

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS

Teisės fakultetas

Baudžiamosios teisės katedra

VAIVA BĖČIENĖ

Baudžiamosios teisės ir kriminologijos studijų programos studentė

**BAUDŽIAMOJI ATSAKOMYBĖ UŽ KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO IR
TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMUS**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas- doc.dr.

Andrius Nevera

Vilnius 2008

TURINYS:

Įvadas.....	3
1. Kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo bendra baudžiamoji teisinė charakteristika.....	7
2. Kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo sudėtis.....	12
2.1. Kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo objektyvieji požymiai.....	12
2.1.1. Baudžiamuoju įstatymu saugomos vertybės.....	13
2.1.2. Kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas kaip pavojinga veika.....	16
2.1.3. Pavojingi padariniai kaip objektyvusis nusikalstamos veikos požymis.....	21
2.1.4. Priežastinis ryšys tarp kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo ir kilusių pavojingų padarinių.....	27
2.1.5. Kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo specialaus subjekto požymis.....	37
2.1.6. Apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų kaip kvalifikuojantis požymis.....	41
2.2. Kaltė kaip pagrindinis subjektyvusis kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo požymis.....	46
3. Kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo santykis su administraciniais teisės pažeidimais.....	53
Išvados ir pasiūlymai.....	59
Literatūros sąrašas.....	63
Santrauka.....	69
Summary.....	70

Įvadas

Darbo aktualumas.

Spartus technikos vystymasis suteikia galimybę šiuolaikiniam žmogui kasdien naudotis transporto priemonėmis, šitaip palengvinant susisiekimą intensyvejojant gyvenimo tempui. Tačiau vis dažniau nesilaikymas naudojimosi transporto priemonėmis taisyklių sukelia neigiamų ar net tragiškų padarinių, liečiančių visą visuomenę. Statistikos departamento prie Lietuvos Respublikos vyriausybės duomenimis¹ kelių transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimų skaičius kasmet sparčiai auga. Kelių transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimų, dėl kurių žuvo žmogus, skaičius (2007 m. užregistruota 449) smarkiai viršija tyčinių nužudymų (su pasikėsinimais) skaičių (2007 m. užregistruota 280) bei sunkių sveikatos sutrikdymų skaičių (2007 m. užregistruota 287). Šie nerimą keliantys rodikliai skatina susivienyti įvairių mokslo sričių specialistus, ieškant būtų šiai problemai spręsti.

Nuolat didėjantis eismo įvykių ir juose sužalojamų žmonių skaičius yra didelė problema ne tik valstybei, bet ir tarptautinei bendruomenei, todėl šią problemą bandoma spręsti tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu mastu įvairiais metodais ir priemonėmis. Pavyzdžiui 2001 m. Europos Sąjunga iškėlė sau ambicingą tikslą iki 2010 m. perpus sumažinti žuvusiųjų Europos keliuose skaičių (nuo 50 000 iki 25 000)². Iš esmės šio tikslo ketinama pasiekti nuosekliai laikantis naujausių saugumo reikalavimų ir taip padidinant naujų kelių saugumą. Vis tik 2005 m. ES keliuose eismo įvykiuose žuvo 41 500 žmonių. Tiesioginės išmatuojamos tokio didelio eismo įvykių skaičiaus išlaidos vertinamos 45 milijardais eurų per metus. Netiesioginės išlaidos, į kurias įtraukiama nukentėjusiųjų patirta fizinė ir psichologinė žala, už šią sumą didesnės daugiau nei keturis kartus.

Be abejonės, teisinės priemonės kovojant su nusikaltimais kelių transportui yra ypatingai svarbios. Todėl aktualu šiandien išsamiai analizuoti baudžiamosios atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus ypatumus, sampratą, funkcionalumą, kvalifikavimo problemas. Lietuvos baudžiamojoje teisinėje literatūroje šio darbo temos teoriniams ir praktiniams aspektams nėra skiriama daug dėmesio. Šio darbo temos aktualumą pagrindžia ir tai, kad teismams kvalifikuojant kelių transporto eismo saugumo ir transporto

¹VRM Informatikos ir ryšių departamento internetinis puslapis // http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/index2.phtml?id=198&idStat=9&metai=2007&menuo=12®ionas=25&id3=12; prisijungta 2008-10-18.

² Darbinis Komisijos tarnybų dokumentas, pateikiamas kartu su pasiūlymu dėl Europos parlamento ir Tarybos direktyvos dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo {KOM(2006) 569 galutinis} {SEK(2006) 1231} 6 Poveikio įvertinimo santrauka /* SEK/2006/1232 */. Europos sąjungos teisės internetinis puslapis // <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006SC1232:LT:HTML>; prisijungta 2008-03-12.

priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus, susiduriama su įvairiomis kvalifikavimo bei įstatymo taikymo problemomis, ką patvirtina gana didelis skaičius Lietuvos Aukščiausiojo Teismo, kaip kasacinės instancijos, nutarčių dėl LR BK 281 straipsnio taikymo.

Baudžiamosios atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus pagrindai iki įsigaliojant 2000 m. Baudžiamajam kodeksui buvo fragmentiškai nagrinėti tik keleto Lietuvos autorių: V. Piesliako³, V. Pavilionio⁴, A. Klimkos⁵. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus, įsigaliojus 2000 m. Baudžiamajam kodeksui, nagrinėjo I. Truncienė disertacijoje “Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas“⁶. Tai vienintelis išsamus veikalas šia tema lietuvių kalba, kuriame išanalizuota bendroji nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui samprata ir sistema, kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo sudėtis, šios normos istorinė raida, baudžiamumo už LR BK 281 straipsnyje numatytą nusikalstamą veiką tendencijos. Šiame darbe, remdamiesi naujausia Lietuvos teismų praktika, giliau analizuosime baudžiamosios atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą sampratą, pagrindus, ypatumus, kvalifikavimo ir įstatymo taikymo problemas.

Darbo tikslas – išanalizuoti baudžiamosios atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus teorinius ir praktinius aspektus ir pasiūlyti esamų problemų sprendimo būdus.

