ISSN 2029-1701
ISSN 2335-2035 (Online)

Mokslinių straipsnių rinkinys
VISUOMENĖS SAUGUMAS IR VIEŠOJI TVARKA
PUBLIC SECURITY AND PUBLIC ORDER
2016 (16)
Scientific articles

TRANSPORTO PRIEMONĖS RIDOS SUKLASTOJIMAS – BAUDŽIAMOSIOS ATSAKOMYBĖS TAIKYMO PROBLEMINIAI ASPEKTAI

Neringa Šalčiuvienė*

Mykolo Romerio universiteto Viešojo saugumo fakulteto Teisės katedra
Putvinskio g. 70, LT-44211 Kaunas
Elektroninis paštas: neringa.salciuviene@gmail.com
Telefonas 8-37 30 36 70

Anotacija: Straipsnyje analizuojamos Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 306[2] straipsnio, reglamentuojančio baudžiamąją atsakomybę už transporto priemonės ridos suklastojimą, įtvirtinimo baudžiamajame įstatyme prielaidos, lūkesčiai bei galimi šio baudžiamojo kodekso straipsnio taikymo probleminiai aspektai. Atsižvelgiant į įstatymų leidėjo siekį įtvirtinti atsakomybę už transporto priemonės ridos suklastojimą, svarstomas klausimas, ar Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 306[2] straipsnio taikymas atitinka kertinio baudžiamosios teisės principo, *ultima ratio,* turinį, taip pat, ar nėra kitų teisinių būdų užkardyti transporto priemonių ridos klastojimą. Be to, detaliau analizuojant nusikalstamos veikos, įtvirtintos Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 306[2] straipsnyje, sudėties požymius, taip pat kyla diskusinis klausimas dėl įstatymų leidėjo numatytų veikos sudėties požymių aiškumo patraukti asmenis baudžiamojon atsakomybėn už šią nusikalstamą veiką. Kadangi dėl tokio transporto priemonės ridos klastojimo teisinio reguliavimo įtvirtinimo naujumo susiformavusios teisminės praktikos nėra, todėl sisteminės analizės su kitomis panašiomis teisinės atsakomybės formomis būdu straipsnyje bandomos identifikuoti būsimos šio straipsnio praktinio taikymo problemos. Straipsnyje pateikiami galimi baudžiamosios atsakomybės už transporto priemonės odometro objektyvių parodymų nuslėpimą reglamentavimo tobulinimo pasiūlymai.

Pagrindinės sąvokos: baudžiamoji atsakomybė, transporto priemonė, odometras, *ultima ratio*, ridos klastojimas.

ĮVADAS

Lietuvos Respublikos Seimui (toliau – Seimas) buvo pateiktas Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau – LR BK)[1] papildymo 3062 straipsniu projektas, kurį patvirtinus LR BK reglamentuota baudžiamoji atsakomybė už transporto priemonių ridos klastojimą, o šis straipsnis įsigaliojo 2015 m. spalio 28 d.[2]

Žinoma, negalima nesutikti su įstatymų leidėjo pozicija, teikiant šį LR BK papildymo naujuoju straipsniu projektą, jog transporto priemonių ridos klastojimas iš tikrųjų yra plačiai paplitęs neigiamas reiškinys. Tačiau įsigaliojus šioms baudžiamojo įstatymo pataisoms, teisininkų bendruomenėje vis dažniau diskutuojama apie tai, ar represinio pobūdžio

[1] Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas. *Valstybės žinios*. 2000, Nr. 89-2741.
[2] Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso papildymo 306[2] straipsniu įstatymas. *Teisės aktų registras*. 2015, Nr. 2015-16936.

priemonės už tokio pobūdžio veiką atitinka esminius baudžiamojo įstatymo principus, įskaitant, bet neapsiribojant, ultima ratio (baudžiamoji atsakomybė kaip kraštutinė priemonė) principu. Be to, kyla diskusijos dėl tokio pobūdžio nusikalstamos veikos kriminalizavimo legitimumo, realaus poreikio taikyti represinio pobūdžio poveikio priemones už tokius priešingus teisei veiksmus, taip pat dėl normos sudėties teisinės konstrukcijos aiškumo ir praktinių jos inkriminavimo problemų.

Kadangi ši veika kriminalizuota pakankamai neseniai, pravartu apžvelgti tokios teisės normos įtvirtinimo baudžiamajame įstatyme prielaidas, atlikti minėtos teisės normos struktūros analizę, įvertinti, ar ji atitinka ultima ratio principo nuostatoms. Straipsnyje nagrinėjamos temos naujumą nulemia tai, kad iki šiol nėra susiformavusios teisminės praktikos nagrinėjamu klausimu, o mokslinėje literatūroje šio baudžiamojo įstatymo straipsnio praktinio pritaikymo problematika apskritai nebuvo analizuota. Dėl šios priežasties aktualu pateikti transporto priemonių ridos klastojimą reglamentuojančio baudžiamojo įstatymo straipsnio patobulinimus ir/ar įvertinti kitų poveikių priemonių taikymo šioje srityje galimumą, siekiant analogiškų tikslų.

Pagrindinis straipsnio **tikslas** – nustatyti, ar yra prielaidos pasiekti transporto priemonių ridos klastojimo kriminalizavimo tikslus, bei identifikuoti galimas problemas, kylančias praktikoje taikant šį baudžiamojo įstatymo straipsnį veikas padariusių asmenų atžvilgiu.

Tikslui pasiekti keliami šie **uždaviniai**: 1) Apžvelgti transporto priemonės ridos klastojimo normos kriminalizavimo prielaidas bei tikslus; 2) Išnagrinėti šios normos praktinį pritaikomumą vieno iš esminių, ultima ratio, principų kontekste; 3) Nustatyti, ar kitomis poveikio priemonėmis (civilinės, administracinės teisės) nėra galimybių pasiekti analogiškų tikslų, nesiimant represinio pobūdžio atsakomybės priemonių taikymo.

Straipsnio tiriamuoju **objektu** pasirinktas baudžiamosios atsakomybės už transporto priemonės ridos klastojimą nacionalinis teisinis reguliavimas bei šio teisinio reguliavimo praktinio pritaikymo problemos.

