keliančius grėsmę eismo saugumui;	400-800	ir 3-6	

	- KET pažeidimas, sukėlęs pavojingą situaciją, t.y. privertęs kitus eismo dalyvius staigiai keisti judėjimo greitį, kryptį arba imtis kitokių veiksmų savo ar kitų žmonių saugumui užtikrinti;			
	- tokie pat veiksmai, padaryti asmens, neturinčio teisės vairuoti transporto priemonės.	1000-2000		
124(2)-2	- chuliganiškas vairavimas, t.y. KET pažeidimas dėl chuliganiškų paskatų, keliantis pavojų eismo saugumui arba savo ar kitų žmonių saugumui;	1000-2000	ir 12-24	
	- tokie pat veiksmai, padaryti asmens, neturinčio teisės vairuoti transporto priemonės.	2500-3500		
124(2)-3	- <a href="#">šio straipsnio</a> 1 dalyje numatyti veiksmai, padaryti neblaivaus arba apsvaigusio nuo narkotikų arba vaistų ar kitų svaigiųjų medžiagų asmens;	2000-3000	ir 24-36	
	- tokie pat veiksmai, padaryti asmens, neturinčio teisės vairuoti transporto priemonės.	3500-4000 ir tr.priem. konfiskavimas		arba 10-20 parų arešto ir tr.priem. konfiskavimas
124(2)-4	- <a href="#">šio straipsnio</a> 2 dalyje numatyti veiksmai, padaryti neblaivaus arba apsvaigusio nuo narkotikų arba vaistų ar kitų svaigiųjų medžiagų asmens;	3000-4000	ir 36-60	arba 10-20 parų arešto ir 36-60 mėn. teisių atėmimas
	- tokie pat veiksmai, padaryti asmens, neturinčio teisės vairuoti transporto priemonės.	4000-5000 ir tr.priem. konfiskavimas		arba 20-30 parų arešto ir tr.priem. konfiskavimas
<b>126</b>	<b>Transporto priemonių vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų:</b>			
126-1	- esant vairuotojams neblaiviems, kai nustatomas lengvas neblaivumo (girtumo) laipsnis (0,41-1,5 promilės).	1000-1500	ir 12-18	
126-2	- transporto priemonių, kurių maksimali leidžiama masė didesnė negu 3,5 t arba turinčių daugiau kaip 9 sėdimas vietas, vairavimas, vairuotojams esant neblaiviems, kai nustatomas lengvas neblaivumo (girtumo) laipsnis (0,2-0,4 promilės).	500-1000		
126-3	- vairuotojams, kurių vairavimo stažas iki 2m, esant neblaiviems, kai nustatomas lengvas neblaivumo (girtumo) laipsnis (0,2-0,4 promilės).	800-1000		
126-4	- esant vairuotojams neblaiviems, kai nustatomas vidutinis (1,51-2,5 promilės) arba sunkus (nuo 2,51 promilės ir daugiau) neblaivumo (girtumo) laipsnis; - neblaivumo patikrinimo vengimas;	2000-3000	ir 24-36	arba 10-30 parų arešto ir 24-36 mėn. teisių atėmimas

	- alkoholio vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo.			
126-5	- esant vairuotojams apsvaigusiems nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų; - apsvaigimo patikrinimo vengimas; - narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo.	1000-3000	ir 12-36	arba 10-30 parų arešto ir 24-36 mėn. teisių atėmimas
126-6	- perdavimas vairuoti transporto priemonę neblaiviam arba apsvaigusiam nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų asmeniui.	300-500		
126-7	- praktinis vairavimo mokymas, vairavimo instruktoriui esant neblaiviam, apsvaigusiam nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, neblaivumo ar apsvaigimo patikrinimo vengimas, taip pat neblaivumas (girtumas) ar apsvaigimas nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo.	instruktoriui 500-1000	ir 11-13	
<b>127</b>	<b>KET pažeidimas, sukėlęs nežymų sveikatos sutrikdymą arba nulėmęs turto sugadinimą:</b>			
127-1	- sukėlęs kitų asmenų nežymų sveikatos sutrikdymą;	500-1000	arba 12-24	
	- tokie pat veiksmai, padaryti asmens, neturinčio teisės vairuoti transporto priemones.	2000-3000		
127-2	- nulėmęs kitiems asmenims priklausančių transporto priemonių, krovinių, kelių, kelio ir kitų įrenginių arba kitokio turto sugadinimą (apgadinimą);	100-200	arba 3-6	
	- tokie pat veiksmai, padaryti asmens, neturinčio teisės vairuoti transporto priemones.	1000-2000		
127-3	- <a href="#">šio straipsnio</a> 1 ar 2 dalyje numatyti veiksmai, padaryti neblaivaus (girt) arba apsvaigusio nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų asmens;	4000-5000	ir 36-60	arba 15-30 parų arešto ir 36-60 mėn. teisių atėmimas
	- tokie pat veiksmai, padaryti asmens, neturinčio teisės vairuoti transporto priemones.	5000-5500 ir tr.priem. konfiskavimas ar be jo		arba 10-20 parų arešto ir tr.priem. konfiskavimas
<b>129</b>	<b>Transporto priemonių vairavimas neblaivių ar apsvaigusių nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų asmenų, neturinčių teisės vairuoti:</b>			
	- transporto priemonių vairavimas neblaivių ar apsvaigusių nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vairuotojų, neturinčių teisės vairuoti ar neturinčių teisės	4000-5000		arba 20-30 parų arešto



	vairuoti tos rūšies transporto priemonių; - neblaivumo ar apsvaigimo patikrinimo vengimas; - alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vartojimas po eismo įvykio iki jo aplinkybių nustatymo.			
<b>130(2)</b>	<b>Pakartotinis transporto priemonių vairavimas neblaivių arba apsvaigusių nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vairuotojų:</b>			
	- kai asmeniui buvo paskirta administracinė nuobauda už šio kodekso <a href="#">126 straipsnio</a> 1, 4 ir 5 dalyse, <a href="#">127 straipsnio</a> 3 dalyje, <a href="#">129 straipsnyje</a> numatytus pažeidimus;	tr.priem. konfiskavimas	ir 36-48	
	- tokie pat veiksmai, padaryti asmens, neturinčio teisės vairuoti transporto priemones;	tr.priem. konfiskavimas		ir 20-30 parų arešto
	- tokie pat veiksmai, padaryti asmens, neturinčio teisės vairuoti transporto priemones, kuriems administracinis areštas negali būti skiriamas.	4000-5500 ir tr.priem. konfiskavimas		
<b>131</b>	<b>Pėsčiųjų ir kitų kelių eismo dalyvių padarytas KET pažeidimas:</b>			
131-1	- pėsčiųjų važiuojamosios kelio dalies perėjimas arba ėjimas ja ten, kur draudžiama; - asmenų, vairuojančių mopedus, lengvuosius keturračius motociklus ir dviračius, pėsčiųjų, vadeliotojų ir kitų asmenų, kurie naudojami keliais, nepaklusimas eismo reguliavimo signalams, kelio ženklų, ženklinimo reikalavimų, taip pat eismo tvarkos automagistralėse nesilaikymas; - KET pėstiesiems, dviračių vairuotojams ir vadeliotojams nustatytų elgesio tamsiuoju paros metu arba esant blogam matomumui reikalavimų nesilaikymas; - mopedo ar lengvojo keturračio motociklo vairavimas ar važiavimas neužsidėjus ir (ar) neužsisėgus motociklininko šalmo.	80-140		
131-6	- dviračių ir mopedų vairavimas, vadeliuojimas ir jojimas, kai tai padaro neblaivūs ar apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų asmenys, kuriems nustatomas lengvas neblaivumo (girtumo) laipsnis.	300-500		
131-7	- dviračių ir mopedų vairavimas, vadeliuojimas ir jojimas, kai tai padaro neblaivūs ar apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų asmenys, kuriems nustatomas vidutinis arba sunkus neblaivumo (girtumo) laipsnis.	500-700		
131-8	- <a href="#">šio straipsnio</a> 1 dalyje nurodytų asmenų padarytas KET pažeidimas, nulėmęs nežymų	500-600		

	sveikatos sutrikdymą, jeigu pažeidimo padarymo metu tie asmenys buvo neblaivūs ar apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų.			
131-9	- mopedų ar lengvųjų keturračių motociklų vairavimas neturint teisės jų vairuoti.	200-300		

Įvedus privalomą alkotesterių blokatorių naudojimą reikalinga įteisinti, kokioms vairuotojų grupėms ar kokių transporto priemonių vairuotojams privaloma naudoti alkotesterius blokatorius. Numatyti sankcijas už neteisėtus veiksmus perdarant, sugadinant, ar kitaip manipuliuojant alkotesterių blokatorių naudojimu. Teisės aktais privaloma numatyti kada ir kur turi būti atliekamos alkotesterių blokatorių kalibravimo, aptarnavimo bei duomenų rinkimo procedūros.

Visi aukščiau paminėti teisės aktų pakeitimai dėl alkotesterių blokatorių naudojimo turi būti pakeisti iki 2015 m. lapkričio mėnesio.

## 2.4 Ekonomiškumo įvertinimas

Šiuo metu alkotesterių blokatorių kainos svyruoja tarp 3500 – 4000 Lt, priklausomai nuo gamintojo bei prietaiso modelio. Įrengimo kainos atitinka transporto priemonės signalizacijos įrengimo kainas ir svyruoja tarp 300 – 500 Lt. Prietaiso kalibravimo kaina yra apie 50 Lt.

Sudarius sąlygas alkotesterio blokatoriaus įrangą nuomotis išlaidos ženkliai sumažėtų bei nebūtų patiriamos didžiulės vienkartinės išlaidos prietaiso įsigijimui, todėl ši įranga būtų kur kas labiau prieinama daugeliui vairuotojų.

Kelių eismo taisyklių pažeidėjai, kurie buvo sulaikyti už vairo neblaivūs ir pasirinkę bausmės alternatyvą – alkotesterį blokatorių, privalo savo lėšomis įsidiesti šį prietaisą į transporto priemonę ir tik tuomet jam suteikiama teisė vairuoti.

Nėra oficialios neblaivių profesionalių vairuotojų ar dirbančių su mokykliniais autobusais vairuotojų padarytų eismo įvykių statistikos, tačiau žiniasklaidos priemonėse kasmet pranešama apie kraupius incidentus keliuose, kurių kaltininkai neblaivūs profesionalūs vairuotojai.

Dėl šios priežasties artimiausiu metu siūloma įteisinti privalomą profesionalių vairuotojų dirbančių su mokykliniais autobusais alkotesterių blokatorių naudojimą galimų eismo įvykių prevencijai. O ateityje siūloma įteisinti visiems profesionaliems vairuotojams privalomą alkotesterių blokatorių naudojimą. Tokiu būdu būtų užtikrinama, kad profesionalūs vairuotojai vairuoja blaivūs, taip pat vairuotojai atsakingiau vertintų savo pareigas.

Priėmus įstatymą dėl privalomojo alkotesterių blokatorių naudojimo visuose mokykliniuose autobusuose padidėtų šių prietaisų skaičius šalyje apie 600 vienetų, nes šiuo metu apytiksliai toks skaičius mokyklinių autobusų yra naudojama šalyje mokiniams vežti. Pasinaudojus Suomijos alkotesterių blokatorių programos preliminarinių skaičiavimų modeliu, toks projektas aprūpinti mokyklinius autobusus alkotesteriais blokatoriais Lietuvos valstybei kainuotų apytiksliai 2,64 mln. Lt.

Ateityje būtų galimybė išplėsti alkotesterių blokatorių privalomąjį naudojimą komerciniame transporte, tokiu būdu šalyje būtų naudojama daugiau nei 190000 vienetų prietaisų, nes pagal VĮ „Regitra“ duomenis šalyje yra naudojama toks skaičius komercinio transporto priemonių.