Darbo uždaviniai:

1. Atskleisti kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo teisinio reglamentavimo raidos Lietuvoje pagrindinius bruožus.
2. Atskleisti dabartinę kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo sampratą, sistemą, pagrindinius bruožus.
3. Išanalizuoti kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo pagrindinių sudėties požymių teorinius ir praktinius aspektus.
4. Iškelti pagrindines kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo

³ Piesliakas V. Vairuotojų atsakomybė už eismo saugumo taisyklių pažeidimą// Socialistinė teisė. 1981 m. Nr. 2.

⁴ A. Abramavičius, D. Stasiulis, E. Bieliūnas ir kt.. Baudžiamoji teisė. Specialioji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 2000 m.

⁵ A. Klimka, M. Apavičius, J. Misiūnas. Tarybinė baudžiamoji teisė. Ypatingoji dalis. Vilnius: Mintis, 1974 m.

⁶ Truncienė, Ieva. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas. Daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005.

taisyklių pažeidimo kvalifikavimo ir baudžiamojo įstatymo taikymo problemas.

5. Išanalizuoti kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo atribojimo nuo administracinių teisės pažeidimų ypatumus.

6. Išanalizuoti dvigubos atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą problemą.

7. Suformuluoti pasiūlymus kaip spręsti bendrųjų teisės normų aktų, susijusių su baudžiamosios atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus reglamentavimu, spragas.

Tyrimo objektas – kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (LR BK 281 str.) istorinė raida Lietuvoje, samprata, sistema, šio nusikaltimo sudėtis (objektyvieji bei subjektyvieji požymiai), Lietuvos teismų praktika šios nusikalstamos veikos apimtyje, administracinių teisės pažeidimų už analogišką veiką požymiai, dvigubos atsakomybės problema.

Darbo hipotezė – kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo objektyvieji ir subjektyvieji požymiai praktikoje sunkiai nustatomi.

Tyrimo šaltiniai: Lietuvos Respublikos Konstitucija, Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas, Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas, Lietuvos Respublikos įstatymai ir kiti teisės normų aktai, Europos sąjungos teisės normų aktai šio darbo tema, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartys, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato nutarimai, vadovėliai, monografijos ir kita mokslinė literatūra, statistikos duomenys ir kt.

Tyrimo metodai

Numatytam darbo tikslui pasiekti ir uždaviniams įvykdyti taikomi teoriniai ir empiriniai metodai: lingvistinis, lyginamasis, istorinis, sisteminės analizės, dokumentų analizės. Lingvistinis metodas taikomas aiškinant LR BK 281 straipsnio dispozicijoje vartojamas sąvokas. Remiantis istoriniu metodu analizuojama baudžiamosios atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą istorinė raida Lietuvos baudžiamojoje teisėje. Taikant lyginamąjį bei sisteminės analizės metodus analizuojama ir apibendrinama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo samprata, sistema, nusikaltimo sudėtis lyginant bei analizuojant santykyje su administraciniais teisės pažeidimais. Dokumentų analizės metodas naudojamas analizuojant Lietuvos Respublikos baudžiamuosius įstatymus bei kitus bendrųjų teisės normų aktus, tarptautinius teisės aktus, liečiančius šio darbo temą, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo formuojamą teismų praktiką.

Darbo struktūra

Magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, trys skyriai, kurie skirstomi į poskyrius, išvados ir pasiūlymai, literatūros sąrašas, santrauka lietuvių ir anglų kalbomis.

Pirmasis skyrius pradedamas kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo teisinio reglamentavimo raidos Lietuvoje pagrindinių bruožų nagrinėjimu. Toliau atskleidžiama kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo samprata, šio pažeidimo pagrindiniai požymiai, kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo vieta nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui sistemoje.

Antrasis skyrius skirtas kelių eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo sudėties pagrindinių požymių analizei, šių požymių pasireiškimo minėtuose pažeidimuose specifikos atskleidimui. Šis skyrius padalintas į du poskyrius, kurių pirmajame nagrinėjami pagrindiniai objektyvieji kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo sudėties požymiai: baudžiamojo įstatymo saugomos vertybės, pavojinga veika, pavojingi nusikalstamos veikos padariniai, priežastinis ryšys tarp pavojingos veikos ir kilusių pavojingų padarinių, specialaus subjekto požymis, apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų kaip kvalifikuojantis požymis. Antrajame šio skyriaus poskyryje analizuojamas pagrindinis subjektyvusis kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo sudėties požymis – kaltė.

Trečiajame skyriuje analizuojami kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo ir administracinių teisės pažeidimų atribojimo ypatumai, nagrinėjama dvigubos atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus problema.

1. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO AR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMO BENDRA BAUDŽIAMOJI TEISINĖ CHARAKTERISTIKA

Baudžiamoji atsakomybė teisinėje literatūroje apibrėžiama kaip griežčiausios rūšies deliktinė teisinė atsakomybė, kurią taiko teismai už pavojingiausius teisės pažeidimus – nusikaltimus ir baudžiamuosius nusižengimus⁷. Viena globaliausių problemų pasaulyje tapus kelių eismo saugumui⁸, atsirado poreikis numatyti baudžiamąją atsakomybę ir už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą. Taigi, kultūros keliuose nebuvimas, taisyklių keliuose nesilaikymas, lemiantis eismo įvykius, dėl kurių žūsta žmonės, sutrikdoma sveikata, atsiranda turtiniai nuostoliai, yra smerkiamas valstybės vardu ir sukelia tam tikrus teisinius padarinius, pasireiškiančius asmeninio ar turinio pobūdžio suvaržymų kaltininkui nustatymu.

Baudžiamosios atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą užuomazgos Lietuvoje buvo suformuotos dar 1919 m. sausio 16 d. Lietuvos valstybės Tarybos Prezidiumui pripažinus Lietuvos teritorijoje galiojančiu įstatymu Rusijos imperijos 1903 m. Baudžiamąjį statutą. Statuto X skyriaus „Apie peržengimą įstatymų, kuriais apsaugojamas visuomenės ir asmens nepavojumas“ 231 straipsnyje numatyta, kad asmuo nusižengė, jei „neatsargiai arba pernelyg greitai važinėjęs mieste arba kaime, pavedęs valdyti arklį žmogui, žinomai netinkamam arba girtam“⁹. Ši Baudžiamojo statuto norma su nedideliais pakeitimais galiojo iki 1940 m.