Iškeltam tikslui pasiekti naudojami įstatymų analizės, analitinis-kritinis, apibendrinimo bei kiti mokslinio tyrimo **metodai**. Įstatymų analizės metodo dėka buvo atliekamas baudžiamąją atsakomybę už transporto priemonės ridos klastojimą reglamentuojančios teisės normos atsiradimo baudžiamajame įstatyme prielaidos, atliekama teisės normos struktūros analizė. Analitinio – kritinio tyrimo metodo pagalba pateikiamas teisinis vertinimas, ar šios

teisės normos įtvirtinimas baudžiamajame įstatyme užtikrins siektinų tikslų įgyvendinimą, o apibendrinimo metodo pagalba pateikiamos išvados bei pasiūlymai dėl analizuojamos baudžiamojo įstatymo teisės normos pritaikomumo praktikoje.

BAUDŽIAMOSIOS ATSAKOMYBĖS UŽ TRANSPORTO PRIEMONĖS RIDOS SUKLASTOJIMĄ ATSIRADIMO PRIELAIDOS

Jeigu teisė – žmogaus kūrinys, tai jos tapsmas prasideda ir turi prasidėti nuo teisinių idėjų ir teisinės sąmonės, iš kurios ji kyla. Mat žmonių interesai, siekiantys transformuotis į visuomeninę tvarką, pirmiausia turi įgauti atitinkamą sąmoningumą ir vertybinį kryptingumą, išoriškai pasireiškiantį teisinėmis idėjomis, kuriomis šis siekis yra grindžiamas ir kuriomis to intereso turėtojai yra kviečiami organizuotai įgyvendinti savo siekį. Neatsitiktinai teisinės idėjos yra pirminis teisės egzistavimo lygmuo, juridinės tikrovės pradžia (ištakos)[3]. Anot profesoriaus A. Vaišvilos, idėjos, kad jas būtų galima pavadinti teisinėmis ir kartu atskirti nuo demokratinių, filosofinių, gamtos ir kitokių idėjų turi pasižymėti šiais požymiais: 1) Jose turi būti aiškiai išreikštas siekis virsti visuotinai privalomo elgesio taisykle (nustatyti arba pakeisti, patobulinti socialinę tvarką); 2) Formos požiūriu jos turi būti tiek išplėtotos, sukonkretintos, formalizuotos, kad įgytų apibrėžtų teisių ir pareigų santykio pavidalą, t.y. socialinio elgesio norminimo technikos galią[4].

Vienas iš būdingų teisės sistemos ypatumų yra nuolatinė teisinio reguliavimo raida. Ji priklauso nuo visuomenėje vykstančių pokyčių ir dėl to atsirandančios būtinybės sureguliuoti tiek naujus, tiek pasikeitusius senus visuomeninius santykius. Atsižvelgiant į tokią teisinio reguliavimo įstatymais ir kitais teisės aktais būtinybę yra įtvirtinamos naujos, tobulinamos galiojančios ar pašalinamos pasenusios teisės normos[5].

Taigi, dėl visuomenėje vykstančių pokyčių ir dėl to atsirandančios būtinybės sureguliuoti tiek naujus, tiek pasikeitusius senus visuomeninius santykius, LR BK 2015 m. spalio 28 d. įsigaliojo baudžiamojo įstatymo pakeitimas, įtvirtinantis naują LR BK 306[2] straipsnį, už kurį numatyta baudžiamoji atsakomybė už transporto priemonės ridos suklastojimą. Šis baudžiamojo įstatymo pakeitimas buvo sąlygotas teisinės idėjos, tikslu užkardyti transporto priemonių odometrų duomenų klastojimą. Tokios teisinės idėjos

[3] Vaišvila, A. Teisės teorija (trečiasis leidimas). *Justitia*. Vilnius, 2009 m. p. 209.
[4] *Ibid.*
[5] Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas 1997 m. lapkričio 13 d. nutarime „Dėl Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 50 straipsnio atitikimo Lietuvos Respublikos Konstitucijai.

vystymąsi bei virsmą baudžiamosios teisės norma lėmė per ilgą laiko tarpą susiklosčiusios naudotų transporto priemonių pardavimo rinkos tendencijos.

Valstybinės įstaigos „Regitra“ duomenimis[6], 2014 metais vidutinis eksploatuojamų lengvųjų keleivinių (M1 klasės) automobilių parko amžius padidėjo iki 15 metų (nuo 14). Visuotinai žinomas faktas, jog transporto priemonės, atgabenamos į Lietuvos Respubliką pardavimui, neretai patenka iš kitų Europos Sąjungos valstybių, kuriose po kelerių metų eksploatacijos yra parduodamos čia, jau nuvažiavusios pakankamai didelį atstumą. Naudotų transporto priemonių rinkoje, atsižvelgiant į susiklosčiusius transporto priemonių pirkimo - pardavimo teisinius santykius ir jų ypatumus, ilgą laiką vyravo tendencija pasinaudoti galimybe transporto priemonę įsigyjančiam asmeniui nepateikti objektyvių transporto priemonės odometro duomenų, fiksuojančių transporto priemone nuvažiuotą atstumą. Tokio pobūdžio veiksmai, tikslu nuslėpti objektyvius transporto priemonės odometro duomenis, gali sukelti sunkius padarinius, tame tarpe susijusius ir su padidėjusiu transporto priemonių eismo įvykių skaičiumi bei nukentėjusių nuo eismo įvykių asmenų skaičiui. Manytina, kad suklastojus transporto priemonės ridą, transporto priemonei jau nuvažiavus didesnį atstumą nei galima nustatyti odometro duomenimis, jos reali techninė būklė yra ženkliai blogesnė, sąlygota transporto priemonės nusidėvėjimo. Sukčiavimas iškreipiant objektyvius transporto priemonės odometro duomenis taip pat iškreipia naudotų transporto priemonių rinką, sukuriant nesąžiningų kainų konkurenciją, taip pat kenkia sąžiningiems automobilių prekiautojams ir transporto priemonių galutiniams įgijėjams. Juolab, transporto priemonių ridos klastojimo mastas tiek paplitęs, jog asmenų, užsiimančių tokio pobūdžio veikla, apstu netgi internetiniuose skelbimų puslapiuose.