Apytiksliai skaičiuojamas pagal Suomijos skaičiavimo modelį alkotesterių blokatorių įdiegimo į mokyklinius autobusus projektas pateikiamas 3 lentelėje.

**4 lentelė. Alkotesterių blokatorių projektų vertės**

Išlaidų tipas	Vieneto kaina	Vienetų skaičius	Kaina
Alkotesteris blokatorius mokykliniams autobusams	4000	600	2,4 mln. Lt
Prietaiso sumontavimas	400	600	0,24 mln. Lt
Bendra projekto vertė			2,64 mln. Lt

Importuotojai įvertina alkotesterių blokatorių tarnavimo laikotarpį dešimčiai metų. Didėjant poreikiui šių prietaisų kaina galimai sumažėtų dėl atsiradusios konkurencijos tarp įmonių, kurios importuotų bei pardavinėtų alkotesterius blokatorius Lietuvoje.

## IŠVADOS

Atliktoje studijoje matyti, kad didelė dalis Europos Sąjungos valstybių naudoja vairuotojų rehabilitacijos programas bei pradeda diegti alkotesterius blokatorius, išleidžia naujus įstatymus ar ruošiasi jų išleidimui. Šios priemonės neblaivių vairuotojų suvaldymui bei jų skaičiaus mažinimui keliuose yra efektyvios. Viena kaip priemonė suvaldyti alkoholio problemų turinčius vairuotojus alkotesterių blokatorių programa nesugebės, tačiau taikant rehabilitacijos programą bei kitas priemones šalyje susidariusią situaciją efektyviai galima būtų pakeisti.

Pirmiausiai Lietuvoje siūloma įdiegti privalomus rehabilitacijos kursus didelės rizikos pažeidėjams bei neprivalomus rehabilitacijos kursus nedidelės rizikos pažeidėjams.

Siūloma sudaryti sąlygas nubaustiems neblaiviems vairuotojams, vietoje teisės vairuoti apribojimo, leisti vairuoti transporto priemones su įrengtais alkotesteriais blokatoriais, taip pat paskirti privalomą rehabilitacijos kursą.

Siekti ateityje įdiegti privalomus alkotesterius blokatorius visuose mokykliniuose autobusuose.

Skatinti savanorišką alkotesterių naudojimą komerciniame transporte sudarant nuolaidas draudimo paslaugoms ar kitomis priemonėmis.

## LITERATŪROS SARAŠAS

1. Lietuvos kelių policijos tarnyba. Kelių eismo taisyklių pažeidimų statistika.  
[ int. prieiga: <http://lkpt.lt/lt/statistika/ket/> ]
2. Įskaitinių eismo įvykių statistika Lietuvoje 2008–2011 m. Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo Ministerijos Eismo saugumo skyrius. 2012 Vilnius.
3. Lietuvos statistikos departamentas. Transportas ir ryšiai.  
[ int. prieiga: <http://osp.stat.gov.lt/rodikliai33> ]
4. Lietuvos statistikos departamentas. Gyventojai ir soc. statistika.  
[ int. prieiga: <http://osp.stat.gov.lt/rodikliai1> ]
5. European Commission. Mobility and Transport. Road Safety  
[ int. prieiga: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm) ]
6. Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF). Alcolocks  
[ int. prieiga: <http://www.mhf.se/sv-SE/alkolas/alcolocks-in-english/about-alcolocks/> ]
7. Anne Vehmas, Ari Sirkiä, Teemu Kinnunen. Adoption of the alcohol interlock and its effects in professional transport.  
[ int. prieiga:  
[http://www.trafi.fi/filebank/a/1335444574/1729c59ef5035edfaa4ecdddbbaa06fe/9550-Trafin\\_julkaisu\\_5-2012 -  
\\_Adoption\\_of\\_the\\_alcohol\\_interlock\\_and\\_its\\_effects\\_in\\_professional\\_transport.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1335444574/1729c59ef5035edfaa4ecdddbbaa06fe/9550-Trafin_julkaisu_5-2012_-_Adoption_of_the_alcohol_interlock_and_its_effects_in_professional_transport.pdf) ]
8. European Traffic Safety Council. Young and novice drivers and recidivists drunk drivers.  
[ int. prieiga: [http://www.etsc.eu/Young\\_and\\_novice\\_drivers\\_and\\_recidivist\\_drunk\\_drivers.php](http://www.etsc.eu/Young_and_novice_drivers_and_recidivist_drunk_drivers.php) ]
9. Health, Food and Alcohol and Safety. Eurobarometer. European Commission.  
[ int. prieiga: [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/archives/ebs/ebs\\_186\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_186_en.pdf) ]
10. Alcohol. European Roads Safety Observatory.  
[ int. prieiga: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/index_en.htm) ]
11. Drinking and driving in Europe. Eurocare.  
[ int. prieiga: [http://www.eurocare.org/resources/policy\\_issues/road\\_safety](http://www.eurocare.org/resources/policy_issues/road_safety) ]
12. Drink-drive rehabilitation scheme: course provider guidance. Driving Standards Agency.  
[ int. prieiga: <https://www.gov.uk/drink-drive-rehabilitation-scheme-ddrs-guidance-for-course-providers-from-june-2013> ]
13. Drink driving: Young drivers and recidivist offenders. European Traffic Safety Council.  
[ int. prieiga: [http://www.etsc.eu/documents/ETS\\_004-08.pdf](http://www.etsc.eu/documents/ETS_004-08.pdf) ]
14. Health, Food and Alcohol and Safety. Eurobarometer. European Commission.  
[ int. prieiga: [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/archives/ebs/ebs\\_186\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_186_en.pdf) ]
15. Saugaus kelių eismo geriausia patirtis. Valstybių lygmeniu taikomų priemonių vadovas. Supreme 2010  
[ int. prieiga: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/projects/supreme-c\\_lt.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/supreme-c_lt.pdf) ]
16. Pagalbos asmenims, sergantiems priklausomybės nuo alkoholio ligomis, priemonės ir sistema. Socialinės ekonomikos institutas.  
[ int. prieiga: <http://www3.lrs.lt/docs2/OPDJOLW.PDF> ]
17. Marita Löyty. Most advanced legislation in offender programmes and areas of use. ETSC Safe & Sober Transport Alcohol Interlock Seminar 2013 Riga, Latvia  
[ int. prieiga: [http://www.csdd.lv/eng/about\\_us\\_csdd/?doc=1765](http://www.csdd.lv/eng/about_us_csdd/?doc=1765) ]
18. Charles Mercier-Guyon. Developing a pilot project: Tips and Recommendations. ETSC Safe & Sober Transport Alcohol Interlock Seminar 2013 Riga, Latvia  
[ int. prieiga: [http://etsc.eu/documents/Pilot\\_project\\_France\\_Charles\\_Mercier\\_Guyon.pdf](http://etsc.eu/documents/Pilot_project_France_Charles_Mercier_Guyon.pdf) ]
19. René Mathijssen. NL Alcolock program for drink driving offenders. 7<sup>th</sup> ETSC Safe & Sober Talk 2009 Leidschendam, the Netherlands

- [ int. prieiga: <http://www.etsc.eu/documents/NL-Mathijssen.pdf> ]
20. Kimmo Pylväs. Alcohol interlocks in public transportations. Alcohol Interlock Seminar 31<sup>st</sup> May 2012, Barcelona  
[ int. prieiga: [http://www.etsc.eu/documents/Interlocks\\_in\\_public\\_transport\\_Kimmo\\_Pylvas.pdf](http://www.etsc.eu/documents/Interlocks_in_public_transport_Kimmo_Pylvas.pdf) ]
21. Antonio Avenoso. Drink – Driving in the EU. Alcohol interlocks: a life – saving technology. Safe & Sober Talk, 24th May 2012 Dublin.  
[ int. prieiga:  
[http://www.etsc.eu/documents/Alcohol\\_interlocks\\_in\\_the\\_EU\\_Antonio\\_Avenoso.pdf](http://www.etsc.eu/documents/Alcohol_interlocks_in_the_EU_Antonio_Avenoso.pdf) ]
22. Alcohol interlock monitored conditional driving rights.  
[ int. prieiga:  
[http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/43EEB6A134062CF2C2257B7B00430CF6/\\$file/interlock-monitored%20driving%20right%20in%20Finland.pdf](http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/ExternalFiles/43EEB6A134062CF2C2257B7B00430CF6/$file/interlock-monitored%20driving%20right%20in%20Finland.pdf) ]
23. Effectiveness and impact of alcohol interlock-controlled driving rights.  
[ int. prieiga:  
[http://www.trafi.fi/filebank/a/1364296057/07ec5f80fc5103a8c0f05b84e2ff89ab/11854-Trafi\\_Publications\\_6-2013.pdf](http://www.trafi.fi/filebank/a/1364296057/07ec5f80fc5103a8c0f05b84e2ff89ab/11854-Trafi_Publications_6-2013.pdf) ]

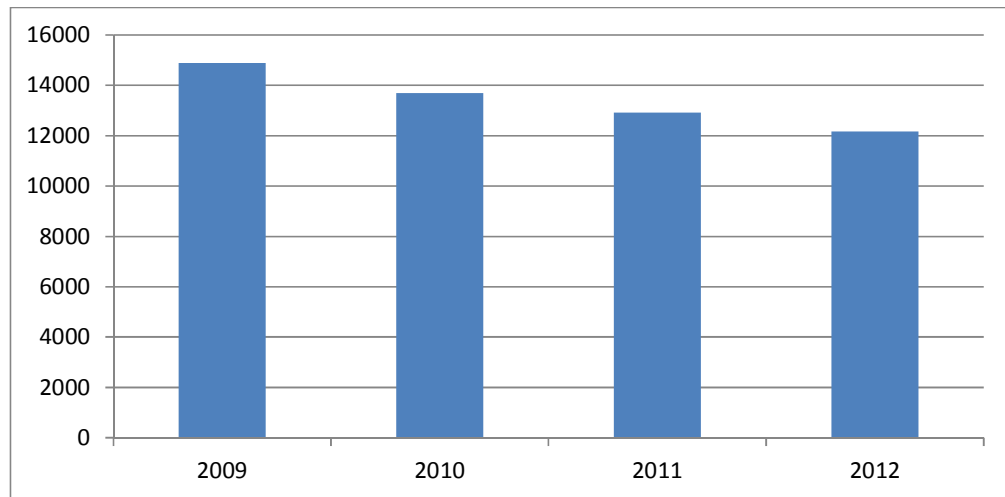
## **PRIEDAI**

1	PRIEDAS. STATISTIKA.....	24
	Avaringumo statistika.....	24
	Alkoholio vartojimo statistika.....	27
2	PRIEDAS. EUROPOS SAJUNGOS ŠALIŲ PATIRTIS DĖL NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ PREVENCIJOS .....	29
	Švedija.....	29
	Suomija .....	29
	Vokietija.....	35
	Jungtinė Karalystė .....	36
	Olandija.....	38
	Kitos Europos Sąjungos valstybės.....	39
	Apibendrinimas .....	40