Nuo 1940 m. gruodžio 1 d. Lietuvoje pradėjo galioti 1926 m. Rusijos TFSR baudžiamasis kodeksas¹⁰, pagal kurį baudžiamojon atsakomybėn kelių transporto priemonės vairavę asmenys, sukėlę eismo įvykius, buvo traukiami pagal straipsnius, numatančius baudžiamąją atsakomybę už tyčinį ar neatsargų nužudymą arba už tyčinį ar atsargų kūno sužalojimą.

1961 m. įsigaliojusiame Lietuvos Tarybų socialistinės Respublikos baudžiamojo kodekso¹¹ X

⁷ Vaišvila A. Teisės teorija. Vadovėlis. Antrasis, pataisytas ir papildytas leidimas. Vilnius: Justitia, 2004. P.451

⁸ Жулев В. И. Предупреждение дорожно – транспортных происшествий.-Москва: Юридическая литература, 1989 . С.3.

⁹ Rusijos imperijos 1903 m. baudžiamasis kodeksas, galiojęs Lietuvos teritorijoje. Lietuvos valstybės žinios. 1919. Nr. 2-3//cituota pagal Truncienė I. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas: daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005. P 38.

¹⁰ RTFSR BK, galiojęs Lietuvos TSR teritorijoje. Oficialus tekstas su pakeitimais 1951 m. liepos 1 d. ir su pastraipsniui susistemintos medžiagos priedu//LTSR teisingumo ministerija:Valstybinė politinės ir mokslinės literatūros leidykla, 1952 m.//cituota pagal Truncienė I. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas: daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005.P. 38.

¹¹ Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos baudžiamasis kodeksas. Vilnius.: Valstybinė politinės ir mokslinės literatūros leidykla. 1961 m.

skirsnyje “Nusikaltimai visuomenės saugumui ir viešajai tvarkai” 246 straipsnyje pirmą kartą Lietuvos istorijoje buvo įtvirtinta speciali norma, numačiusi baudžiamąją atsakomybę už eismo saugumo taisyklių pažeidimą, kai jį padaro automototransporto ar miesto elektrotransporto vairuotojas. Be abejonės šio straipsnio konstrukcija skyrėsi nuo už analogišką nusikalstamą veiką baudžiamąją atsakomybę numatančio dabartinio Baudžiamojo kodekso straipsnio. Minėto straipsnio 1 dalies pirminėje redakcijoje baudžiamoji atsakomybė už eismo saugumo taisyklių pažeidimą, kai jį padaro automototransporto ar miesto elektrotransporto vairuotojas, buvo siejama su sudaryta padarinių grėsme, t.y. numatė, kad baudžiamoji atsakomybė už minėtą veiką atsiranda, “jeigu tai žinomai sudarė grėsmę įvykti nelaimingam atsitikimui žmonėms, avarijai ar kitokioms sunkioms pasekmėms”. Veikų kvalifikavimą pagal šį straipsnį apsinkino šiame straipsnyje vartotos neapibrėžtos sąvokos: “nelaimingas atsitikimas” (1 ir 2 dalis), “avarija” (1 ir 2 dalis), “itin sunkus nelaimingas atsitikimas žmonėms” (3 dalis).

1961 m. Lietuvos TSR BK įtvirtinto 246 straipsnio tobulinimas prasidėjo 1969 m. vasario 26 d., kai buvo priimtas Lietuvos TSR Aukščiausiosios tarybos prezidiumo įsakas Nr. VII-114¹². Šiuo įsaku buvo patikslintos sąvokos, konkretizuoti nusikaltimo sudėties požymiai, praplėstas nusikaltimo padarymo priemonių ratas. Baudžiamoji atsakomybė už šio straipsnio pažeidimą pradėta diferencijuoti pagal nusikalstamos veikos padarinių sunkumo laipsnį. Taip buvo atsisakyta baudžiamąją atsakomybę sieti su “nusikalstamų padarinių grėsme”. Nuo šiol šio nusikaltimo objektyviuosius požymius išreiškė transporto priemonę vairuojančio asmens veiksmai ar neveikimas, jeigu tai sudarė eismo saugumo taisyklių pažeidimą, sukėlusį nukentėjusiajam kūno sužalojimą ar mirtį arba padariusį žymią materialinę žalą¹³. Nors šiame straipsnyje nebuvo minimos transporto eksploatavimo taisyklės, tačiau kai kurie teisininkai laikėsi nuomonės, kad terminas „eismo saugumo taisyklės“ apėmė ir transporto priemonių eksploatavimo taisykles¹⁴. 1989 m., priėmus straipsnio pakeitimą, abejonės buvo išsklaidytos: buvo įteisinta, kad baudžiamoji atsakomybė pagal šį straipsnį grėsė ir už transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą.

1989 m. Lietuvos TSR Aukščiausiosios Tarybos Prezidiumo įsaku Nr. IX-2753¹⁵ BK 246 straipsnis buvo papildytas 3 papildomomis dalimis, kurios numatė, kad baudžiamoji atsakomybė už 246 straipsnio 1, 3, 5 dalių pažeidimą siejama ir su kvalifikuojančiu požymiu –

¹² Dėl Lietuvos TSR baudžiamojo kodekso pakeitimo ir papildymo// Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos Aukščiausiosios Tarybos ir Vyriausybės žinios. 1969 m. vasario 28 d. Nr. 6-60.

¹³ A. Klimka, M. Apavyčius, J. Misiūnas. Tarybinė baudžiamoji teisė. Ypatingoji dalis. Vilnius: Mintis, 1974 m. P.324.

¹⁴ Piesliakas V. Vairuotojų atsakomybė už eismo saugumo taisyklių pažeidimą// Socialistinė teisė. 1981 m. Nr. 2. P.35.

¹⁵ Padaryti pakeitimus ir papildymus kai kuriuose Lietuvos TSR įstatymų aktuose//Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos Aukščiausiosios Tarybos ir Vyriausybės žinios. 1989 m. vasario 10 d. Nr. 4-16.