Kaip minėta, tikslu užkardyti viešai prieinamą galimybę pasinaudoti transporto priemonės ridos suklastojimu, Lietuvos Respublikos Seimui buvo pateiktas LR BK papildymo 306^2 straipsniu įstatymo projektas Nr. XIIP-1671 (toliau – įstatymo projektas). Šiuo įstatymo projektu buvo siekiama įtvirtinti baudžiamąją atsakomybę už transporto priemonės ridos suklastojimą, užtikrinant tinkamą transporto priemonių techninę būklę bei tokiu būdu sumažinant eismo įvykių keliuose skaičių. Manytina, kad įstatymų leidėjas šiuo baudžiamojo įstatymo pakeitimo projektu taip pat siekė tikslų, susijusių su transporto priemonių pardavimo rinkos optimizavimu, taip pat susijusių su sąžiningos konkurencijos

[6] VĮ „Regitra“ [interaktyvus] [žiūrėta 2016-03-16] <http://www.regitra.lt/lt/naujienos/transporto_registravimas/-lengvuju_automobiliu_parkui_15_metu>.

plėtojimu bei transporto priemonių ridos klastojimo prevencija. Nepaisant objektyvių šios baudžiamosios teisės normos atsiradimų prielaidų, siekiamybių, pastebėtina, kad LR BK 306[2] str. įtvirtinimas baudžiamajame įstatyme sukelia diskusijas dėl jo praktinio pritaikomumo. Dėl to svarstytina, ar transporto priemonės ridos suklastojimas pagrįstai kriminalizuotas, ar nėra pagrindų spręsti klausimo dėl kitokio pobūdžio teisinės atsakomybės (civilinės, administracinės) taikymo.

BAUDŽIAMOSIOS ATSAKOMYBĖS UŽ NUSIKALSTAMOS VEIKOS, NUMATYTOS LR BK 306[2] STRAIPSNYJE, TAIKYMO PROBLEMINIAI ASPEKTAI

Kaip minėta, baudžiamojo įstatymo pakeitimo projektu buvo siekiama kriminalizuoti transporto priemonės ridos klastojimą, tačiau verta pasvarstyti: ar nusikalstama veika, transporto priemonės ridos klastojimas, yra tiek pavojinga, kad už jos padarymą grėstų baudžiamoji atsakomybė? Ar ši baudžiamojo įstatymo norma užkirs kelią transporto priemonių ridos klastojimui? Ar analogiškų rezultatų negalima pasiekti kitomis, nesusijusiomis su kriminalinių bausmių taikymu, priemonėmis (administracinėmis, civilinėmis ar visuomenės poveikio priemonėmis ir pan.)? Atsakant į šiuos ir kitus susijusius su LR BK 306[2] straipsnio įtvirtinimu baudžiamajame įstatyme kylančius klausimus, visų pirma būtina įvertinti nurodytos teisės normos atitikimą bene esmingiausiam baudžiamosios teisės principui – *ultima ratio*[7].

Aiškindamas LR Konstitucijos nuostatas atsakomybės taikymo už teisei priešingas veikas kontekste, Lietuvos Respublikos Konstitucinis Teismas (toliau – Konstitucinis Teismas) yra konstatavęs, kad visa teisės sistema turi būti grindžiama konstituciniu teisinės valstybės principu, kuris suponuoja ir nustatytos teisinės atsakomybės proporcingumą. Konstituciniai teisingumo, teisinės valstybės principai suponuoja ir tai, kad už teisės pažeidimus valstybės nustatomos poveikio priemonės turi būti proporcingos (adekvačios) teisės pažeidimui, jos turi atitikti siekiamus teisėtus ir visuotinai svarbius tikslus, neturi varžyti asmens akivaizdžiai labiau negu reikia šiems tikslams pasiekti; tarp siekiamo tikslo nubausti teisės pažeidėjus ir užtikrinti teisės pažeidimų prevenciją ir pasirinktų priemonių šiam tikslui pasiekti turi būti teisinga pusiausvyra (proporcingumas). Taigi, įstatymu nustatant atsakomybę, taip pat jos įgyvendinimą, turi būti išlaikoma teisinga visuomenės ir asmens

[7] Lietuvos Respublikos Konstitucija. *Valstybės žinios*, 1992, Nr. 33-1014.

interesų pusiausvyra, kad būtų išvengta nepagrįsto asmens teisių ribojimo. Remiantis šiuo principu įstatymais asmens teisės gali būti apribotos tik tiek, kiek yra būtina viešiesiems interesams ginti, tarp pasirinktų priemonių ir siekiamo teisėto ir visuotinai svarbaus tikslo privalo būti protingas santykis. Šiam tikslui pasiekti gali būti nustatytos tokios priemonės, kurios būtų pakankamos ir ribotų asmens teises ne daugiau negu yra būtina[8].

Pažymėtina, kad nagrinėjamu atveju privalu paminėti ir Europos Sąjungos teisės aktus, reglamentuojančius klausimus, susijusius su transporto priemonės odometro duomenų užfiksavimu, jų pakeitimu bei atsakomybės už tokią priešingą teisei veiklą. Europos Komisijos 2011 m. rugsėjo 20 d. priimtame komunikate dėl klausimų, susijusiu su *ultima ratio* principo įgyvendinimu nacionalinėje teisėje (toliau – komunikatas) konstatavo, kad baudžiamieji tyrimai ir sankcijos gali turėti didelės įtakos piliečių teisėms, įskaitant pasmerkimą. Todėl baudžiamoji teisė visada turi išlikti kraštutinė priemonė. Į tai atsižvelgiama bendruoju proporcingumo principu (kaip įtvirtinta ES sutartyje ir – baudžiamųjų sankcijų atveju – ES pagrindinių teisių chartijoje). Prieš priimant baudžiamosios teisės priemones, kuriomis remiamas ES politikos vykdymas, Sutartyje aiškiai reikalaujama patikrinti, ar baudžiamosios teisės priemonės būtinos veiksmingo politikos įgyvendinimo tikslui pasiekti. Todėl teisės aktų leidėjas privalo išanalizuoti, ar nepakaktų kitokių – ne baudžiamosios teisės – priemonių, kaip antai administracinių ar civilinių sankcijų, politikos įgyvendinimui užtikrinti ir ar baudžiamąja teise problemos būtų sprendžiamos veiksmingiau[9].