# 1 PRIEDAS. STATISTIKA

## Avaringumo statistika

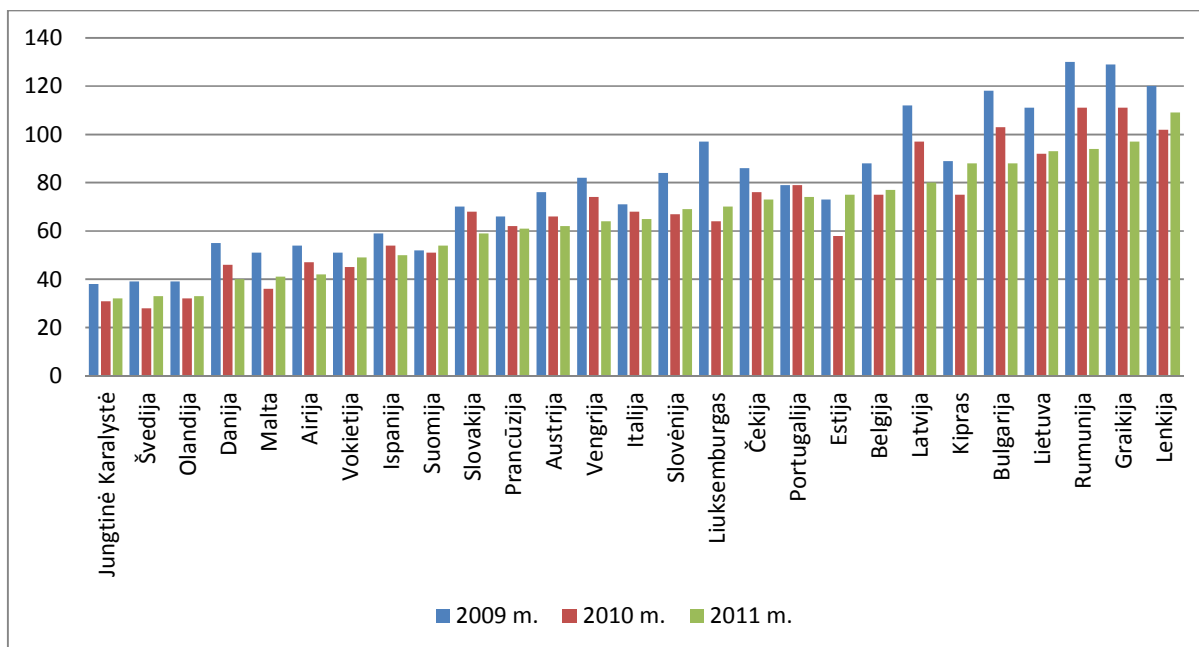
Kasmet Lietuvos keliuose sulaikoma daugiau nei 12 tūkstančių neblaivių vairuotojų vairuojančių transporto priemones viršijant leistiną alkoholio normą. Dalis šių atvejų yra tokie, kai vairuotojas sulaikomas dėl neblaivaus vairavimo nebe pirmą kartą. Tokie vairuotojai gali būti laikomi piktybiniais pažeidėjais ar didelės rizikos kelių eismo taisyklių pažeidėjais. Per pastaruosius metus sulaikytų neblaivių vairuotojų skaičius palaipsniui mažėjo, tačiau vis tiek išlieka aukštas (žr. 1 pav.).



1 pav. Išsiaiškinti neblaivių vairuotojų vairavimo atvejai [1]

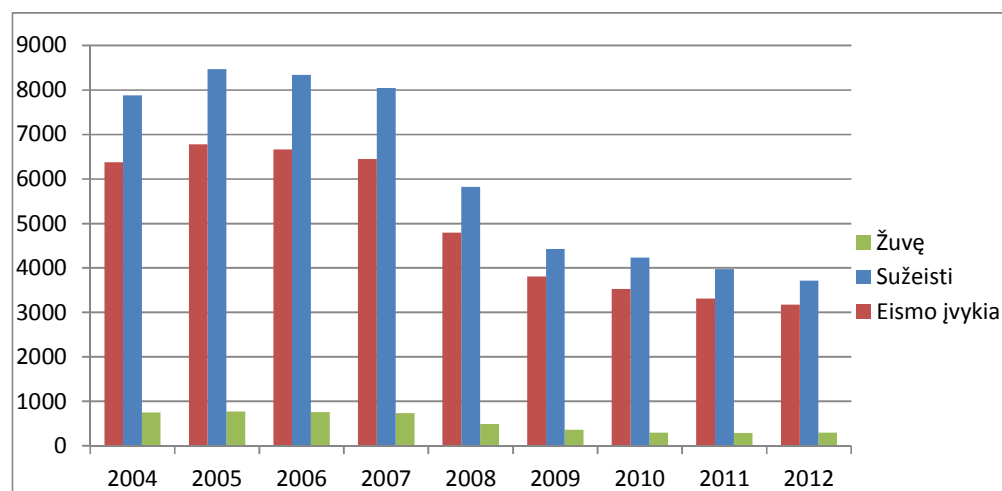
Lietuvoje kasmet žūsta iki 300 bei sužeidžiama virš 3500 žmonių. Ir ši statistika tenkanti 1 milijonui šalies gyventojų yra viena prasčiausių visoje Europos Sąjungoje. Daugelyje valstybių šie rodikliai kasmet mažėja ir avaringumo statistika gerėja, vienoje šalyse sparčiau, kitose labai nežymiai (žr. 2 pav.).





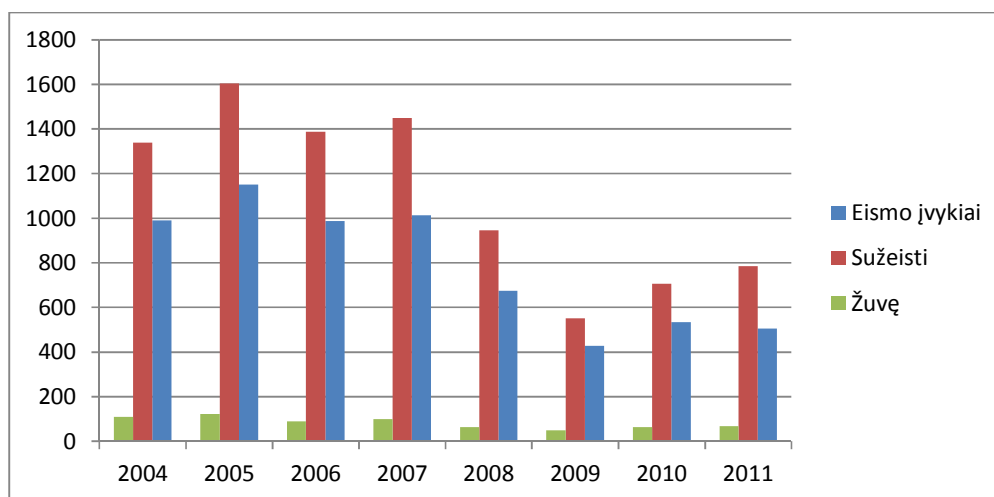
2 pav. Žuvusiųjų skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų Lietuvoje ir kitose Europos Sąjungos šalyse 2009 – 2011 m. [2]

Eilę metų avaringumo statistika Lietuvoje gerėja ir per pastaruosius 6 metus eismo įvykių, sužeistųjų bei žuvusiųjų skaičiai sumažėjo daugiau nei dvigubai (žr. 3 pav.)

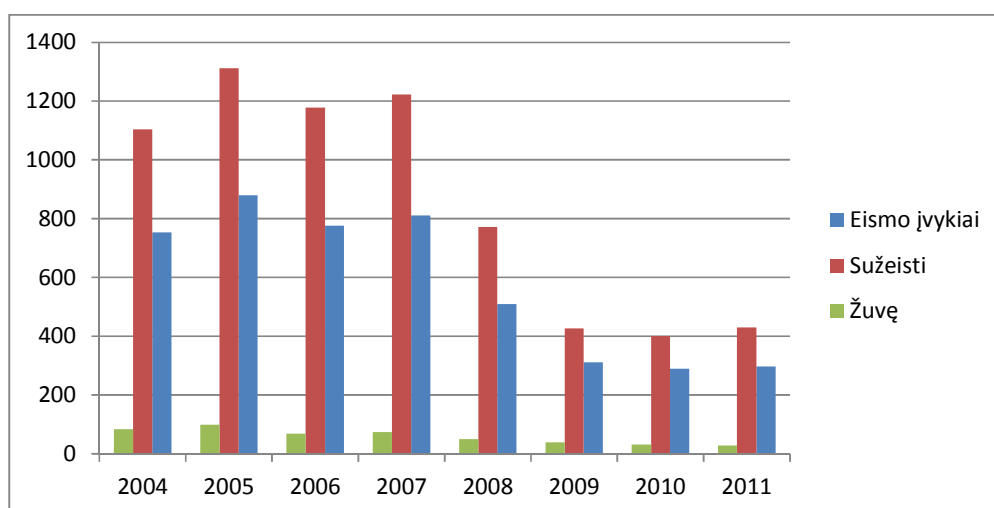


3 pav. Lietuvos avaringumo statistika [2]

Neblaivūs vairuotojai siejami su apytiksliai 10 % visų įskaitinių kelių eismo įvykių. Dėl neblaivių eismo dalyvių įvykę eismo įvykiai sudaro penktadalį visų kelių eismo įvykių, kuriuose buvo sužeisti ar žuvo žmonės. Pastaraisiais metais su neblaiviais asmenimis siejamų eismo įvykių statistika taip pat ženkliai mažėjo, tačiau tik iki 2009 metų, vėliau šie rodikliai truputį padidėjo ar išliko panašūs iki 2011 metų (žr. 4 ir 5 pav.).

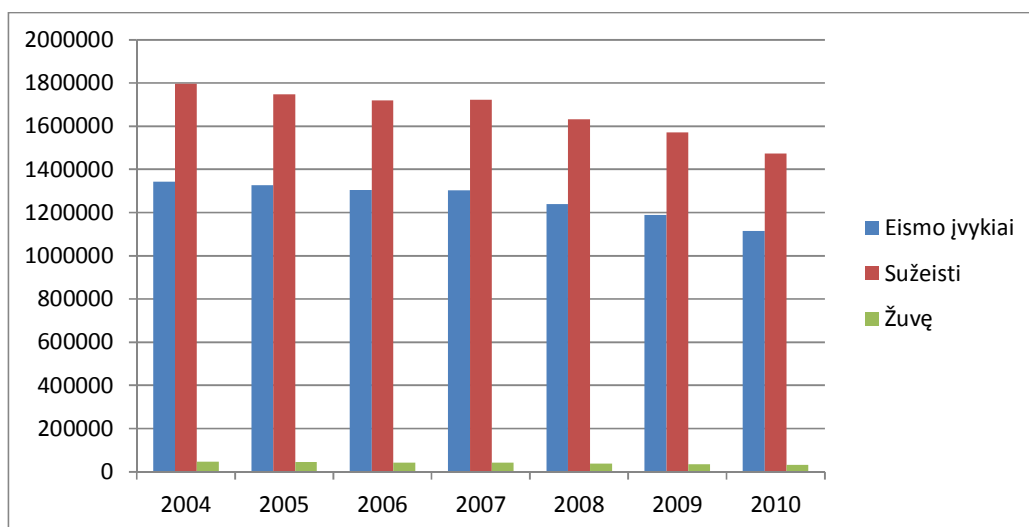


4 pav. Eismo įvykiai dėl neblaivių asmenų kaltės [3]



5 pav. Eismo įvykiai dėl neblaivių vairuotojų kaltės [3]

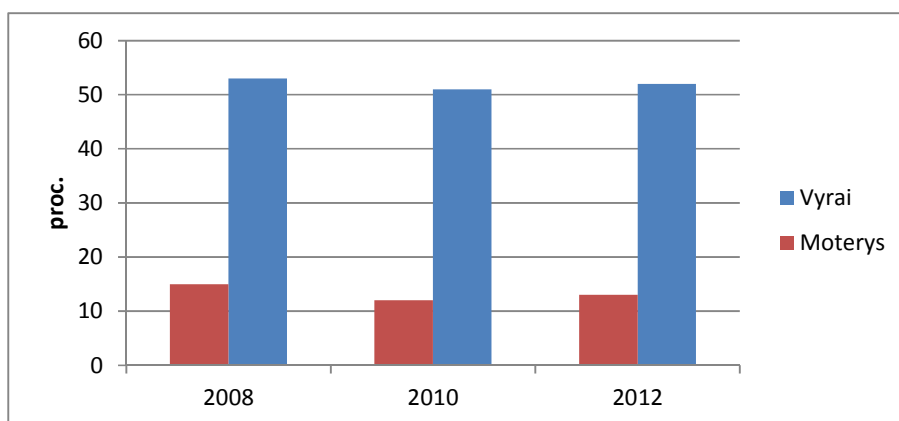
Europos Sąjungos valstybių keliuose kasmet žūsta apie 30 tūkst. ir yra sužeidžiama apie 1,4 mln. žmonių, tačiau šie skaičiai nuolatos mažėja (žr. 6 pav.). Neblaivūs vairuotojai keliuose išlieka opi problema, nes ketvirtadalis visų Europos Sąjungoje eismo įvykių įvyksta būtent dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės. Dėl šios priežasties daugelyje Europos Sąjungos šalių yra imamasi priemonių neblaivių vairuotojų skaičiaus sumažinimui keliuose bei pagalbai atsikratyti įpročio vartoti alkoholį prieš vairavimą.