“esant neblaiviam” (246 straipsnio 2, 4, 6 dalys). Baudžiamosios atsakomybės diferenciacijavimas, atsižvelgiant į nusikalstamos veikos padarinių sunkumo laipsnį ir tai, ar vairuotojas buvo apsvaigęs, liko iki šiol.

1990 metais, Lietuvai atgavus nepriklausomybę, liko galioti Lietuvos TSR 1961 m. baudžiamasis kodeksas. Nors po Nepriklausomybės atgavimo buvo sudaryta specialistų grupė naujam Lietuvos Respublikos baudžiamajam kodeksui rengti¹⁶, tačiau dėl įvairių priežasčių naujojo Baudžiamojo kodekso parengimas užtruko. Todėl toliau buvo tobulinamas tuo metu galiojęs 1961 m. Lietuvos TSR baudžiamasis kodeksas.

Reikšmingiausi pakeitimai šiuo laikotarpiu buvo padaryti 1993 m. birželio 10 d., priėmus įstatymą Nr. I-180¹⁷, kuriuo buvo panaikinta BK 246 straipsnio 1 dalis, numaćiusi baudžiamąją atsakomybę už transporto priemonę vairuojančio asmens eismo saugumo taisyklių pažeidimą, jeigu tai sukėlė nukentėjusiajam lengvą kūno sužalojimą ar padarė žymią materialinę žalą bei 1994 m. liepos 19 d., priėmus įstatymą Nr. I-551¹⁸, kuriuo buvo atsakyta baudžiamosios atsakomybės diferencijavimo pagal asmenų, kuriems sukelta mirtis, skaičių, vietoje to šio straipsnio 4 dalyje nurodant padarinius „jeigu tai sukėlė vieno ar daugiau asmenų mirtį“.

2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII-1968 buvo patvirtintas 10 metų lauktas naujasis Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas (toliau BK)¹⁹, kuris įsigaliojo 2003 m. gegužės 1 d. (praėjus 13 metų nuo Lietuvos nepriklausomybės atgavimo). Naujajame baudžiamajame kodekse kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas įtvirtintas atskirame XXXIX skyriuje „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui“, 281 straipsnyje. Atskiro skyriaus, skirto nusikaltimams ir baudžiamiesiems nusižengimams transporto eismo saugumui, įtvirtinimas Lietuvos baudžiamajame kodekse vertintinas teigiamai, kadangi jis atspindi transporto nusikaltimais pažeidžiamų vertybių ypatybes, padeda nustatyti šių nusikalstamų veikų specifiką ir pavojingumą visuomenei, labiau individualizuoti atsakomybę pagal kiekvieną grupę nusikalstamų veikų, padeda tiksliau nustatyti priežastis ir sąlygas, iššaukiančias šių veikų padarymą²⁰.

Taigi, nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui sistemą sudaro nusikalstamos veikos,

¹⁶ Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius: Justitia, 2006 m. P.39.

¹⁷ Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso, baudžiamojo ir administracinių teisės pažeidimų kodeksų pakeitimo ir papildymo//Valstybės žinios. 1993, Nr. 26-597.

¹⁸ Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Lietuvos Respublikos baudžiamojo, pataisos darbų ir baudžiamojo proceso kodeksų pakeitimo ir papildymo//Valstybės žinios. 1994, Nr. 60-1182.

¹⁹ Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas// Valstybės žinios. 2000-10-25. Nr. 89-2741.

²⁰ Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность.- Москва: Юридическая литература, 1990. С.13.

įtvirtintos LR BK XXXIX skyriaus „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui“ penkiuose straipsniuose. Šias nusikalstamas veikas, atsižvelgiant į pagrindinę baudžiamuoju įstatymu saugomą vertybę, galime sugrupuoti remdamiesi transporto rūšies kriterijumi, t.y.:

- 1) nusikalstamos veikos, kuriomis pažeidžiamas oro eismo saugumas (LR BK 278, 279, 280, 282 straipsniai);
- 2) nusikalstamos veikos, kuriomis pažeidžiamas vandens eismo saugumas (LR BK 278, 280, 282 straipsniai);
- 3) nusikalstamos veikos, kuriomis pažeidžiamas geležinkelių transporto eismo saugumas (LR BK 278, 280, 282 straipsniai);
- 4) nusikalstamos veikos, kuriomis pažeidžiamas kelių transporto eismo saugumas (LR BK 280, 281, 282 straipsniai).

Svarbiausias požymis, kuriuo BK 281 straipsnyje įtvirtinta nusikalstama veika „Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas“ skiriasi nuo kitų nusikalstamų veikų kelių transporto eismo saugumui yra tas, kad ją padaro asmuo, vairuodamas transporto priemonę. BK 280 straipsnis numato baudžiamąją atsakomybę už tyčinį ar dėl neatsargumo padarytą transporto priemonių ar kelių, juose esančių įrenginių sugadinimą, BK 282 straipsnis – už neatsargų transporto eismo tvarkos ar saugumo taisyklių pažeidimą, padarytą nevairuojant transporto priemonės.

Pažymėtina, kad LR BK 281 straipsnyje įtvirtinta norma yra specialioji normų, numatančių baudžiamąją atsakomybę už neatsargų gyvybės atėmimą (BK 132 straipsnis), sunkų sveikatos sutrikdymą dėl neatsargumo (BK 137 straipsnis), nesunkų sveikatos sutrikdymą dėl neatsargumo (139 straipsnis), turto sugadinimą ar sunaikinimą dėl neatsargumo (BK 188 straipsnis) atžvilgiu.

Analizuojant 2000 m. Lietuvos BK 281 straipsnio paskutiniąją redakciją, matome, kad atsakomybė, kaip ir anksčiau, diferencijuojama atsižvelgiant į atsiradusių padarinių sunkumo laipsnį (didelė turtinė žala, nesunkus arba sunkus kito žmogaus sveikatos sutrikdymas, žmogaus žūtis) ir į tai, ar kelių transporto priemonę vairuojantis asmuo buvo apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Tačiau objektyviuosius požymius žyminčios sąvokos yra tikslesnės nei iki įsigaliojant naujam baudžiamajam kodeksui, pavyzdžiui sąvoką „avarija“ pakeitė sąvoka „eismo įvykis“, sąvoką „neblaivus“ pakeitė sąvoka „apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, sąvoką „didelė materialinė žala“ pakeitė sąvoka „didelė turtinė žala“ ir t.t. “.