Ultima ratio principas pirmiausia iškelia tam tikrus racionalius reikalavimus pripažįstant veikas nusikalstamomis ir reiškiasi kaip suvokimas, kad legitimus kriminalizavimo aktas turi būti pagrįstas ne tik vertinamo elgesio pavojingumu ir ginamo teisinio gėrio svarba, bet ir baudžiamosios atsakomybės būtinumu, efektyvumu ir ekonominiu tikslingumu. Tai turi būti ne kurios nors institucijos poreikis, bet kriminologiškai pagrįsta baudžiamosios teisės normos konstrukcija[10]. Taigi, svarstytina, ar transporto priemonės ridos klastojimas, kaip veika, yra tiek pavojinga, kad ją kriminalizavus būtų pasiektas efektyvumo tikslas bei ekonominis tikslingumas. Kriminalizavus pavojingus veiksmus – transporto

[8] Konstitucinio Teismo 2009 m. balandžio 10 d., 2011 m. sausio 31 d., 2013 m. gruodžio 6 d. ir kt. nutarimai.
[9] Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui. „ES baudžiamosios teisės politikos kūrimas. Veiksmingo ES politikos įgyvendinimo užtikrinimas baudžiamosios teisės priemonėmis“. Briuselis, 2011-09-20 KOM(2011) 573 p. 7 [interaktyvus] [žiūrėta 2016-03-03] <http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com-/com_com(2011)0573_/com_com(2011)0573_lt.pdf >.
[10] Pavilonis, V. Baudžiamosios politikos pagrindai. *Justitia*. Vilnius, 1996, p. 322.

priemonės ridos suklastojimą - atsakomybės įgyvendinimas galimai yra neproporcingas padarytos veikos pavojingumui, taip pat manytina, jog neužtikrintas *ultima ratio* principo įgyvendinimas, pasirenkant radikaliausią atsakomybės už transporto priemonės ridos klastojimą rūšį.

Siekiant, kad tam tikri veiksmai/neveikimas būtų pripažinti prieštaraujančiais teisės normoms, t. y. kad už jų padarymą būtų numatyta vienokia ar kitokia teisinė (tame tarpe – ir baudžiamoji) atsakomybė, svarbu išsiaiškinti, kokiems teisiniams gėriams tokiais veiksmais keliamas pavojus ir kokiu mastu. Viskam, kas yra pripažinta visuomenės vertybe (teisiniu gėriu), yra suteikiama tam tikra teisinė apsauga. Vienos vertybės ginamos administracinės teisės normomis, kitos – civilinės teisės normomis. Aukščiausios visuomenės vertybės yra ginamos baudžiamosios teisės priemonėmis, kriminalizuojant pavojingus veiksmus, kuriais kėsinamasi į šias vertybes. Pažymėtina, kad baudžiamoji atsakomybė yra *ultima ratio*, t.y., priemonė, taikoma tik kraštutiniais atvejais, kai vertybių neįmanoma apginti kitomis teisinėmis priemonės, pavyzdžiui, pritaikius administracinę ar civilinę atsakomybę. Be to, tik atsakomybės neišvengiamumas, o ne atsakomybės griežtumas, gali padėti pasiekti atsakomybei (apskritai) keliamų tikslų, t y. sulaikyti ir atgrasyti asmenis nuo pavojingų ir neteisėtų veiksmų darymo, nubausti tokius veiksmus padariusius asmenis ir pan. Nuostatos, kad už teisės pažeidimus baudžiamoji atsakomybė gali būti taikoma tik kaip kraštutinė priemonė (lot. *ultima ratio*), nuosekliai laikomasi ir Lietuvos Aukščiausiojo Teismo jurisprudencijoje[11].

Manytina, kad įstatymu nustačius baudžiamąją atsakomybę už transporto priemonės ridos klastojimą, taip pat ją įgyvendinant, galimai neužtikrinama teisinga visuomenės ir asmens interesų pusiausvyra, nesiekiama išvengti nepagrįsto asmens teisių ribojimo. Taip pat manytina, kad nustačius baudžiamąją atsakomybę už transporto priemonės ridos suklastojimą galimai nebuvo įvertintas kitų rūšių teisinės atsakomybės, pavyzdžiui, administracinės, galimumas, pasirenkant pačią kardinaliausią ir kraštutinę – baudžiamąją atsakomybę. LR BK ir Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekse[12] (toliau – LR ATPK) yra

[11] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus išplėstinės septynių teisėjų kolegijos 2013 m. gruodžio 5 d. nutartis byloje Nr. 2A-7-9/2013, Teismų praktika, 2013, Nr. 40; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus trijų teisėjų kolegijos 2009 m. gruodžio 15 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-396/2009, Teismų praktika, 2009, Nr. 32; Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2007 m. birželio 19 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-421/2007, Teismų praktika, 2007, Nr. 28.
[12] Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas, *Vyriausybės žinios*, 1985-01-01, Nr. 1-1.

įtvirtinta atsakomybė už panašius priešingus teisei veiksmus (pavyzdžiui, LR BK 182 str. 3 d., ATPK 123 str. (transporto priemonių vairavimo tvarkos pažeidimas). Analogiškai priimant LR BK pataisas galimai nebuvo įvertinta galimybė įtvirtinti ne baudžiamąją, o administracinę atsakomybę už transporto priemonės ridos klastojimą, kadangi pagal LR BK 306^2 str. teisės pažeidimo pavojingumas galimai nesiekia tokio laipsnio, kad būtų pripažintas nusikaltimu ir užtrauktų baudžiamąją atsakomybę. Juk LR BK įtvirtintos normos gina tik aukščiausias visuomenės vertybes, kurios yra ginamos baudžiamosios teisės priemonėmis, kriminalizuojant pavojingus veiksmus, kuriais kėsinamasi į šias vertybes. Ar, papildant LR BK 306^2 str. buvo siekis apginti aukščiausią visuomenės vertybę? Šis klausimas diskutuotinas *ultima ratio* principo kontekste.

Kadangi šiai dienai dar nėra susiformavusios teisminės praktikos baudžiamosiose bylose dėl LR BK 306^2 str. taikymo, manytina, kad praktikoje pradėjus tirti ir nagrinėti tokio pobūdžio baudžiamąsias bylas, iškils klausimas dėl minėtos LR BK normos atitikties Lietuvos Respublikos Konstitucijoje įtvirtintam *ultima ratio* principui. Pastaruoju metu itin daug diskusijų sukėlė ir LR BK 189^1 str. taikymas, pvz., 2015-11-10 nutartyje[13] kasacinės instancijos teismas pažymėjo, jog siekiant užkirsti kelią neteisėtoms veikoms ne visuomet yra tikslinga atitinkamas veikas pripažinti nusikaltimais ir taikyti už jas pačias griežčiausias priemones – bausmes; kiekvieną kartą, kai reikia spręsti, pripažinti veiką nusikaltimu ar kitokiu teisės pažeidimu, labai svarbu įvertinti, kokių rezultatų galima pasiekti kitomis, nesusijusiomis su bausmių taikymu priemonėmis. Todėl vertėtų pasvarstyti, ar kvalifikuojant veikas pagal LR BK 306^2 str. nesusiklostys analogiška situacija kaip su LR BK 189^1 str. taikymu ir neiškils analogiškas klausimas. Vertinant nusikalstamos veikos, transporto priemonės ridos klastojimo, kriminalizavimo prielaidas, darytina išvada, jog nagrinėjamu atveju tokių pačių tikslų galima pasiekti ir kitomis priemonėmis, pvz., numatant administracinę atsakomybę už tokio pobūdžio priešingą teisei veiklą. Nagrinėjamu atveju aktualu paminėti, kad Seimo Teisės ir teisėtvarkos komitetas (TTK) kovo 16 d. posėdyje apsvarstė vidaus reikalų ministro prašymą – Seimo priimto ir 2016 m. balandžio 1 d. turėjusio įsigalioti Administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) įsigaliojimą atidėti iki 2016 m. spalio 1 d. ir jam pritarė. Iki ANK įsigaliojimo vertėtų apsvarstyti į naująjį atsakomybę už administracinius nusižengimus reglamentuojantį įstatymą įtraukti ir atsakomybę už transporto