6 pav. Europos Sąjungos šalių avaringumo statistika [5]

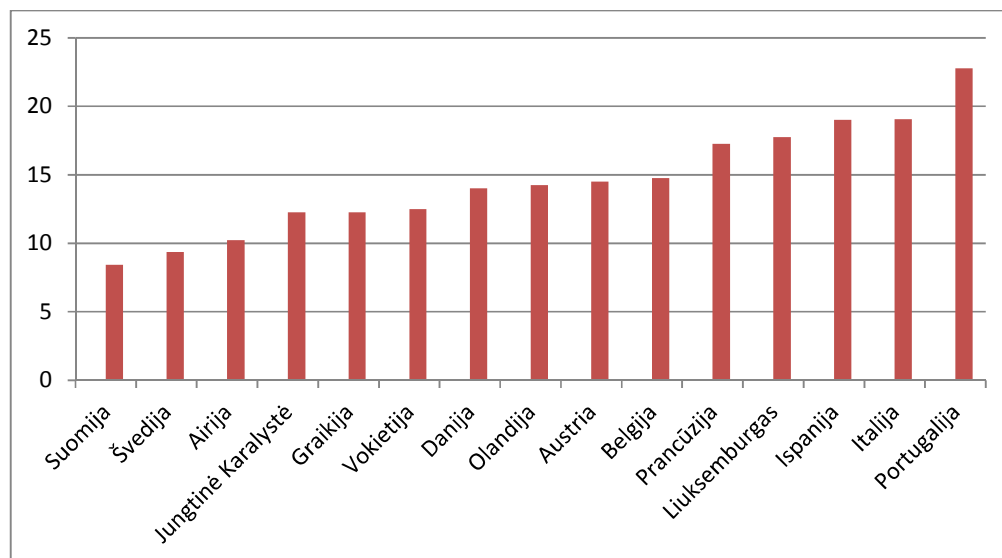
### Alkoholio vartojimo statistika

Didelė dalis suaugusiųjų Lietuvoje vartoja alkoholinius gėrimus, kai kurie iš jų alkoholį vartoja net kasdien. Nors Lietuvoje daugiausiai vartojamas alkoholinis gėrimas yra alus ir šis gėrimas turintis mažiausiai alkoholio, tačiau Lietuvoje vienu kartu šio gėrimo yra suvartojama ganėtinai dideli kiekiai. Dažnai vairuotojai išgėrę didesnę kiekį alaus jaučiasi, kad nėra neblaivūs ir gali vairuoti transporto priemonę. Šis vairuotojų pasąmoningas įsitikinimas, kad silpnieji alkoholiniai gėrimai nepadarys didelės įtakos vairavimo elgsenai yra klaidingas bei sukelia didelių problemų eismo saugumui. Pagal pastarųjų metų alkoholio vartojimo statistiką matyti, jog kur kas didesnę dalis vyrų bent kartą per savaitę vartoja alų nei moterys (žr. 7 pav.).



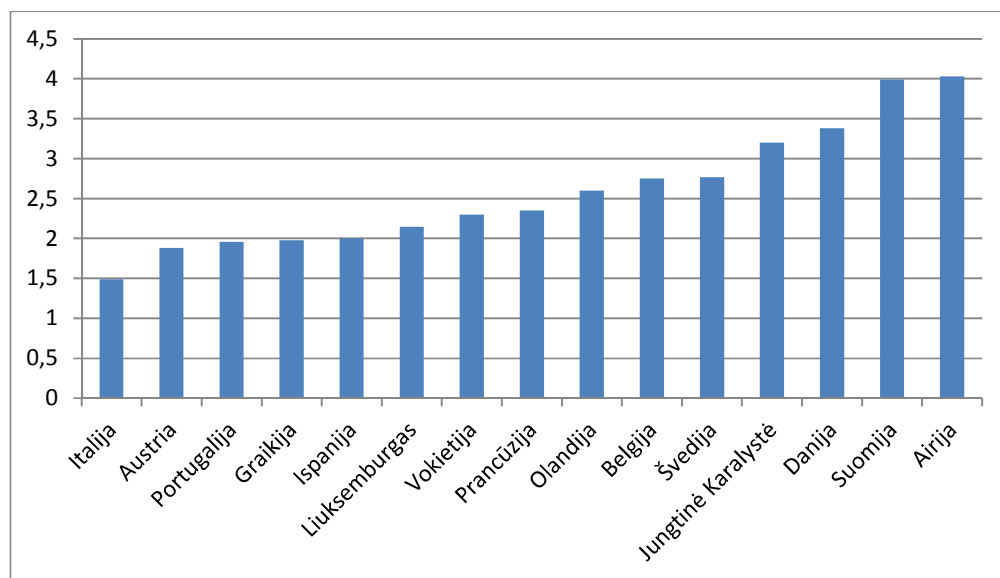
7 pav. Bent kartą per savaitę vartojančių alų 20–64 metų amžiaus gyventojų dalis [4]

Dažniausiai vartojantys alkoholį Europoje yra Portugalijos gyventojai, taip pat ir kitos šalys, kuriose paplitęs vyno vartojimas (Italija ir Ispanija). O vienos iš rečiausiai vartojančių alkoholinius gėrimus yra Suomija, Švedija ir Airija (žr. 8 pav.).



8 pav. Dienos per paskutiniąsias 4 savaites kada buvo vartotas alkoholis [9]

Tačiau šalyse, kuriose alkoholis vartojamas dažnai, vienu kartu alkoholio šiose šalyse suvartojama nedideli kiekiai. O šalyse, kuriose alkoholis vartojamas rečiau, alkoholio suvartojama vienu kartu žymiai didesni kiekiai (žr. 9 pav.)



9 pav. Vidutinis kiekis gėrimų per dieną (gėrimas – pinta alaus, vyno taurė) [9]

Tikimybė vairuotojui pakliūti į eismo įvykį proporcingai didėja, didėjant alkoholio kiekiui kraujyje. Dėl šios priežasties, situacija, kai alkoholis vartojamas dažnai, tačiau mažais kiekiais yra mažiau pavojinga nei esant situacijai, kai alkoholis vartojamas rečiau, bet jo suvartojama daug.

## 2 PRIEDAS. EUROPOS SAJUNGOS ŠALIŲ PATIRTIS DĖL NEBLAIVIŲ VAIRUOTOJŲ PREVENCIJOS

Europos Sąjungos šalyse nėra vieningo leistino alkoholio kiekio vairuotojams. Visos šalys šiuos reikalavimus vertina skirtingai. Daugumoje Europos Sąjungos šalių taikoma 0,05 g/100ml leistina alkoholio riba vairuotojams (žr. 1 lentelę.).

1 lentelė. Leistinas alkoholio kiekis vairuotojams Europos Sąjungos šalyse

Šalis	g/100ml
Austrija	0,05
Belgija	0,05
Kipras	0,05
Čekija	0,00
Danija	0,05
Estija	0,00
Suomija	0,05
Prancūzija	0,05
Vokietija	0,05
Graikija	0,05
Vengrija	0,00
Airija	0,08
Italija	0,05
Latvija	0,05
Lietuva	0,04
Liuksemburgas	0,08
Malta	0,08
Olandija	0,05
Lenkija	0,02
Portugalija	0,05
Slovakija	0,00
Slovėnija	0,05
Ispanija	0,05
Švedija	0,02
Jungtinė Karalystė	0,08

### Suomija

Suomijoje alkotesterių blokatorių programa buvo pradėta nuo pilotinio projekto. Ši programa tesėsi nuo 2005 Liepos 1 dienos iki 2008 Birželio 30 dienos. Apytiksliai apie 300 vairuotojų dalyvavo programoje. Šios programos tikslas buvo išsiaiškinti alkotesterių blokatorių funkcionalumą, prieinamumą ir procesus susijusius su šia įranga. Remiantis teigiama patirtimi vykdant bandomąją alkotesterių blokatorių programą, buvo pradėta nuolatinė programa nuo 2008 Liepos 1 dienos.

Suomija buvo viena pirmųjų šalių, įstatymiškai apibrėžusi alkotesterių blokatorių naudojimą, mokykliniuose autobusuose ir kasdienės priežiūros centrų transporto priemonėse. Šiuo metu Suomijoje yra sumontuota apie 10000 alkotesterių blokatorių į taksi automobilius, mokyklinius autobusus bei kasdienės priežiūros centrų transporto priemones.

Alkotesterių blokatorių kontroliuojama teisė vairuoti transporto priemonės suteikiama nuolatiniams Suomijos Respublikos piliečiams, kurie neblaivūs vairavo transporto priemonę, tačiau nebuvo praradę teisių dėl kitų eismo taisyklių pažeidimų. Alkotesteriai blokatoriai gali būti sumontuoti į vieną ar kelias transporto priemones, kurias vairuoja programoje dalyvaujantis vairuotojas.

Dalyvaujančiam programoje vairuotojui yra išduodamos laikinos teisės vietoje įprastinių. Reikalavimas naudoti alkotesterių blokatorių žymimas specialiu kodu 111 ant laikinųjų vairuotojų teisių. Taip pat ir automobilio su įdiegtu alkotesteriu blokatoriumi registracijos numeris įrašomas į vairuotojų registrą.

Dalyvaujantis programoje vairuotojas privalo kreiptis į gydytojus ar vietos sveikatos specialistus aptarti vairuotojo įpročius vartoti alkoholį, jo efektus sveikatai ir gydymo galimybes prieš išduodant sąlyginę teisę vairuoti. Papildomai prie šio apsilankymo pas gydytojus išvadų patvirtinimo, vairuotojas privalo pateikti ir alkotesterio blokatoriaus sumontavimo į transporto priemonę patvirtinančią sertifikatą bei vietos policijos išduotą patvirtinimą dėl įrangos atitikimo reikalavimams.

Teismas nustato dalyvavimo programoje trukmę, tačiau ši trukmė turi būti ne mažesnė nei vieneri metai ir ne ilgesnė nei treji metai. Dalyvaujantis programoje vairuotojas privalo naudoti alkotesterių blokatorių vairuojamoje transporto priemonėje visą paskirtą programos laiką. Vidutiniškai Suomijoje dalyvaujantiems programoje vairuotojams ši programa kainuoja nuo 110 iki 160 eurų per mėnesį, įskaitant ir įrangos įsigijimą ir instaliavimą į transporto priemonę. Tačiau nėra būtina pirkti įrangą, vairuotojai dalyvaujantys programoje gali alkotesterių blokatorių įrangą nuomotis paskirtam programos laikotarpiui. Bet kuriuo atveju vairuotojas dalyvaujantis programoje atsakingas dėl programos išlaidų.

Suomijoje gali būti naudojami tik TRAFI (Suomijos Transporto Saugumo Agentūra) patvirtinti alkotesteriai blokatoriai (atitinkantys EN-50436-1 ar EN-50436-2 standartą, taip pat atitinkantys tokio pat lygio nacionalinius standartus). Šiuo metu trys skirtingi alkotesterių blokatorių modeliai patvirtinti ir galimi naudoti programoje: vokiškas Dräger Interlock XT, kanadietiškas ACS Guardian WR2 ir amerikietiškas SmartStart SSI 20/20.