Pozityviai vertintina ir tai, jog įstatymų leidėjas naujojo BK 281 straipsnio 7 dalyje įtvirtino nuostatą, kad atsakomybė pagal šio straipsnio 1- 6 dalis kyla tik tais atvejais, kai jose nustatytos veikos yra padarytos dėl neatsargumo. 1961 m. BK 246 straipsnyje jame įtvirtinto nusikaltimo kaltės forma nebuvo nurodyta, nors teisės teorijoje ir buvo pripažįstama neatsargi kaltės forma²¹.

Reikėtų pažymėti, kad 2000 m. Lietuvos BK 38 straipsnyje įtvirtinta nuostata, kad asmuo, padaręs 281 straipsnyje numatytą nusikalstamą veiką, gali būti atleistas nuo baudžiamosios atsakomybės kaltininkui ir nukentėjusiajam susitaikius. Susitaikymo institutas senajam BK buvo įtvirtintas 1993 m. birželio 10 d.²², tačiau šio instituto taikyti nebuvo galima itin kvalifikuotų kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų atvejais. Taigi naujasis Baudžiamasis kodeksas praplėtė susitaikymo instituto taikymo galimybes pažeidus kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles.

Taigi, kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą galime apibrėžti kaip baudžiamajame įstatyme įtvirtintą nusikalstamą veiką, kuri padaroma dėl neatsargumo ir pasireiškia kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimu ir dėl to kilusiais nusikalstamais padariniais: nesunkiai ar sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata, žmogaus žūtimi, didele turtine žala. Šios nusikalstamos veikos padarymas užtraukia baudžiamąją atsakomybę dėl jos kaltam asmeniui, dėl ko jam kyla baudžiamajame įstatyme numatyti teisiniai padariniai.

Apibendrinus tai, kas išdėstyta, galime teigti, jog BK 281 straipsnis, numatantis baudžiamąją atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą, yra daugiamečio teisininkų darbo rezultatas, kuriam pirminiame etape didelės įtakos turėjo tarybinės Rusijos baudžiamoji teisė. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo modelis nuo pat jo pirminio modelio sukūrimo nuolat buvo tobulinamas, stengiantis užtikrinti dėl jo kaltiems asmenims baudžiamosios atsakomybės neišvengiamumą bei teisingos baudmės paskyrimą. Tačiau akivaizdu, jog dabartinio kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo modelio įtvirtinimas BK 281 straipsnyje, nereiškia jo tobulinimo pabaigos: teismų praktikoje susiduriama su įvairiomis kvalifikavimo pagal šį straipsnį problemomis, teikiami straipsnio pakeitimo projektai.

²¹ Piesliakas V. Vairuotojų atsakomybė už eismo saugumo taisyklių pažeidimą// Socialistinė teisė. 1981 m. Nr. 2. P. 37.

²² Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso, baudžiamojo ir administracinių teisės pažeidimų kodeksų pakeitimo ir papildymo//Valstybės žinios. 1993, Nr. 26-597.

2. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO IR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMO SUDĖTIS

Asmeniui, pažeidusiam kelių transporto eismo saugumo ar kelių transporto priemonių eksploatavimo taisykles, jeigu dėl to kilo baudžiamajame įstatyme numatyti sunkūs padariniai ir jei ši nusikalstama veika buvo padaryta dėl neatsargumo, kyla baudžiamoji atsakomybė pagal LR BK 281 straipsnį. Sąvoka „pažeidė kelių transporto eismo saugumo ar kelių transporto priemonių eksploatavimo taisykles“ susijusi su nusikaltimo sudėties nustatymu, kadangi tik nustatyta asmens veiksmuose nusikaltimo sudėtis gali būti pagrindas traukti jį baudžiamojon atsakomybėn²³. Todėl teigti, kad asmuo pažeidė kelių transporto eismo saugumo ar kelių transporto priemonių eksploatavimo taisykles, galima tik tada, kai nustatyta jo veiksmuose nusikaltimo sudėtis.

Taigi, šioje darbo dalyje nagrinėsime pagrindinius kelių transporto eismo saugumo ar kelių transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo sudėties požymius, kurių nustatymas yra būtinas baudžiamosios atsakomybės pagal LR BK 281 straipsnį kilimui, aptarsime šių požymių pasireiškimo minėtuose pažeidimuose specifiką, analizuosime Lietuvos Aukščiausiojo Teismo formuojamą teismų praktiką dėl minėtų pažeidimų.

2.1. Kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo objektyvieji požymiai

Objektyvieji nusikalstamos veikos požymiai – tai išorinė pavojingo kėsینimosi, kuriuo pažeidžiami baudžiamąjo įstatymo saugomi teisiniai gėriai, pasireiškimo pusė²⁴. Šioje darbo dalyje nagrinėsime šiuos pagrindinius nusikalstamą veiką, įtvirtintą LB BK 281 straipsnyje, apibudinančius objektyvius sudėties požymius:

- baudžiamuoju įstatymu saugomos vertybės (nusikaltimo objektas);
- pavojinga veika;
- pavojingi padariniai;
- priežastinis ryšys tarp pavojingos veikos ir pavojingų padarinių.
- specialaus subjekto požymis.

²³ Vaišvila A. Teisės teorija. Vadovėlis. Antrasis, pataisytas ir papildytas leidimas. Vilnius: Justitia, 2004. P.451.

²⁴ A. Abramavičius, A. Čepas, A. Drakšienė ir kt. Baudžiamoji teisė: bendroji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 1996 m. P. 167.

- apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų kaip kvalifikuojantis požymis.

2.1.1. Baudžiamuoju įstatymu saugomos vertybės

Pirmiausias ir svarbiausias veiksnys, nulemiantis žmogaus poelgio pavojingumą ir baudžiamąjį teisinį jo vertinimą, yra vertybės arba gėriai, kuriems šis poelgis daro žalą ar kelia pavojų²⁵. Todėl kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo sudėtį pradėsime nagrinėti nuo pagrindinio objektyviojo nusikalstamos veikos požymio – baudžiamojo įstatymo saugomų vertybių (nusikalstamos veikos objekto).