[13] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus plenarinė sesijos 2015 m. lapkričio 10 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-P-100-222/2015.

priemonės ridos klastojimą. Tokiu būdu būtų užkirstas kelias pažeisti *ultima ratio* principo nuostatas.

Vertinant kitokio pobūdžio teisinės atsakomybės už transporto priemonės ridos klastojimą galimybę, paminėtina 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (toliau – Direktyva 2014/45/ES)[14]. Pažymėtina, kad direktyvos 2014/45/ES preambulės 25 punkte nustatyta, kad odometro duomenų klastojimas turėtų būti laikomas nusižengimu, už kurį skiriama nuobauda, o 8 straipsnio 6 dalyje nurodyta, kad jei nustatoma, kad odometro duomenys buvo klastojami siekiant sumažinti transporto priemones ridą, už tokį pažeidimą turėtų būti taikomos veiksmingos, proporcingos atgrasančios ir nediskriminacinės sankcijos. Atsižvelgiant į šias Direktyvos 2014/45/ES nuostatas bei Europos Komisijos komunikato, kurio tikslas suvienodinti teisinį reguliavimą valstybių narių nacionalinėje teisėje, nuostatas, kyla klausimas, ar įstatymo projektu, kuriuo buvo įtvirtintas baudžiamajame įstatyme straipsnis, numatantis baudžiamąją atsakomybę už transporto priemonės ridos suklastojimą, yra veiksmingas, proporcingas teisės pažeidimui ir nediskriminacinio pobūdžio. Juolab, kaip matyti iš pateiktos Direktyvos 2014/45/ES bei komunikato nuostatų, baudžiamosios atsakomybės klausimas už transporto priemonės ridos klastojimą apskritai galimai netgi neturėjo būti svarstomas, parenkant kitokio pobūdžio poveikio priemones. Parinkus kitokio pobūdžio poveikio priemones atsakomybė už transporto priemonės ridos klastojimą būtų veiksminga, proporcinga teisės pažeidimui ir nediskriminacinio pobūdžio.

Nepaisant galimybės LR ATPK įtvirtinti administracinę atsakomybę už transporto priemonės ridos klastojimą, taip pat pravartu apžvelgti ir civilinės teisės nuostatas, susijusias tiek su transporto priemonių įsigijimu ir jo įforminimu, tiek su galima civiline atsakomybe, pardavus transporto priemonę su suklastota rida. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – LR CK) 6.431[1]str. numato, kad motorinės transporto priemonės pirkimo-pardavimo sutartyje privalo būti nurodyti duomenys apie motorinę transporto priemonę, kurią pardavėjas privalo pagal sutartį perduoti pirkėjui. Pardavėjas pirkimo-pardavimo sutartyje privalo pirkėjui nurodyti (deklaruoti) ridos duomenis, taip pat visus eismo įvykius, kuriuose per penkerius metus dalyvavo motorinė transporto priemonė. Privalomų pirkimo-pardavimo

[14] 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES.

sutartyje nurodyti duomenų apie motorinę transporto priemonę ir jos trūkumus sąrašą tvirtina Vyriausybė arba jos įgaliota institucija[15], o transporto priemonės odometro rodmenų (ridos) pateikimas įtvirtintas Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko įsakymu Dėl motorinės transporto priemonės pirkimo-pardavimo sutartyje privalomų nurodyti duomenų apie motorinę transporto priemonę ir jos trūkumus sąrašo patvirtinimo“[16]. LR CK 6.163 str. be kita ko įtvirtinta pardavėjo pareiga informuoti pirkėją apie kokybę bei kitas reikšmingas sutarties vykdymui sąlygas ir tuomet, kuomet pardavėjas parduoda netinkamos kokybės daiktą, pvz., daiktas turi paslėptų trūkumų, neatitinka aptartos kokybės, įprastai keliamos tokio daikto naudojimui, pvz. suklastota rida ir t.t., pirkėjas turi teisę reikalauti daikto kainos sumažinimo, kraštutiniu atveju nutraukti sutartį ir susigrąžinti pinigus[17]. Tokiu būdu pirkėjo teisės gali būti apgintos taikant civilinės teises normas, reglamentuojančias tinkamą sutarčių vykdymą. Vertinant LR CK nuostatas darytina išvada, jog klausimas dėl atsakomybės už transporto priemonės ridos klastojimą taip pat gali būti sprendžiamas ir civilinio proceso tvarka, išvengiant kraštutinės priemonės, baudžiamosios atsakomybės, taikymo. LR CK įtvirtintos normos užtikrina transporto priemonių pirkėjų teisių bei teisėtų interesų gynybą, įsigijus transporto priemonę su suklastotais odometro duomenimis.

Kadangi aptarti galimi kiti už transporto priemonių ridos klastojimą atsakomybės variantai, svarstytina, ar nėra prielaidų užkardyti transporto priemonių odometrų rodmenų pakeitimą, transporto priemonių registre neregistruojant transporto priemonių su suklastotais odometro rodmenimis ar nustačius tokius odometro pažeidimus, transporto priemones išregistruojant. Tokiu būdu transporto priemonių pirkėjai būtų labiau suinteresuoti domėtis įsigyjamų transporto priemonių kilme, odometro rodmenų patikimumu ar dėti pastangas įsitikinti, jog transporto priemonės odometro duomenys yra objektyvūs. Transporto priemonių pirkėjams keliant didesnius reikalavimus transporto priemonių pardavėjams, galimai būtų pasiekti analogiški rezultatai LR BK 306^2 str. keliamiems tikslams – apriboti transporto priemonių ridos klastojimo mastą.