Alkotesteriai blokatoriai turi būti sukalibruoti taip, kad viršijus 0,1 miligramus alkoholio lite oro variklis būtų blokuojamas nuo užvedimo. Ši riba atitinka apie 0,2 promilės alkoholio kiekį kraujyje. Po pirmojo nesėkmingo blaivumo patikrinimo dėl viršytos alkoholio normos alkotesteris blokatorius privalo blokuoti automobilio užvedimą 5 minutėms, o po kiekvieno sekančio nesėkmingo patikrinimo blokuoti užvedimą 15 minučių, ir taip iki tol kol bus atliktas patikrinimas neviršijant alkoholio normos. Atlikus patikrinimą sėkmingai vairuotojas per 5 minutes turi užvesti transporto priemonės variklį. Užgesinus variklį šis gali būti pakartotinai užvestas per 5 minutes be papildomo blaivumo patikrinimo.

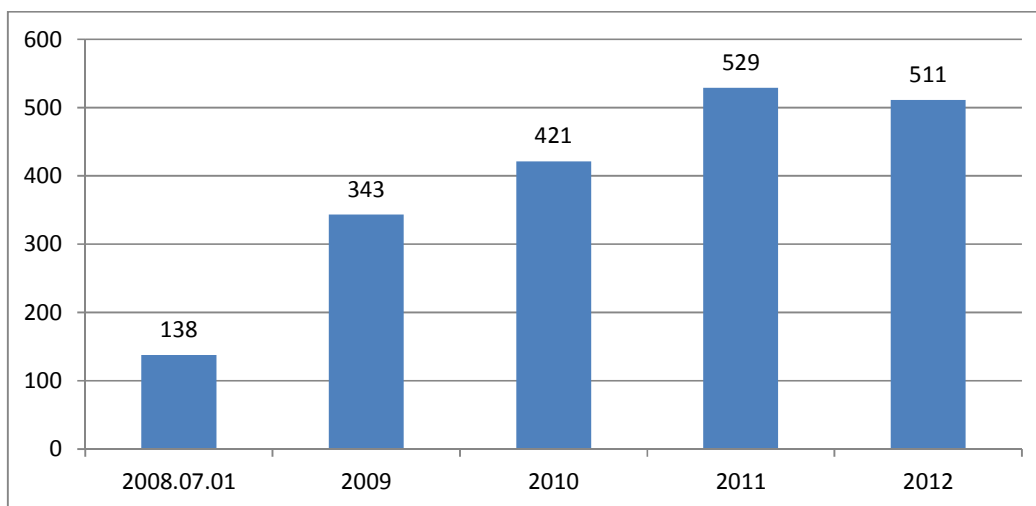
Alkotesteris blokatorius taip pat turi reikalauti vairuotojui pasitikrinti blaivumą važiavimo metu. Vairuotojas per 6 minutes privalo pateikti mėginį. Pirmasis patikrinimas po variklio užvedimo reikalaujamas po 5 – 10 minučių, sekantieji 30 – 45 minučių intervalu. Jeigu iškvėpto oro mėginiai nėra pateikiami ar mėginio alkoholio kiekis viršijamas variklis nėra gesinamas, tačiau alkotesterio blokatoriaus signalas bei transporto priemonės signalas yra aktyvuojami su tikslu atgrasyti vairuotoją nuo vairavimo.

Alkotesteris blokatorius gali neleisti užvesti transporto priemonės jeigu alkotesteris blokatorius nebuvo aptarnaujamas per 7 dienas po pasibaigusio aptarnavimo termino, per 5 dienas jeigu avarinė sistema buvo suveikus, per 5 dienas jeigu transporto priemonė buvo tempiama ar užvestas variklis be blaivumo patikrinimo, ar per 5 dienas po akumuliatorių baterijos atjungimo ilgesniam laikui nei 15 minučių.

Blaivumo patikrinimai ir visi su patikrinimais susiję pažeidimai registruojami alkotesterio blokatoriaus atmintyje. Alkotesterių blokatorių programoje dalyvaujantys vairuotojai privalo pristatyti blaivumo patikrinimų įrašus nuskaitymui kas 60 dienų įgaliotiems alkotesterių blokatorių atstovams patvirtintiems Suomijos Transporto Saugumo Agentūros. Praktikoje šie įgalioti atstovai yra kompanijos užsiimančios alkotesterių blokatorių montavimu bei priežiūra. Šių atstovų sąrašas skelbiamas Suomijos Transporto Saugumo Agentūros tinklapyje. Nuskaitytus duomenis iš vairuotojų įgalioti atstovai pateikia vietos policijai kuri gali esant reikalui nutraukti programoje dalyvaujančio vairuotojo teisių galiojimą.

Programoje dalyvaujančio vairuotojo teisių galiojimas nutraukimas jeigu be pateisinamos priežasties pažeidžia programos taisykles, nepaiso pareigų susijusių su programa, sugadina ar mėgina sugadinti alkotesterio blokatoriaus įrangą. Taip pat vairuotojo teisių galiojimas nutraukiamas jeigu nustatomas, kad vairuotojas šturkščiai pažeidžia kelių eismo taisykles, t.y. vairuoja neblaivus. Taip pat programoje dalyvaujančio vairuotojo teisių galiojimas gali būti nutraukiamas vairuotojo prašymu.

Vairuotojų dalyvaujančių programoje skaičius kiekvienais metais didėja. Nuo 2008 Liepos 1 dienos iki 2012 Birželio 12 dienos programoje dalyvavo 1687 vairuotojai. Deja tai tik nedidelė dalis visų sulaikytų neblaivių vairuotojų. 2011 metais policija sulaikė daugiau nei 21000 neblaivių vairuotojų ir 2012 metais sulaikė virš 19000 neblaivių vairuotojų. Daugiau nei pusė (54%) vairuotojų buvo sunkaus girtumo laipsnio.



10 pav. Kiekvienais metais Suomijoje dalyvaujančių vairuotojų programoje skaičius

Transporto ir komunikacijų ministerijos darbo grupės dirbančios su alkotesteriais blokatoriais ataskaitoje rekomenduojama galimybė išduoti sąlyginę teisę vairuoti transporto priemonę be alkotesterio blokatoriaus turėtų būti panaikinta. Ataskaitoje taip pat rekomenduojama alternatyvios bausmės pozicija dėl alkotesterių blokatorių sąlyginės teisės vairuoti transporto priemonę, kuri būtų privaloma ir paskiriama teismo. Siūlomas minimalus bausmės terminas pakartotinai prasižengusiems, sunkaus girtumo laipsnio vairuotojams būtų dveji metai.

Asmuo turintis priklausomybę alkoholiui ar negali susilaikyti nuo vairavimo esant neblaiviam privalo būti laikomas neatitinkamu sveikatos reikalavimams dėl vairavimo. Šis reikalavimas paremtas Vairuotojo teisių direktyva. Tačiau pagal naująjį Vairuotojo teisių įstatymą (2011) gydytojas gali nustatyti sveikatos reikalavimų atitikimą jeigu šio asmens transporto priemonėje įdiegtas alkotesteris blokatorius. Tokiu atveju įdiegti alkotesteriai blokatoriai vadinami „sveikatos alkotesteriai blokatoriai“, ir suteikiamas vairuotojo pažymėjimas vairuotojui žymimas nacionaliniu specialiosios sąlygos kodu 113.

Laikotarpiu nuo 2008 Liepos 1 dienos iki 2012 Birželio 12 dienos programoje dalyvavo 1687 vairuotojai, ir 24 (1,4%) iš visų programoje dalyvavusiųjų vairuotojų žuvo per tą patį laikotarpį. Su alkoholiu siejamų mirčių ir savižudybių skaičius buvo labiau paplitęs tarp alkotesterius blokatorius naudojančių žmonių nei lyginant su bendru gyventojų skaičiumi. Programoje dalyvavusių vairuotojų vidutinis amžius 51 metai, ir 84% visų dalyvių buvo vyrai. Jauniausias programoje dalyvavęs vairuotojas buvo 20 metų, o vyriausias 82 metų amžiaus.

Daugiau nei pusė vairuotojų buvo nubausti nebe pirmą kartą už vairavimą išgėrus prieš pradėdant dalyvauti alkotesterių blokatorių programoje. 54 (3,3%) vairuotojai dalyvaujantys programoje buvo sulaikyti neblaivūs dar nepasibaigus nustatytam programos laikotarpiui. Dar 41 (2,5%) vairuotojų buvo sulaikyti neblaivūs pasibaigus jų programos laikotarpiui. Iš viso 95 (5,7%) vairuotojai buvo sulaikyti neblaivūs programos laikotarpiu ir po jo. Pakartotinai nubaustų neblaivių vairuotojų dalyvavusių programoje procentine išraiška ženkliai mažiau nei visų nubaustųjų už vairavimą apsvaigus (29 – 30%).

Daugelis vairuotojų naudojusių alkotesterius blokatorius patvirtina, kad šie padėjo išvengti vairavimo apsvaigus. Remiantis alkotesteriuose blokatoriuose išsaugotais duomenimis programos laikotarpiu šie įrenginiai užkirto kelią apie 12000 atvejų kuomet buvo bandoma vairuoti esant neblaiviam ( $\geq 0,5\%$ ) ir daugiau nei 40000 atvejų kuomet vairuotojui buvo užfiksuotas nežymus neblaivumo laipsnis ( $\geq 0,2\%$ ) neleido užvesti transporto priemonės variklio (šis skaičius apima ir tuos atvejus kai  $\geq 0,5\%$ ). Apytiksliai apie trečdalis vairuotojų pažymėjo, kad paliko sumontuotą ar paliktą sumontuotą alkotesterio blokatoriaus įrangą transporto priemonėje pasibaigus programos laikotarpiui savanoriškam naudojimui.

Vidutiniškai 506 dienas trukdavo dalyvavimas alkotesterių blokatorių programoje (apie 18 mėnesių). Nors buvo apie 15% (229) visų atvejų kai sąlyginė teisė vairuoti buvo išduota trumpesniam laikotarpiui nei 12 mėnesių. Daugelis vairuotojų skundėsi informacijos stoka apie programos trukmę dar prieš priimant sprendimą, taip pat truko informacijos kur įsigyti alkotesterių blokatorių. Programos trukmė išliko neaiški ir vairuotojams dalyvaujantiems programoje, nes vairuotojai gavo prieštarinę informaciją iš skirtingų institucijų. Šios klaidos pasitaikė dėl neteisingo įstatymų supratimo, nežinojimo, aplaidumo ir žmogiškų klaidų.

Vairuotojams nubaustiems už vairavimą esant neblaiviems alkotesteris blokatorius suprantamas skirtingai, vieni šią priemonę vertina kaip problemą, kasdienio gyvenimo nepatogumą ir gėdingo poelgio kai buvo vairuojama apsvaigus priminimą. Kitiems ši priemonė suprantama kaip pagalbininkas, saugios kelionės kompanionas, išvengiantis tolimesnių nelaimingų atsitikimų. Daugelis vairuotojų manė, kad alkotesterio blokatoriaus naudojimas viešai gali būti nesuprastas. Dešimtadalis vairuotojų slėpė alkotesterio blokatoriaus naudojimą nuo aplinkinių ir keli vairuotojai tai slėpė net nuo šeimos narių.



Daugelis vairuotojų nesucidūrė su problemomis gaunant informaciją, tačiau atsižvelgiant į 10 – 15% apklaustųjų niekas negalėjo patarti klausimais susijusiais su alkotesteriais blokatoriais, jų nuomone informacija buvo padrika ir per daug bendro pobūdžio. Vairuotojai pareiškė išsamesnės informacijos trūkumą apie alkotesterių blokatorių montuotojus, prekybininkus, reikalingus gydytojų sveikatos patikrinimus, programos trukmę, ir galimybę gauti sąlyginę teisę vairuoti dar prieš teismo nuosprendį. Pastaraisiais metais žinių lygis ir supratimas apie alkotesterių blokatorių programą pagerėjo, bet vis dar reikalingas bendravimas ir instrukcijos vairuotojams bei valdžios institucijoms.