Baudžiamosios teisės literatūroje nėra vieningos nuomonės dėl nusikalstamos veikos objekto sampratos. Pritariame teisininkų nuomonei, kuria nusikalstamos veikos objektu (baudžiamojo įstatymo saugomomis vertybėmis) pripažįstama tai, į ką nukreipta pavojinga veika, ir kartu tai, ką įstatymų leidėjas nori apsaugoti baudžiamuoju įstatymu.

Atsižvelgiant į tai, kad baudžiamojo įstatymo saugomos vertybės yra baudžiamojo kodekso specialiosios dalies normų suskirstymo į skyrius pagrindinis kriterijus²⁶, LR BK 281 straipsnyje įtvirtinto nusikaltimo “Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas” saugomas vertybes galime nustatyti iš skyriaus, kuriame yra šis straipsnis, pavadinimo “Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui”. Taigi, darytina išvada, jog BK 281 straipsnio “Kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas” saugomos vertybės yra transporto eismo saugumas. Tai iš esmės skiria kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą nuo neatsargaus gyvybės atėmimo (BK 132 straipsnis), sunkaus sveikatos sutrikdymo dėl neatsargumo (BK 137 straipsnis), nesunkaus sveikatos sutrikdymo dėl neatsargumo (139 straipsnis), turto sugadinimo ar sunaikinimo dėl neatsargumo (BK 188 straipsnis). Tačiau tai ne vienintelė šiuo baudžiamuoju įstatymu saugoma vertybė. Remiantis didelę praktinę reikšmę turinčia baudžiamojo įstatymo saugomų vertybių klasifikacija į pagrindinę ir papildomą baudžiamojo įstatymo saugomą vertybę, transporto eismo saugumas yra pagrindinė BK 281 straipsnio saugoma vertybė, kurią pirmiausiai norėjo apsaugoti įstatymų leidėjas, nustatydamas veikos nusikalstamumą.

²⁵ Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius:Justitia, 2006 m. P. 210.

²⁶ ten pat. P. 219.

Papildomos kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo vertybės nustatytinos, atsižvelgiant į šiame straipsnyje (BK 281 straipsnyje) įtvirtintus nusikalstamus padarinius, kurie būtini baudžiamosios atsakomybės pagal šį straipsnį kilimui. Taigi papildomos kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo vertybės yra trys: žmogaus sveikata, žmogaus gyvybė ir nuosavybė. Kvalifikavimui pagal BK 281 straipsnį pakanka, kad pažeidžiant transporto eismo saugumą, būtų pažeista bent viena papildoma baudžiamąjį įstatymą saugoma vertybė²⁷ ir atvirkščiai: kvalifikavimui pagal BK 281 straipsnį būtina sąlyga, kad, darant veiką, būtų pažeista ne tik pagrindinė bet ir bent viena papildoma vertybė. Vieno eismo įvykio metu žala gali būti padaroma vienam papildomam objektui, dviem ar net visiems trimis: žmogaus sveikatai, žmogaus gyvybei ir nuosavybei. Pažeidus tik pagrindinę BK 281 straipsniu saugomą vertybę, baudžiamoji atsakomybė pagal BK 281 straipsnį nekils, nes veika atitiks ne baudžiamosios o administracinės atsakomybės sudėtį.

Pažymėtina, kad kai kurie teisininkai išskiria vieną kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo objektą, kuris apibrėžiamas kaip visuomeniniai santykiai saugaus transporto darbo sferoje arba visuomeninis saugumas²⁸. Teigiama, kad transporto darbo saugumas apima ir santykius, susijusius su žmonių gyvybės ir sveikatos, valstybinio, visuomeninio ir asmeninio turto apsauga, todėl išvardinti santykiai neišskiriami, kaip papildomi objektai. Taigi, teisininkai nėra vieningos nuomonės dėl šio nusikaltimo papildomų objektų. Tačiau galime teigti, kad nuomonių skirtumai dėl šio nusikaltimo objekto neturi reikšmės šio nusikaltimo kvalifikavimui, kadangi bet kuriuo atveju sutinkama, jog BK 281 straipsnyje įtvirtinta nusikalstama veika pažeidžiamos šios vertybės: transporto eismo saugumas, žmogaus gyvybė bei sveikata, nuosavybė. Atlikus Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nagrinėtų kasacinių bylų dėl BK 281 straipsnio pažeidimų analizę, paaiškėjo, jog kvalifikavimo problemų dėl nusikaltimo objekto nustatymo praktiškai nepasitaiko.

Nagrinėjant BK 281 straipsnyje įtvirtinta nusikalstama veika pažeidžiamas vertybes, svarbu atskleisti jų turinį. Baudžiamasis kodeksas neapibrėžia pagrindinės BK 281 straipsniu saugomos vertybės – transporto eismo saugumo - sąvokos. Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2 str. 25 d.²⁹ saugus eismas apibrėžiamas kaip eismo būklė, atspindinti jo dalyvių apsauga

²⁷ Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius: Justitia, 2006 m. P. 228.

²⁸ Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность.- Москва: Юридическая литература, 1990. С. 6.

²⁹ Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas// Valstybės žinios. 2000-10-31, Nr. 92-2883.

nuo kelių eismo įvykių ir jų pasekmių. Baudžiamosios teisės teorijoje teigiama, kad eismo saugumu reikėtų laikyti tokį transporto priemonių eismo teisinį sureguliovimą, kuris užkerta kelią fizinei ar turtinei žalai padaryti³⁰. Taigi, transporto eismo saugumo sąvoka siejama su eismo įvykių nebuvimu, žalingų padarinių išvengimu, nepaisant to, dėl kokių taisyklių pažeidimo šie padariniai galėtų atsirasti: transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimo, ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų. Todėl manome, jog pagrindinio LR BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos objekto - transporto eismo saugumo - sąvoka apima ir transporto priemonių eksploatavimo saugumą. Tačiau reikėtų pažymėti, kad kai kurie teisininkai mano priešingai bei vartoja dvi sąvokas "eismas" ir "eksploatavimas" apibendrinantį terminą "funkcionavimas", ir įvardina "kelių transporto funkcionavimo saugumą" kaip pagrindinės LR BK 281 straipsnio saugomos vertybės - transporto eismo saugumo – požymį³¹.