[15] Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, Valstybės žinios, 2000-09-06, Nr. 74-2262.
[16] Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2015 m. spalio 26 d. įsakymas Nr. 2B-231 „Dėl motorinės transporto priemonės pirkimo-pardavimo sutartyje privalomų nurodyti duomenų apie motorinę transporto priemonę ir jos trūkumus sąrašo patvirtinimo“, *Teisės aktų registras*, 2015-10-27, Nr. 16967.
[17] *Supra* note 15.

Konstitucinis Teismas yra ne kartą konstatavęs, kad konstitucinis teisinės valstybės principas suponuoja tam tikrus reikalavimus įstatymų leidėjui, kitiems teisėkūros subjektams: kad teisinių santykių subjektai galėtų žinoti, ko iš jų reikalauja teisė, teisės normos turi būti nustatomos iš anksto; įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytas teisinis reguliavimas turi būti aiškus, suprantamas, neprieštaringas, teisės aktų formuluotės turi būti tikslios, turi būti užtikrinami teisės sistemos nuoseklumas ir vidinė darna, teisės aktuose neturi būti nuostatų, vienu metu skirtingai reguliuojančių tuos pačius visuomeninius santykius[18]. Analizuojant baudžiamojo įstatymo nuostatas, reglamentuojančias baudžiamosios atsakomybės taikymą už transporto priemonės ridos klastojimą, taip pat verta apžvelgti šios nusikalstamos veikos sudėties požymius. Nusikaltimo sudėtį galima apibrėžti kaip baudžiamajame įstatyme numatytų objektyvių ir subjektyvių požymių visumą, lemiančią vienos ar kitos pavojingos veikos pripažinimą nusikaltimu[19]. Viena iš teisės normos taikymo legalumo principo įgyvendinimo kertinių momentų yra maksimalus nusikalstamos veikos požymių aprašymo tikslumas ir aiškumas (lot. *nullum crimen sine lege certa*)[20].

Tačiau vertinant LR BK 306^2 str. įtvirtintos nusikalstamos veikos sudėties požymius, kyla abejonės, ar pakankama įstatymų leidėjo įtvirtinta veikos sudėties požymių visuma. Vertinant objektyviuosius LR BK 306^2 str. įtvirtintos nusikalstamos veikos požymius matyti, jog šios nusikalstamos veikos objektas yra transporto priemonės ridos duomenų patikimumas, o dalykas – transporto priemonės odometras. Taip pat galima daryti išvadą, jog šios nusikalstamos veikos sudėtis yra formali, kadangi nusikalstamos veikos sudėtis aprašyta apibūdinant tik veiką (kurią galima padaryti tik veikimu, suklastojant transporto priemonės ridą), t. y. padariniai nenurodomi ir nėra būtinas objektyvusis požymis - nusikalstama veika laikoma baigta nuo įstatymo dispozicijoje nurodytos veikos padarymo momento[21].

Nors objektyvieji požymiai yra pakankamai aiškiai apibrėžti, tačiau manytina, kad dėl nusikalstamos veikos subjektyviųjų požymių neišsamumo gali kilti praktinio taikymo problemų. LR BK bendrojoje dalyje numatyta, kad nusikalstamų veikų sudėtys yra konstruojamos tik egzistuojant tyčinei kaltės formai, o jeigu nusikalstama veika gali būti

[18] Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2004 m. gruodžio 13 d., 2006 m. sausio 16 d. nutarimai.
[19] Abramavičius, A., et al. Baudžiamoji teisė. Bendroji dalis. 3-čiasis pataisytas ir papildytas leid. Vilnius: Eugrimas, 2003, p. 145.
[20] Drakšas, R. Specialieji baudžiamosios atsakomybės principai. *Lietuvos Respublikos baudžiamajam kodeksui 10 metų*. Vilnius: Registrų centras, 2011, p. 155.
[21] Lietuvos Aukščiausiojo teismo 2012-10-23 nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-452/2012.

padaryta esant neatsargumui, nuoroda į tokią kaltės formą yra kiekviename LR BK specialiosios dalies straipsnyje – tokia kaltės aprašymo įstatyme konstrukcija gerokai palengvina jos nustatymo tikslumą ir padeda išvengti kvalifikavimo šioje srityje klaidų[22]. Atitinkamai iš LR BK 306[2] str. normos struktūros matyti, jog tokio pobūdžio nusikalstama veika gali būti padaryta tik tiesiogine tyčia. Tačiau iš LR BK 306[2] str. nėra numatytas šios veikos padarymo tikslas (ar motyvas), baudžiamajame įstatyme apsiribojama tik trumpu veikos sudėties požymių nurodymu, tačiau manytina, kad jis nėra pakankamas. Transporto priemonės ridos klastojimas paprastai siejamas arba su finansinės naudos gavimu parduodant ilgiau dėvėtas transporto priemones už didesnę kainą nei yra objektyviai vertos, arba tikslu apgaulės būdu nuo transporto priemonę įsigijančio asmens nuslėpti objektyvius odometro rodmenis. Pirmuoju atveju, kaip minėta, siekiama akivaizdžios finansinės naudos, o antruoju – nebūtinai už didesnę kainą parduoti prastesnės techninės būklės transporto priemonę. Todėl manytina, kad šio straipsnio dispozicijoje įtvirtintinas tikslas „siekimas finansinės naudos“ arba motyvas – nuslėpti objektyvius odometro rodmenis. Juk gali susiklostyti gyvenimiška situacija, kai, pavyzdžiui, transporto priemonės odometras gali būti keičiamas dėl transporto priemonės gedimo ar po eismo įvykių. Todėl kyla klausimas, ar ir tokiose situacijose būtų taikoma baudžiamoji atsakomybė už transporto priemonės ridos klastojimą? Nors, tokioje situacijoje vertinant atliekamus veiksmus, jie atitinka nusikalstamos veikos sudėties objektyviuosius požymius. Taigi kiltų klausimas dėl asmens patraukimo baudžiamojon atsakomybėn, nors odometras buvo pakeistas dėl objektyvių aplinkybių. Manytina, kad LR BK 306[2] str. veikos požymių aprašymas yra tobulintinas, įtvirtinant šios nusikalstamos veikos sudėties subjektyviuosius požymius – tikslą arba motyvą (pvz., siekiant finansinės naudos nuslepiami objektyvūs transporto priemonės odometro rodmenys, arba įtvirtinant apgaulės požymį).