Daugybė klaidų identifikuota dėl alkotesterių blokatorių programos efektyvumo. Svarbu išvengti paminėtų klaidų tam, kad alkotesterių blokatorių naudojimas būtų įprastas, turėtų teigiamą efektą eismo saugumo gerinimui. Programos įdiegimo rekomendacijų santrauka pateikta žemiau.

- Kuo didesnė informacijos sklaida apie alkotesterių blokatorių programą (alkotesterių blokatorių programos kampanija ir tinklapis);
- Turėtų būti parengtos alkotesterių blokatorių programos instrukcijos teismams, policijai, sveikatos priežiūros specialistams;
  - Rekomendacijos iš Socialinių reikalų ir sveikatos ministerijos dėl turinio ir tikslų;
  - Institucijos galėtų rekomenduoti dalyvauti alkotesterių blokatorių programoje prasižengusiems vairuotojams sulaikytiems už vairavimą apsvaigus, taip pat skatinti savanorišką alkotesterių blokatorių naudojimą transporto priemonėse;
  - Susitikimai tarp vietos policijos, apygardos teismų atstovų ir sveikatos specialistų.
- Turėtų būti sukurtas alkotesterių blokatorių blaivumo patikrinimų duomenų registras prižiūrimas valdžios institucijų duomenų saugojimui bei iššifravimui ir pritaikytas visų patvirtintų alkotesterių blokatorių gamintojų duomenims;
  - Duomenys panaudojami nuolatinių vairuotojo teisių sugrąžinimui, priklausomybės gydymui, moksliniams tyrimams, statistikai.
- Atitinkamos institucijos privalėtų nustatyti ir patvirtinti visus procesus susijusius su alkotesterių blokatorių naudojimu pagal šių prietaisų gamintojų ar jų atstovų reikalavimus;
- Siūlomi procesų pakeitimai alkotesterio blokatoriaus kontroliuojamoje sąlyginėje teisėje vairuoti;
  - Vairuotojo teisių apribojimo trukmė turi atitikti sąlyginės teisės vairuoti trukmę;
  - Įprastinis vairuotojo pažymėjimas grąžinamas vairuotojui tik tuomet jei alkotesterio blokatoriaus blaivumo patikrinimai neužfiksavo atmestų variklio užvedimų per paskutiniuos 6 mėnesius. Neatitikus šio reikalavimo sąlyginė teisė vairuoti pratęsiamą arba vairuotojas nukreipiamas stebėsenai ir „sveikatos alkotesterio blokatoriaus“ naudojimui;
  - Sveikatos specialistas privalo įvertinti kiekvieno vairuotojo vizitų dėl sveikatos poreikį, pvz: nuo 1 iki 3 vizitų;
  - Privalomas trumpas vairuotojo teisių apribojimas prieš alkotesterio blokatoriaus kontroliuojamą sąlyginės teisės vairuoti išdavimą.
- Alkotesterių blokatorių įrangos gamintojai bei jų atstovai turi supaprastinti naudojimosi instrukcijas, tęsti techninį prietaisų vystymą siekiant sumažinti problemas, susijusias su, iškvėpimų ir pasiruošimo patikrinimui trukme;
  - Autoservisų darbuotojai turi būti informuojami kaip elgtis su alkotesterio blokatoriaus įranga serviso metu;
  - Alkotesterio blokatoriaus duomenų nuskaitymo punktų skaičius turi būti padidintas, ar išvystyta patikima nuotolinio dekodavimo sistema.

- Tolesnių studijų tematika apima įvairių kategorijų asmenis dalyvaujančių alkotesterių blokatorių programoje (pvz. pirmą kartą sulaikyti bei nebe pirmą kartą sulaikyti neblaivūs vairuotojai) ir atvejus, kai buvo vairuojama apsvaigus dalyvavimo programoje laikotarpiu.

Dalyvavimo Suomijos alkotesterių blokatorių programoje žingsneliai yra šie:

1. Sulaikytas neblaivus vairuotojas. Policija perima vairuotojo pažymėjimą bei nustato laikiną draudimą vairuoti;
2. Vairuotojas pateikia prašymą sąlyginei teisei vairuoti naudojant alkotesterį blokatorių policijai ar bylos nagrinėjimo metu apygardos teismui;
3. Priimamas sprendimas suteikti sąlyginę teisę policijoje ar apygardos teisme;
4. Sumontuojamas alkotesteris blokatorius į transporto priemonę bei atliekama įrangos inspekcija;
5. Vairuotojo vizitas pas sveikatos priežiūros specialistą;
6. Dokumentų patvirtinančių alkotesterio blokatoriaus sumontavimą bei atliktą įdiegtos įrangos inspekciją ir sveikatos priežiūros specialisto pažymos pristatymas policijai kartu su prašymu sąlyginei teisei vairuoti transporto priemonę;
7. Vairuotojui išduodama sąlyginė teisė vairuoti ir jis pradeda dalyvauti alkotesterių blokatorių programoje;
8. Alkotesterių blokatorių patikrinimų duomenys pristatomi nuskaitymui kas 60 dienų;
9. Pasibaigus nustatytam sąlyginės teisės vairuoti laikotarpiui vairuotojui grąžinamos įprastinis vairuotojo pažymėjimas, alkotesterio blokatoriaus įranga gali būti išmontuojama iš transporto priemonės. Tačiau yra galimybė vairuotojui ir toliau naudoti alkotesterį blokatorių savanoriškam naudojimui.

2011 metų rugpjūtį Suomijoje įsigaliojo įstatymas privalomam prevenciniam alkotesterių blokatorių naudojimui mokykliniuose autobusuose bei kasdienės priežiūros transporto priemonėse. Šiuo metu profesionaliai naudojamose transporto priemonėse yra sumontuota virš 8000 alkotesterių blokatorių. Skirtingai nei sąlyginę teisę vairuoti turintiems vairuotojams, savanoriškai ar profesionaliai naudojamų transporto priemonių alkotesterių blokatorių blaivumo patikrinimai nėra privalomai renkami. Kadangi savanoriškai ar profesionaliai naudojamų transporto priemonių alkotesterių blokatorių nustatymai yra skirtingi ir nėra reikalaujami papildomi blaivumo patikrinimai vairuojant, šių patikrinimų kiekis yra ženkliai mažesnis, nei sąlyginę teisę vairuoti transporto priemones naudojamuose alkotesteriuose blokatoriuose.

## Švedija

Švedija yra viena iš lyderių valstybių Europoje bei pasaulyje pagal eismo saugumą. Taip pat Švedija pirmaujanti šalis Europoje pagal alkotesterių blokatorių naudojimą transporto priemonėse. Apie 85000 alkotesterių blokatorių buvo įdiegta iki 2011 metų spalio mėnesio Švedijoje į taksi automobilius, mokyklinius autobusus, vairavimo mokyklų transporto priemones bei privačias transporto priemones (iš jų apie 75000 savanoriškai įdiegti įmonių bei organizacijų transporto priemonėse dėl prevencijos). Švedijoje sulaikytiems neblaiviems vairuotojams norintiems dalyvauti alkotesterių blokatorių programoje išduodamas laikinas vairuotojo pažymėjimas su specialia sąlyga žymima kodu 107.

Švedijos alkotesterių blokatorių programa:

- 1998 metais patvirtintas pirmasis įstatymas bandomajai alkotesterių blokatorių naudojimo programai (programos laikotarpis dveji metai įskaitant alkoholio problemų

sprendimą, 13 % nubaustų neblaivių vairuotojų prisijungė prie programos ir pusė jų pabaigė ją sėkmingai);

- 1999 metais pradėta montuoti į taksi kompanijų automobilius, autobusų kompanijos autobusus bei sunkvežimių kompanijos transporto priemones;
- 2003 metais pradėta diegti alkotesterius blokatorius į savivaldybių transporto priemones;
- 2010 gruodį patvirtintas įstatymas visiems nubaustiems neblaiviems vairuotojams privalomas alkotesterių blokatorių naudojimas (piktybiniams pažeidėjams ir vairuotojams viršijusiems 1,0 ‰ dvejį metai, ir vieneri metai kitiems nubaustiems vairuotojams);
- 2012 sausį įsigaliojo patvirtintas įstatymas;
- iki 2012 metų Švedijos vyriausybė įsipareigojo įdiegti alkotesterius blokatorius į 75 % vyriausybės transporto priemones;
- nuo 2012 metų alkotesteriai blokatoriai privalomi visuose mokykliniuose autobusuose;
- privaloma nubaustų vairuotojų medicininė patikra kas trečią mėnesį;
- alkotesterių blokatorių programa tęsiama iki 2 metų kartu su alkoholio problemų gydymu, vietoje vairavimo teisių panaikinimo;
- 60 % nubaustų neblaivių vairuotojų turėjo alkoholio vartojimo problemų;

Švedijos vyriausybė atkakliai kovoja su neblaiviais vairuotojais keliuose ir parengė strategiją siekiant sumažinti avaringumą bei neblaivių vairuotojų skaičių Švedijos keliuose:

- ribotas alkoholio prieinamumas (valstybės kontroliuojama kompanija spiritinių gėrimų, vyno bei stipriojo alaus pardavimui);
- aukštesnės alkoholinių produktų kainos;
- bendruomenių programos prieš alkoholį;
- didesnis skaičius patikrinimų keliuose dėl alkoholio;
- nepriklausomų apklausų tarnybų darbas;
- visuomeninė “nulinė vizija” dėl eismo įvykių keliuose;
- alkotesterių blokatorių programa.

## **Vokietija**

Vokietijoje yra du skirtingi rehabilitacijos programų modeliai. Pirmasis – rehabilitacijos kursai pradantiesiems vairuotojams (ASF), antrasis – vairuotojų gerinimo kursai prasižengusiems vairuotojams (ASP).

ASF – priemonė, mokymo ciklas pradantiesiems vairuotojams, kurie pažeidė kelių eismo taisykles. Kursas yra privalomas. Šių kursų tikslas yra išvengti pakartotinio kelių eismo taisyklių pažeidimo, motyvuojant bei kitaip paveikiant dalyvius suvokti riziką ir saugiau elgtis keliuose, gerbti kitus eismo dalyvius. Kursai susideda iš šių esminių elementų:

- savęs įvertinimas;
- elgsenos ir požiūrio pokytis, kūrimas naujų strategijų.

Kursus taip pat sudaro vairavimas drauge su kitais dalyviais tam, kad gauti grįžtamąjį ryšį. Kursų trukmė 675 minutės (15 užsiėmimų po 45 minutes) ir užima 5 dienas. Kursų kaina dalyviui svyruoja tarp 200 – 350 eurų.

ASP – priemonė skirta vairuotojams, kurie pažeidė kelių eismo taisykles daugiau nei vieną kartą. Vokietijoje kiekvienas pažeidimas (viršijęs 40 eurų baudos dydį) fiksuojamas centriniame

kelių eismo pažeidimų centre (VZR). Jei vairuotojas surenka 14 ar daugiau baudos balų šie kursai tampa privalomi, o jei vairuotojas turi mažiau nei 14 baudos balų kursus gali lankyti savanoriškai. Vairuotojų gerinimo kursais (ASP) siekiama padidinti vairuotojų kritišką savęs įvertinimą bei rizikos suvokimą kelyje, atsakingiau elgtis vairuojant, bei labiau gerbti kitus eismo dalyvius. Šių kursų programa bei mokestis panašūs į ASF kursų. Priemonė derinama kartu su baudos balų sistema.