Lietuvos Respublikos Konstitucijos³² 19 straipsnyje įtvirtinta nuostata, jog žmogaus teisę į gyvybę saugo įstatymas. Tai pagrindinė ir svarbiausia žmogaus prigimtinė teisė, kurią saugo ne tik nacionaliniai, bet ir tarptautiniai teisės aktai. Pabrėžtina, jog baudžiamieji įstatymai saugo tik kito žmogaus gyvybę, t.y. savižudybė nėra laikoma nusikalstama veika. Taigi, kito žmogaus gyvybę gali būti atimama dėl kelių transporto priemonės vairuotojo neatsargios kaltės, jeigu jis pažeidė kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisykles, dėl ko įvyko eismo įvykis ir dėl kurio žuvo žmogus.

Žmogaus sveikata saugoma LR Konstitucijos (21 straipsnis) bei kitų bendrųjų teisės normų aktų. Sveikatos sutrikdymas apibrėžiamas kaip žmogaus sužalojimas arba susargdinimas pažeidžiant jo kūno audinių (organų) vientisumą ar sutrikdant jų funkcijas³³. Baudžiamieji įstatymai saugo tik kito žmogaus sveikatą, t.y. nėra baudžiama už savo kūno žalovimą. Tokią teismų praktiką formuoja Lietuvos Aukščiausiasis teismas, nagrinėdamas kasacines bylas.

Pavyzdžiui, kasacinėje byloje Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija konstatavo, jog būtina sąlyga buvo abiejų eismo įvykių dalyvių kelių eismo taisyklių pažeidimai. Tačiau kartu pažymėjo, kad baudžiamasis įstatymas nenumato baudžiamosios atsakomybės asmeniui už kelių eismo taisyklių pažeidimą, sukėlusį sveikatos sutrikdymą pačiam pažeidėjui. BK 281 straipsnis numato baudžiamąją atsakomybę tik už KET pažeidimą, sukėlusį eismo įvykį, dėl kurio sutrikdyta kito žmogaus sveikata. Todėl A. G. teismo nuosprendžiu negali būti pripažintas kaltu dėl nusikaltimo padarymo³⁴.

³⁰ A. Abramavičius, A. Čepas, A. Drakšienė ir kt. Baudžiamoji teisė: bendroji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 1996 m. P. 251.

³¹ Trunciene, Ieva. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas. Daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005. P. 55.

³² Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės Žinios, 1992-11-30, Nr. 33-1014.

³³ Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos teisingumo ministro ir Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2003 m. gegužės 23 d. įsakymas Nr. V-298/158/A1-86 "Dėl sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklių patvirtinimo" // Valstybės žinios. 2003. Nr. 52-2357.

³⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-19/2007.

Taigi, pagal 281 straipsnį, kito žmogaus sveikata gali būti sutrikdyta dėl kelių transporto priemonės vairuotojo neatsargios kaltės, jeigu jis pažeidžia kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles, dėl ko įvyksta eismo įvykis ir dėl kurio nesunkiai arba sunkiai sutrikdoma kito žmogaus sveikata.

Nuosavybę saugo LR Konstitucija (23 straipsnis) bei kiti Lietuvos Respublikos įstatymai. Baudžiamieji įstatymai nuosavybę, taip pat kaip ir gyvybę bei sveikatą, saugo tik nuo kitų asmenų kėsینimosi. BK 281 straipsnis numato baudžiamąją atsakomybę tik už kito asmens nuosavybei padarytą didelę turtinę žalą. Kiekvienu atveju nukentėjusiojo nuosavybei padaryta turtinė žala turi būti teismo įvertinta kaip didelė turtinė žala.

Apibendrinus išdėstytus teiginius, darytina išvada, kad Baudžiamoji atsakomybė asmeniui, pažeidusiam kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles, yra numatyta pirmiausia už tai, kad buvo pasikėsinta į pagrindinę BK 281 straipsniu saugomą vertybę - transporto eismo saugumą. Nors baudžiamosios teisės specialistai nėra vieningos nuomonės dėl papildomų kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo vertybių sampratos, tačiau nuomonių skirtumai dėl šio nusikaltimo objekto neturi reikšmės šio nusikaltimo kvalifikavimui, kadangi bet kuriuo atveju sutinkama, pažeidžiant pagrindinę baudžiamuoju įstatymu saugomą vertybę „transporto eismo saugumas“, pažeidžiamos ir šios vertybės: žmogaus gyvybė bei sveikata, nuosavybė.

2.1.2. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas kaip pavojinga veika

Nusikalstamos veikos apibrėžimo Baudžiamajame kodekse nėra, tačiau apibrėžtos dvi nusikalstamos veikos rūšys: nusikaltimas ir baudžiamasis nusižengimas. LR BK 11 straipsnio 1 dalyje nusikaltimas apibrėžtas kaip pavojinga ir šiame kodekse uždrausta veika (veikimas ar neveikimas), už kurią numatyta laisvės atėmimo bausmė. LR BK 12 straipsnyje apibrėžta, kad baudžiamasis nusižengimas yra pavojinga ir šiame kodekse uždrausta veika (veikimas ar neveikimas), už kurią numatyta bausmė, nesusijusi su laisvės atėmimu, išskyrus areštą. Taigi nusikaltimas ir baudžiamasis nusižengimas yra žmogaus veika, kuri visuotinai įvardijama kaip pavojinga³⁵.

³⁵ Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius: Justitia, 2006 m. P. 229.

Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo pavojingumą lemia asmenų naudojamos transporto priemonės, kurios yra padidinto pavojaus šaltinis. Kiekvienas asmuo, kaskart vairuodamas transporto priemonę, rizikuoja dėl tam tikrų priežasčių patekti į eismo įvykį (jį sukelti ar netinkamai reaguoti į susidariusią avarinę situaciją ir pan.). Todėl manome, kad tikslesnis terminas šios nusikalstamos veikos esmei apibudinti yra “rizikinga veika”.

LR BK 281 straipsnyje įtvirtintą pavojingą veiką apibudina šio straipsnio dispozicijoje esantis žodžių junginys “pažeidė kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles”. Tai blanketinė dispozicija, kurioje nenurodyta, kokią konkrečią normą asmuo pažeidė, o jos konkretinimo reikia ieškoti kitų teisės aktų normose.