Plačiąja prasme analizuojant ir vertinant nusikalstamos veikos už transporto priemonės ridos klastojimą požymius kitų LR BK straipsnių kontekste, pastebėtina, kad šis LR BK straipsnis galimai konkuruoja su kitomis LR BK specialiojoje dalyje įtvirtintomis teisės normomis. LR BK 300 str. 1 d. nustatyta baudžiamoji atsakomybė už netikro dokumento pagaminimą, tikro dokumento suklastojimą arba žinomai netikro ar žinomai suklastoto tikro dokumento laikymą, gabenimą, siuntimą, panaudojimą ar realizavimą. LR BK 300 str.

[22] Abramavičius, A., et al. Baudžiamoji teisė. Specialioji dalis. 1 knyga. 2-asis papildytas leid. Vilnius: Eugrimas, 2001, p. 28 - 30.

numatyto nusikaltimo dalykas, be kitų dokumentams būdingų požymių, paprastai yra tokie dokumentai, kuriuose užfiksuoti duomenys yra reikšmingi valstybės ir savivaldos institucijų normaliai veiklai. Privačių asmenų sukurti dokumentai taip pat gali būti LR BK 300 str. numatytos nusikalstamos veikos dalykas, jei juose įtvirtinta informacija, turinti reikšmės juridinių faktų atsiradimui, pasikeitimui ar pasibaigimui[23]. Analizuojant LR BK 306[2] str. ir LR BK 300 str. manytina, kad transporto priemonės odometro parodymai laikytini dokumentu LR BK 300 str. taikymo prasme – transporto priemonės odometras vis dėlto laikytinas laikmena, fiksuojančia transporto priemone nuvažiuotą atstumą. Suklastojus transporto priemonės odometro parodymus, tokia veika turi reikšmės juridinio fakto atsiradimui – žinomai neteisingų odometro rodmenų įrašymui į transporto priemonės pirkimo – pardavimo dokumentus ar jų naudojimui siekiant būsimos finansinės naudos. Taigi, suklastojus transporto priemonės odometro rodmenis galimai svarstytinas klausimas dėl galimo LR BK 300 str. taikymo, o LR BK 306[2] str. taikymas taptų perteklinio pobūdžio.

LR BK 182 str. reglamentuoja baudžiamąją atsakomybę už sukčiavimą. Už sukčiavimą pagal BK 182 straipsnį atsako tas, kas apgaule savo ar kitų naudai įgijo svetimą turtą ar turtinę teisę, išvengė turtinės prievolės arba ją panaikino. Sukčiavimo objektyvieji požymiai šio straipsnio dispozicijoje suformuluoti kaip alternatyvūs, todėl baudžiamajai atsakomybei kilti pakanka, kad būtų padaryta bent viena nurodytų veikų. Turtinė teisė – tai kaltininko sau ar kito asmens naudai neteisėtai įgyta daiktinė ar prievolinė teisė arba teisė, atsirandanti iš intelektinės veiklos rezultatų[24]. Taigi, LR BK straipsnį, numatantį baudžiamąją atsakomybę už transporto priemonės ridos klastojimą, lyginant su LR BK 182 str., taip pat įžvelgtinas galimai perteklinis transporto priemonės ridos klastojimo kriminalizavimas. Suklastojus transporto priemonės ridą apgaulės būdu įgyjamas turtas, kurį galima apibrėžti kaip finansinę naudą pardavus mažesnės vertės transporto priemonę už nepagrįstai didesnę vertę, kuri būtų transporto priemonei nuvažiavus mažesnį kilometrų skaičių nei pateikiama odometro parodymais. Taigi manytina, jog šiuo konkrečiu atveju LR BK 306[2] str. įtvirtinimas baudžiamajame įstatyme yra konkuruojantis su jau įtvirtintomis teisės normomis, numatančiomis baudžiamąją atsakomybę tiek už dokumentų klastojimą, tiek už sukčiavimą.

[23] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008-10-27 nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-200/2008.
[24] Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2014-01-07 nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-101/2014, TAR, 2014-06-04, Nr. 7115.

IŠVADOS

Atsižvelgiant į konstitucinį teisinės valstybės principą, kuris suponuoja ir nustatytos teisinės atsakomybės proporcingumą, Autorės nuomone, baudžiamojo įstatymo nuostatos, numatančios baudžiamąją atsakomybę už transporto priemonės ridos klastojimą, galimai yra neproporcingos tokio pobūdžio veikos pavojingumui bei prieštarauja *ultima ratio* principui. Dėl šios priežasties spręstinas klausimas, ar baudžiamoji atsakomybė už transporto priemonės ridos klastojimą yra optimali priemonė, siekiant užkardyti tokio pobūdžio veikas. Atsižvelgiant į sisteminę civilinės teisės normų analizę, manytina, kad transporto priemonių ridos klastojimo prevencija ir atsakomybė už tokias veikas yra pakankamai sureguliuota civilinės teisės normų. Be to, svarstytinas klausimas dėl administracinės atsakomybės įtvirtinimo už tokio pobūdžio priešingus teisei veiksmus. Iki ANK įsigaliojimo svarstytinas klausimas į naująjį atsakomybę už administracinius nusižengimus reglamentuojantį įstatymą įtraukti ir atsakomybę už transporto priemonės ridos klastojimą. Tokiu būdu būtų užkirstas kelias pažeisti *ultima ratio* principo nuostatas.

Autorės nuomone, nusikalstamos veikos, numatytos LR BK 306^2 str., sudėties požymių aprašymas baudžiamajame įstatyme yra tobulintinas, įtvirtinant subjektyviuosius nusikalstamos veikos požymius – tikslą „siekimas finansinės naudos“ arba motyvą – siekimą nuslėpti objektyvius odometro rodmenis. Tokiu būdu būtų užkirstas kelias susiklostyti dviprasmiškai situacijai dėl baudžiamosios atsakomybės taikymo asmenims, dėl objektyvių priežasčių keičiantiems transporto priemonių odometrus, kadangi ir tokia veikla formaliai atitikto nusikalstamos veikos, numatytos LR BK 306^2 str. požymius (pvz., po eismo įvykių).

LR BK 306^2 str. galimai konkuruoja su kitomis normomis, numatančiomis baudžiamąją atsakomybę už dokumentų klastojimą bei sukčiavimą. Manytina, kad nusikalstamos veikos, numatytos LR BK, pvz., sukčiavimas, dokumentų klastojimas, apima LR BK 306^2 str., sudėties požymius, taigi svarstytina, ar LR BK 306^2 str. įtvirtinimas baudžiamajame įstatyme nėra perteklinio pobūdžio.