## **Jungtinė Karalystė**

Jungtinėje Karalystėje jau gerokai anksčiau susirūpinta dėl neblaivių vairuotojų keliuose ir pradėta vairuotojų rehabilitacijos programa. Jungtinėje Karalystėje nuo 2000 metų sausio 1 dienos priimtas įstatymas leidžiantis nubaustiems neblaiviams vairuotojams sutrumpinti bausmės trukmę ketvirtadaliu jei sėkmingai užbaigiami rehabilitacijos kursai.

Jungtinėje Karalystėje atliktų tyrimų metu išsiaiškinti tokie pastebėjimai:

- neblaivių eismo dalyvių statistika, kiek įvykių, kiek žuvusiųjų;
- alkoholį vartoja didelis skaičius suaugusiųjų kasdien ar bent 3 kartus per savaitę;
- mažas supratimas apie alkoholio leistinas normas, baudas bei patikrinimus, todėl manoma, kad policijos patikrinimo tikimybė maža;
- kas 3 iš 5 pareiškė, kad vairavo po kelių valandų kai vartojo alkoholį. 5 procentai pareiškė, kad vairavo žinodami, jog viršija leistiną normą;
- daugiausiai išgėrę vairuoja 30 – 59 m. vairuotojai, aukštesniosios socialinės grupės žmonės. 17 – 29 m. mėgsta vairuoti išgėrę;
- vairuotojai vairuoja išgėrę vadovaudamiesi savo individualiu apibrėžimu „saugu vairuoti“;
- terminas „vairuoti neblaiviam“, „vairuoti išgėrus“ dažnai prilyginamas vairavimui ženkliai viršijant leistiną alkoholio normą.

Jungtinėje Karalystėje traktuojama, kad rehabilitacijos programa neturi būti vairuotojui bausmė atlikti gydymą, o paskatinimas keisti alkoholio vartojimo įpročius, sustiprinti atsakomybės jausmą bei sutrumpinti bausmės laiką.

Kursų tikslas yra išmokinti vairuotoją apie alkoholio daromą žalą bei efektus. Didelis spektras klausimų išnagrinėjama, įskaitant: alkoholio sukeltus efektus žmogaus kūnui, poveikį veiksniumi, ypač gebėjimui vairuoti ir reakcijai, vairavimo išgėrus pažeidimų analizė, alternatyvos alkoholio vartojimui ir vairavimui, ateities veiksmai ir patarimai.

Skirtingų kursų organizatorių pateikiama medžiaga gali skirtis, tačiau bendra išlieka: paskaitos, grupinės diskusijos, pasikeitimas vaidmenimis, asmens gėrimo įpročių vertinimas, policijos, teisininkų ir gydytojų pristatymai.

Sėkmingas kursų išklausa priklauso nuo: reguliaraus lankomumo, mokesčio už kursus mokėjimo bei kursų organizatoriaus pagrįstų poreikių laikymosi.

Jungtinėje Karalystėje vairuotojų rehabilitacijos programos kursai turi apibrėžtus minimalius reikalavimus turiniui ir proceso vykdymui. Visi patvirtinti kursai privalo įtraukti šiuos elementus:

- kiekvienų kursų pradžioje ir pabaigoje žinių patikrinimas apie problemas dėl alkoholio vartojimo ir vairavimo išgėrus;
- informacija apie alkoholį ir jo efektus žmogaus kūnui, įskaitant tolerancijos suvokimą ir priklausomybę, su alkoholiu susijusias ligas, protingą vartojimą ir t.t.;
- pagirtos, įskaitant alkoholio absorbcijas ir šalinimą;

- alkoholio poveikis vairavimo įgūdžiams ir elgesiui;
- leistinos alkoholio normos vairuotojams ir ką jos reiškia;
- policijos veikla, įskaitant alkolosterius ir kitus alkoholio koncentracijos matavimų metodus;
- teisinės pasekmės vairuojant išgėrus, įskaitant teisių atėmimą ir kitas sankcijas, didelės rizikos pažeidėjo schema;
- vairavimo išgėrus pasekmės susijusios su kelių eismo įvykių aukomis ir jų šeimomis, asmeninės pasekmės, požiūris kaip į nusikaltėlį, darbiniai santykiai, santykiai su draugais ir artimaisiais, draudimu bei sveikata;
- pažeidėjo elgesio analizė;
- vairavimo išgėrus alternatyvos ir strategijos išvengti pakartotinio pažeidimo tikimybės;
- ateities veiksmai ir pagalbos šaltiniai;
- kaip grįžti į kelią teisėtai ir saugiai, įskaitant draudimo pasekmes;

Kad kuo geriau įsisavintų nubaustas vairuotojas kursų medžiagą ar norint jį sudominti, medžiaga turi būti pristatoma naudojant kelis skirtingus metodus, kurie yra:

- trumpi pokalbiai perteikti svarbiausią informaciją;
- grupinės diskusijos;
- savarankiško stebėjimo formos/elgesio įrašai (gėrimo dienoraščiai);
- uždaviniai individualioms ir grupinėms diskusijoms, įskaitant pasikeitimą vaidmenimis;
- garso/vaizdo pristatymai;
- kviestinių lektorių, pvz. teisėjų, policijos, gelbėjimo tarnybų, neblaivių vairuotojų aukų pristatymai;
- dalomoji medžiaga su informacija;
- elgesio analizė, rezultatų įvertinimas ir tikslų nustatymas;

Kursų organizatoriai privalo atidžiai stebėti lektorių pasisakymus, kad turinys ir lektorių tonas būtų tinkamas kurso tikslams visais atžvilgiais. Ne visada teisėjai pasirengę dalyvauti kursuose, dėl to jog tai gali pakenkti teisėjų nepriklausomumui.

Vairuotojų reabilitacijos kursai Jungtinėje Karalystėje privalo būti vedami vadovaujantis šiais principais:

- ne mažiau kaip 16 val. studijų laiko, neįskaitant pertraukų;
- ne mažiau kaip 3 kursų sesijos;
- kursų sesijos turi būti išdėstytos per laikotarpį iki 15 dienų;
- kursų sesijos negali būti vedamos paeiliui kas dieną;
- kursų sesijas apriboti iki 6 val. trukmės per dieną;
- ne mažiau kaip 4 ir ne daugiau kaip 20 dalyvių kiekvienoje kursų sesijoje;
- priklausomai nuo poreikio turėtų būti galimybė pasirinkti kursų struktūrą, laiką bei dieną savaitėje.

Kursus vedantys darbuotojai privalo būti specialistai ir turėti profesionalius įgūdžius vairuotojų reabilitacijos kursų vedimui.

Kursų užbaigimas ir teisių atėmimo terminas priklauso nuo reguliaraus kursų lankymo, mokesčio mokėjimo už kursus ir kursų organizatoriaus pagrįstų poreikių laikymosi. Organizatorius privalo pasirūpinti, kad kiekvienas pažeidėjas pilnai išklaustų visas kursų sesijas. Taip pat sesijos turi būti lankomos nuosekliai, nebent susidarius išimtinėms aplinkybėms (pvz. dėl ligos), pažeidėjas gali išklausti sesijas kitu laiku ir „pasivyti“.

## Olandija

Olandija turi tris rehabilitacijos kursų programas: EMA (edukacinė priemonė alkoholis ir eismas), LEMA (lengvesnė EMA versija) ir EMG (edukacinė priemonė elgsena ir eismas). Rehabilitacijos kursai vairuotojams orientuoti į tuos, kurie padarė sunkių kelių eismo taisyklių pažeidimą. Olandijoje kaip ir daugumoje kitų Europos Sąjungos valstybių rehabilitacijos kursai yra privalomi. Vairuotojui nesutikus dalyvauti programoje, jo vairuotojo teisės išlieka nebegaliojančiomis. Dažniausiai vairuotojo teisės yra atimamos ir gražinamos tik po sėkmingo rehabilitacijos kursų pabaigimo.

Rehabilitacijos kursai apima dalį dienos laiko, išskirstant užsiėmimus kelių dienų laikotarpyje. Specialistai vedantys kursus privalo išmanyti priklausomybės ligų gydymą. Policijos ar vairavimo instruktoriai kartais įtraukiami į kursus su tikslu, leistino greičio viršijimo prevencijai. Kursų turinys gali ir nežymiai skirtis, tačiau didžiausias siekis, kad vairuotojai savarankiškai apmąstytų, išvelgtų pavojus, teisingai suvoktų savo paties vairavimo elgesį. Kursų dalyviams dažnai pateikiama ir teorinė medžiaga. Kai kurie kursai apima ir praktinę dalį.

Olandijoje yra trys tipai rehabilitacijos programų dar kitaip vadinamų edukacinių priemonių:

- EMA (edukacinė priemonė alkoholis ir eismas), tai trijų dienų kursai paskiriami pažeidėjui, kuris dalyvavo eisme viršydamas leistiną alkoholio normą kraujyje (nuo 1,3‰ iki 1,8‰). Šie kursai yra privalomi. Jei atsisakoma (ar nepakankamai lankoma) – vairuotojo teisės atimamos ir laikomos negaliojančiomis. Taip pat pažeidėjas privalo mokėti už kursus. EMA kursų tikslas yra mokyti vairuotojus atskirti alkoholį nuo dalyvavimo eisme. Kursų medžiagoje pateikiama informacija apie alkoholio poveikį žmogaus kūnui bei vairavimo elgsenai, taip pat rimtas pasekmes, kurias gali įtakoti alkoholio vartojimas ir dalyvavimas kelių eisme. Specialistų vedami kursai grupėse nuo 8 iki 12 žmonių, kurių amžius nuo 18 iki 80 metų, pasidalijimas patirtimis, namų darbai kursų dalyviams. Šioje programoje 2009 metais dalyvavo 8198 vairuotojai.
- LEMA (lengvoji edukacinė priemonė alkoholis ir eismas), tai dviejų dienų kursai po 3,5 valandos trukmės. LEMA kursai yra orientuoti į pradedančiuosius vairuotojus (vairuotojai gavę vairuotojo pažymėjimą mažiau nei prieš 5 metus), kurie dalyvavo eisme su alkoholio norma kraujyje nuo 0,5‰ iki 0,8‰, nors Olandijoje leistina alkoholio norma pradedantiesiems vairuotojams yra tik 0,2‰. Kursai yra privalomi, o atsisakius ar nepakankamai lankant vairuotojo teisės laikomos negaliojančiomis. Esant didesnėms alkoholio normoms kraujyje ar esant pakartotiniam vairavimui išgėrus vairuotojai orientuojami į EMA kursus. Tikimasi, kad pradedantieji vairuotojai vairavę išgėrę vis dar neturi įpročio sėsti už vairo neblaivūs, todėl taikoma lengvesnė priemonė. Specialistų vedami kursai 8 – 12 dažniausiai jaunų dalyvių, už kuriuos jie patys privalo susimokėti. LEMA kursų turinys panašus į EMA, tačiau mažiau konfliktinis ir pozityvesnis požiūris. 2009 metais LEMA kursuose dalyvavo 775 pradedantieji vairuotojai.
- EMG (edukacinė priemonė elgsena ir eismas), tai kursai skirti nepageidaujamą vairavimo elgseną mėgstantiems vairuotojams. Taip pat vairuotojams ženkliai viršijusiems leistiną maksimalų greitį gali būti paskirti šie kursai. Yra svarbu, kad prieš nukreipiant vairuotojus į šiuos kursus būtų įrodyta jų kaltė už atitinkamus kelių eismo taisyklių pažeidimus. Todėl EMG kursai negali būti paskirti tik pagal automobilio valstybinį numerį. Kiti reikalavimai apima: sąmoningą, pavojų skatinantį vairavimą, trūkstantį pavojaus suvokimą, neteisingą sąveiką su kitais eismo dalyviais ar elgesį

prieštaraujanti ženklams bei kelių eismo taisyklėms. Šie trijų dienų kursai yra privalomi ir už juos pažeidėjas privalo sumokėti. Kursų metu vairuotojai raginami bei mokomi suvokti riziką, jų veiksmus prieš kitus eismo dalyvius. 2009 metais 995 vairuotojai dalyvavo EMG kursuose.