LITERATŪRA

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija. Valstybės žinios. 1992, Nr. 33-1014.
2. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 1997 m. lapkričio 13 d. nutarimas „Dėl Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso 50 straipsnio atitikimo Lietuvos Respublikos Konstitucijai.

3. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2006 m. sausio 16 d. nutarimas
4. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2009 m. balandžio 10 d. nutarimas.
5. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2011 m. sausio 31 d. nutarimas.
6. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2013 m. gruodžio 6 d. nutarimas.
7. Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2004 m. gruodžio 13 d. nutarimas
8. 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES.
9. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas, Vyriausybės žinios, 1985-01-01, Nr. 1-1
10. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas. Valstybės žinios. 2000, Nr. 89-2741.
11. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, Valstybės žinios, 2000-09-06, Nr. 74-2262.
12. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso papildymo 306^2 straipsniu įstatymas. Teisės aktų registras. 2015, Nr. 2015-16936.
13. Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2015 m. spalio 26 d. įsakymas Nr. 2B-231 „Dėl motorinės transporto priemonės pirkimo-pardavimo sutartyje privalomų nurodyti duomenų apie motorinę transporto priemonę ir jos trūkumus sąrašo patvirtinimo“, Teisės aktų registras, 2015-10-27, Nr. 16967.
14. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2007 m. birželio 19 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-421/2007, Teismų praktika, 2007, Nr. 28.
15. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2008-10-27 nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-7-200/2008.
16. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus trijų teisėjų kolegijos 2009 m. gruodžio 15 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-396/2009, Teismų praktika, 2009, Nr. 32.
17. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2012-10-23 Baudžiamųjų bylų skyriaus nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-452/2012
18. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus išplėstinės septynių teisėjų kolegijos 2013 m. gruodžio 5 d. nutartis byloje Nr. 2A-7-9/2013, Teismų praktika, 2013, Nr. 40.
19. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2014-01-07 nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-101/2014, TAR, 2014-06-04, Nr. 7115.
20. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus plenarinės sesijos 2015 m. lapkričio 10 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-P-100-222/2015.
21. Abramavičius, A., et al. Baudžiamoji teisė. Specialioji dalis. 1 knyga. 2-asis papildytas leid. Vilnius: Eugrimas, 2001.
22. Abramavičius, A., et al. Baudžiamoji teisė. Bendroji dalis. 3-čiasis pataisytas ir papildytas leid. Vilnius: Eugrimas, 2003.
23. Drakšas, R. Specialieji baudžiamosios atsakomybės principai. Lietuvos Respublikos baudžiamajam kodeksui 10 metų. Vilnius: Registrų centras, 2011.
24. Pavilonis, V. Baudžiamosios politikos pagrindai. Justitia. Vilnius, 1996.
25. Vaišvila, A. Teisės teorija (trečiasis leidimas). Justitia. Vilnius, 2009 m.
26. Europos Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui. „ES baudžiamosios teisės politikos kūrimas. Veiksmingo ES politikos įgyvendinimo užtikrinimas baudžiamosios teisės priemonėmis“. Briuselis, 2011-09-20 KOM(2011) 573 p. 7 [interaktyvus] [žiūrėta 2016-03-03] <http://www.-europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2011)0573_/com_com(2011)0573_lt.pdf >.
27. VĮ „Regitra“ [interaktyvus] [žiūrėta 2016-03-16] http://www.regitra.lt/lt/naujienos/transporto_-registravimas/lengvuju_automobiliu_parkui_15_metu>.

ISSN 2029-1701
ISSN 2335-2035 (Online)

Mokslinių straipsnių rinkinys
VISUOMENĖS SAUGUMAS IR VIEŠOJI TVARKA
PUBLIC SECURITY AND PUBLIC ORDER
2016 (16)
Scientific articles

THE ODOMETER TAMPERING – ISSUES RELATED WITH A CRIMINAL RESPONSIBILITY

Neringa Šalčiuvienė*
Mykolo romerio universitetas

S u m m a r y

One of the characteristic features of the legal system is a permanent regulatory developments. It depends on the changes in society and the resulting need to adjust both the new and changed the old social relations. Given this regulatory laws and regulations necessity of is perpetuating new, improved or removed existing obsolete rules. The Criminal Code of Lithuania was consolidated criminal liability for vehicle odometer tampering. We agree with the opinion that the vehicle odometer tampering is actually widespread negative phenomenon. However, enforcing a criminal liability of the vehicle odometer tampering in the Criminal Code of Lithuania grows a debate community of lawyers whether repressive measures for such offenses complies with the essential principles of criminal law, including the principle ultima ratio. Because this offense is criminalized recently, it is useful to review the law consolidation assumptions, to carry out analysis of the law structure, useful to examine whether it fulfills the ultima ratio principle. The main aim of the Article - to determine whether there are prerequisite of for vehicle odometer tampering criminalization targets and identify potential problems arising in the practical application of the criminal law for persons that have committed such offenses. Article's investigation object of criminal liability for the vehicle odometer tampering is national legal regulation and the legal regulation practical problems. To achieve the aim of the laws in Article are used the analysis, an analytical-critical, inventory and other research methods. The method of analysis of law was carried out to the criminal liability of the vehicle odometer tampering rules governing the appearance of the Criminal Law of the assumptions was made by law structure analysis. By analytical - critical research method it is taking the legal assessment of whether these laws are consolidation of criminal law will ensure the implementation of the objectives to be achieved and the summary method, conclusions and recommendations on the analysis of the criminal law rules applicability in practice. The article examines the relevance of the subject determined by the fact that until now are no clearly settled judicial practice matter in question, and in the scientific literature of the Criminal Law Article practical applications of problems were not analyzed. For this reason important to present vehicle odometer tampering regulating the Criminal Law Article improvements and / or evaluation of other application of sanctions in the area of availability.

Keywords: criminal responsibility, vehicle, odometer, ultima ratio, odometer tampering.

Neringa Šalčiuvienė*, Mykolo Romerio universiteto Viešojo saugumo fakulteto Teisės katedros lektorė. Mokslinių tyrimų kryptys: baudžiamoji teisė, baudžiamasis procesas, neturtinės žalos atlyginimas baudžiamajame procese.
Neringa Šalčiuvienė*, Mykolas Romeris University, Faculty of Public security, Department of Criminalistics and Criminal Procedure lecturer. Research interests: criminal law, criminal procedure, moral damages compensation in criminal proceedings.