Olandijoje šiuo metu yra naudojama virš 6000 alkotesterių blokatorių. 2001 metais Olandijos Transporto Ministerija pradėjo eksperimentą su alkotesteriais blokatoriais. Vėliau 2008 metais pradėtas nedidelės apimties bandomasis projektas bei pasirengimas alkotesterių blokatorių naudojimo teisės aktų įvedimui. 2010 metais įteisintas įstatymas leidžiantis nubaustiems vairuotojams išvengti teisės vairuoti panaikinimo įsirengiant bei naudojant alkotesterį blokatorių transporto priemonėje. Programos terminas 2 metai su galimybe pratęsti papildomai 6 mėnesiams alkoholio priklausomybę turintiems vairuotojams. Alkotesterių blokatorių programoje dalyvauja pažeidėjai, kurių patikrinimo metu iškvėpto oro mėginyje aptinkama nuo 1,3 iki 1,8 ‰

### **Kitos Europos Sąjungos valstybės**

Prancūzija yra vienintelė šalis Europos Sąjungoje, kurioje alkoholio įtaka yra didesnė problema kelių saugume nei leistino greičio viršijimas.

Prancūzijos alkotesterių blokatorių programa:

- 2004 pirmoji bandomoji alkotesterių blokatorių programa Haute Savoie regione.
- 2008 programa išplečiama dar 4-iose regionuose;
- ruošiamasi įstatymo priėmimui privalomam alkotesterių naudojimui nubaustiems neblaiviems vairuotojams;
- nuo 2010 Rugsėjo privaloma naujuose autobusuose vežančiuose vaikus įdiegti alkotesterius blokatorius, taip pat esamuose autobusuose palaipsniui įdiegti alkotesterius blokatorius iki 2015 Rugsėjo mėnesio (Prancūzijoje naudojama apytiksliai 70000 mokyklinio transporto priemonių).

Latvijoje rehabilitacijos kursai susiję su baudos balų sistema. Baudos balai skiriami už kiekvieną pažeidimą. Vairuotojams su 4 ar daugiau balų siunčiamas laiškas su įspėjimu vairuoti atsargiau, laikantis kelių eismo taisyklių. Turintiems 8 balus vairuotojams siunčiamas laiškas su nurodymu imtis vairuotojų įgūdžių gerinimo kursų. Dauguma šių vairuotojų bausti už vairavimą esant neblaiviems, taip pat šiems vairuotojams privaloma atlikti sveikatos patikrinimo testą. Pradedantiesiems vairuotojams surinkus 10 baudos balų vairuotojo teisės atimamos 1 metams. Patyrusiems vairuotojams limitas yra 16 balų. Pasibaigus bausmės laikui vairuotojai privalo perlaikyti vairuotojų kursų egzaminą. Surinkus 12 balų paskiriamas teorinių žinių testas. Išlaikius testą sėkmingai 2 baudos balai atskaitomi iš vairuotojo, o jei testas neišlaikomas ar atsisakoma laikyti 2 baudos balai pridedami. 2005 metų spalio 14 dieną įsigaliojo pirmieji baudos balų sistemos pakeitimai – sulaikius neblaivų vairuotoją vairavusį viršijant leistiną alkoholio kiekį ar pakartotinai vairavusį neturint vairuotojo pažymėjimo, paskiriama bausmė nuo 5 iki 15 dienų areštas bei didžiulė piniginė bauda. Šie pakeitimai davė didelę naudą kelių saugumui: palyginus 2004.10.14 – 2005.05.01 ir 2005.10.14 – 2006.05.01 laikotarpius, policijos sulaikytų neblaivių vairuotojų skaičius sumažėjo 2,5 karto, taip pat įskaitinių eismo įvykių dėl neblaivių vairuotojų sumažėjo 1,9 karto.

Danijoje 2010 metų birželio mėnesį priimtas įstatymas dėl alkotesterių blokatorių naudojimo programos pirmą kartą nubaustiems vairuotojams dėl vairavimo išgėrus (viršijus 2,0 g/l),

taip pat vairuotojams, piktybiniais pažeidėjams (viršijus 1,2 g/l). Ši programa turėjo daugiau nei 73 % gyventojų pritarimą.

Belgijoje rehabilitacijos programa taikoma jauniems vairuotojams. Ši programa, tai mokomieji kursai skirti vairuotojams 18 – 25 metų amžiaus, kurie buvo sulaikyti dėl vairavimo viršijus leistiną alkoholio kiekį (>0,5‰) ar buvo apsvaigę nuo narkotinių medžiagų. Neblaivūs bei apsvaigę nuo narkotinių medžiagų vairuotojai mokomi skirtingai. Ši rehabilitacijos programa ne privaloma, tačiau jei pažeidėjas nelanko kursų jo byla perduodama teismui. Programos tikslas:

- suteikti informaciją apie alkoholį ir teisės aktus;
- užkirsti kelią neadekvatiems vairuotojų veiksams;
- didinti vairuotojų rizikos suvokimą.

Programa trunka 5 dienas (20 valandų) grupėse nuo 6 iki 10 dalyvių. Laiko tarpas po pažeidimo iki kursų pradžios nuo 3 iki 12 mėnesių. Išlaidos už kursus siekia 280 eurų, kurias sumoka federalinė valdžia. Ši priemonė nėra derinama su kitomis priemonėmis.

Belgijoje įstatymas dėl alkotesterių blokatorių naudojimo nubaustiems vairuotojams priimtas 2010 metų gruodžio mėnesį. Šis įstatymas reglamentavo nustatyti žemesnę leistiną alkoholio normą alkotesteriuose blokatoriuose iki 0,2 g/l (galiojusi leistina norma 0,5 g/l).

Dėl alkotesterių blokatorių naudojimo išleidžiami įstatymai bei pradėtos bandomosios programos Norvegijoje, Austrijoje, Slovėnijoje ir kitose šalyse.

## **Apibendrinimas**

Reabilitacijos bei alkotesterių blokatorių programos naudojamos Europos Sąjungos valstybėse skiriasi, tačiau turi vieną bendrą tikslą, sumažinti neblaivių vairuotojų keliuose skaičių. Šios priemonės yra efektyvios vairuotojams, kurių nesuvaldo gresiančios baudos už kelių eismo taisyklių pažeidimus. Tokie vairuotojai dažniausiai turi problemų dėl alkoholio vartojimo, stokoja atsakomybės jausmo, mėgsta rizikuoti bei pernelyg pervertina savo galimybes.

Kai kuriose valstybėse naudojamos ir kitos priemonės dėl galimų pakartotinių kelių eismo taisyklių pažeidimų prevencijos. Plačiai paplitus tarp Europos Sąjungos valstybių yra baudos balų sistema. 2012 metais net 21 iš 27 Europos Sąjungos valstybių buvo naudojama baudos balų sistema. Ši sistema prisideda prie kelių saugumo gerinimo trimis aspektais:

- nesaugaus elgesio keliuose prevencija dėl rizikos gauti baudos balų;
- atrinkimas ir teisių atėmimas iš dažnai pažeidžiančių kelių eismo taisykles vairuotojų;
- rizikingo elgesio korekcija per mokomąsias priemones.

Be visų išvardintų priemonių neblaiviams vairuotojams kai kuriose iš Europos šalių taikomi ir periodiniai vairuotojų sveikatos patikrinimai. Šių patikrinimų metų vairuotojai testuojami dėl galimybės vairuoti reikalavimų atitikimo.

Reabilitacijos kursų efektyvumas negali būti aiškiai nustatytas. Kai kurie vertinimai rodo efektą požiūriui, elgsenai, eismo įvykių statistikai. Kita vertus, kiti tyrimai nerodo visiškai jokio poveikio. Priemonės, kurios nustatyta, kad turi poveikį dažnai derinamos su laikinu ar ilgalaikiu vairuotojo teisių atėmimu. Be to kursų veiksmingumas priklauso nuo kursų instruktorių žinių ir sugebėjimų. Laikas praėjęs tarp kelių eismo taisyklių pažeidimo ir dalyvavimo kursuose taip pat yra svarbus. Tačiau šie klausimai dar nebuvo sistemingai ištirti.

Nors tyrimų vertinimo kokybės skirtingos, tačiau gerosios praktikos galėtų būti sekančios:

- ankstyva intervencija (pradedantiems vairuotojams po pirmo sunkaus pažeidimo);
- privalomas dalyvavimas;



- konkretūs kursai tikslinėms grupėms;
- kursų paskirstymas priklausomai nuo diagnostikos;
- intervencijos turinys orientuotas į kritišką savęs įvertinimą ir elgsenos pokyčius;
- švietimo ir gydymo metodų intervencija;
- skiriamas dėmesys į pažeidėjų kultūrinę ir etninę kilmę;
- aukštos kvalifikacijos kursų vadovai, nepriklausomi nuo valdžios institucijų;
- vykdomi keletas užsiėmimų per keletą savaitių.

Europos Sąjungos šalių apžvalgoje matyti, kad nusistovėjusios strategijos susijusios su alkotesterių blokatorių naudojimu nėra, tačiau daugelis valstybių pradeda diegti šiuos prietaisus pradėdami bandomąsias programas. Šių bandomųjų programų metu nuo 1 iki 3 metų laikotarpyje taiko išlygą nubaustiems neblaiviams vairuotojams vietoje teisės vairuoti apribojimo suteikti galimybę vairuoti transporto priemonę tik su įsidiegtu alkotesteriu blokatoriumi.

Kadangi vieni skaudžiausių eismo įvykių yra tokie, kuriuose sužeidžiami ar žūsta vaikai, keletas Europos Sąjungos valstybių pradeda rengti ar jau patvirtinę teisės aktus reglamentuojančius privalomąjį alkotesterių blokatorių naudojimą mokykliniuose autobusuose.

Dažnai pasitaiko profesionalių vairuotojų vairuojančių esant neblaiviam stovyje viršijant leistiną alkoholio normą. Dėl šios priežasties ateityje daugelis Europos Sąjungos valstybių planuoja įvesti privalomąjį alkotesterių blokatorių naudojimą komerciniame transporte.

Daugelyje Europos Sąjungos valstybių yra skatinamas savanoriškas alkotesterių blokatorių naudojimas. Transporto įmonės savanoriškai savo lėšomis įsidiegia alkotesterius blokatorius transporto priemonėse prevenciškai. Tokiu būdu šios įmonės susilaukia teigiamų įvertinimų iš valdžios, žiniasklaidos bei klientų.

Faktoriai trukdantys alkotesterių blokatorių įdiegimui:

- teisiniai barjerai (daugelyje Europos Sąjungos valstybių įdiegimas reikalauja kelių eismo taisyklių pakeitimo, bei kitų teisės aktų atnaujinimo);
- biurokratiniai barjerai (konkurencija tarp politinių sistemų, teisminių, administracinių ir komercinių grupių interesų);
- supratimo spragos tarp mokslininkų ir politikų (skirtingas įvairių priemonių poveikis/ bendrosios ir specialiosios prevencijos);
- praktiniai klausimai (priežiūra ir kontrolė apsunkina alkotesterių blokatorių programos įgyvendinimą);
- kaina (alkotesterių blokatorių programos išlaidos gali būti barjeras politikams, ypač kai atliekami reguliarūs medicininiai testavimai bei integruota brangi vairuotojų paramos programa).

Alkotesteris blokatorius vienas kaip priemonė pakeisti vairuotojų alkoholio vartojimo įpročių negali, dėl šios priežasties daugelyje Europos Sąjungos šalių papildomai taikoma reabilitacijos programa turintiems priklausomybę alkoholiui vairuotojams.