Pagrindinis Lietuvos Respublikos teisės aktas, į kurį nukreipia BK 281 straipsnio blanketinės dispozicijos, yra 2008 m. liepos 16 d. Vyriausybės nutarimu Nr. 768 patvirtintos Kelių eismo taisyklės (toliau KET) ³⁶. Šios taisyklės detalizuoja Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo³⁷ nuostatas. Taigi, kiekvienas vairuotojas privalo laikytis KET reikalavimų dėl kelių transporto eismo saugumo ir kelių transporto priemonių eksploatavimo, kurie tiesiogiai nurodo, koks turi būti asmenų elgesys arba koks jis neturi būti; kai kurių kategorijų kelių transporto priemonės vairuojantys asmenys gali būti darbo santykių ar kitais pagrindais pasirašytinai supažindinti ir įpareigoti laikytis ne tik KET, bet ir kitų specialių taisyklių, instrukcijų³⁸. Tačiau instrukcijos, taisyklės ir kiti įstatymų lydymieji aktai, nustatantys eismą keliuose, specialiųjų krovinių vežimą, transporto priemonių naudojimą ir priežiūrą, važiavimą uždaroje teritorijoje, negali prieštarauti Kelių eismo taisyklėms (KET 2 punktas).

Kai kurie teisininkai teigia, kad transporto priemonių vairuotojų elgesys nustatomas ne tik kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklėmis, tačiau ir visuotinai priimtinomis nerašytomis taisyklėmis³⁹. Kiti teisininkai teigia priešingai, ir mano, kad Kelių eismo taisyklėse yra per daug neapibrėžtų reikalavimų, pavyzdžiui šių taisyklių 133 punkte nurodytas reikalavimas „pasirinkdamas važiavimo greitį, vairuotojas turi atsižvelgti į važiavimo sąlygas, ypač vietovės reljefą, kelio ir transporto priemonės būklę ir krovinį, meteorologines

³⁶ Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas 2008 m. liepos 16 d. Nr. 768 „Dėl Kelių eismo taisyklių, patvirtinimo“ // Valstybės Žinios, 2008-08-02, Nr. 88-3530.

³⁷ Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas// Valstybės žinios. 2000-10-31, Nr. 92-2883.

³⁸ Truncienė, Ieva. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas. Daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005. P.61-62.

³⁹ Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность.- Москва: Юридическая литература, 1976. С.29.

sąlygas, taip pat eismo intensyvumą...“). Negalime sutikti su pirmąja nuomone, kadangi ji prieštarauja pagrindinėms baudžiamosios atsakomybės nuostatoms. Tačiau nepritariame ir tam, kad Kelių eismo taisyklėse išdėstyti reikalavimai būtų griežtai apibrėžti, kadangi transporto priemonės valdymas kelyje yra sudėtingas dalykas, ir jo sėkmė priklauso nuo daugelio aplinkybių (kitų vairuotojų elgesio kelyje, oro sąlygų, pašalinių kliūčių ir t.t.). Manome, kad neįmanoma Kelių eismo taisyklėse įvardinti kaip kiekvienu konkrečiu atveju vairuotojas privalo elgtis, todėl jose privalo būti bendrojo pobūdžio normų, reguliuojančių eismo saugumą.

Akivaizdu, kad BK 281 straipsnyje įtvirtinta nusikalstama veika „Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas“ gali pasireikšti kelių transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimu arba (ir) transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimu. Svarbu tai, kad baudžiamoji atsakomybė pagal BK 281 straipsnį atsiranda tik už tokį kelių eismo saugumo ar (ir) transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą, kuris tiesiogiai susijęs su pagrindinio šios nusikalstamos veikos objekto – transporto eismo saugumo užtikrinimu.

Remiantis baudžiamosios teisės teorija, kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas gali pasireikšti tiek veikimu, tiek neveikimu. Kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimas veikimu gali pasireikšti greičio viršijimu, lenkimo taisyklių pažeidimu, važiavimu nesilaikant eismui reguliuoti ženklų ir t.t.⁴⁰. Transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimas veikimu gali būti padarytas pervežant keleivius transporto priemonėmis, kurios neturi atitinkamų įrengimų: sunkvežimiams, traktorių priekaboms ir pan. „Atsakomybė už neveikimą atsiranda tik teisės aktuose nustatytais atvejais, kai eismo taisyklės įpareigoja atitinkamoje situacijoje veikti, esant kelių transporto priemonę vairuojančio asmens pareigai bei galimybei veikti“⁴¹. Taigi, eismo saugumo taisyklių pažeidimas neveikimu – tai, sustabdžius transporto priemonę, įspėjamųjų ženklų nepaisymas, stovėjimas draudžiamoje vietoje, o transporto priemonės eksploatavimo taisyklės gali būti pažeistos tinkamai nepatikrinus transporto priemonės tinkamumo eismui prie vairo ir t.t.⁴².

Tačiau reikia pripažinti, kad praktiškai nustatyti ribą tarp veikimo ir neveikimo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimuose yra

⁴⁰ A. Abramavičius, D. Stasiulis, E. Bieliūnas ir kt.. Baudžiamoji teisė. Specialioji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 2000 m. P. 251.

⁴¹ Truncienė, Ieva. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas. Daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005. P. 62.

⁴² A. Abramavičius, D. Stasiulis, E. Bieliūnas ir kt.. Baudžiamoji teisė. Specialioji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 2000 m. P. 252.

sudėtinga. Dažnai procesiniuose dokumentuose šios nusikalstamos veikos pasireiškimo formos neįvardijamos⁴³. Šio klausimo nenagrinėja ir Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, nagrinėdamas kasacines bylas dėl šios nusikalstamos veikos. Tačiau manome, kad transporto eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimo pasireiškimo formos nustatymas turi esminės reikšmės veikos kvalifikavimui, nes padeda nustatyti pagrindinį objektyvųjį nusikalstamos veikos požymį - priežastinį ryšį tarp nusikalstamos veikos ir pavojingų padarinių.

Atsakomybė pagal LR BK 281 straipsnį atsiranda nepriklausomai nuo vietos, kur buvo pažeistos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklės (plente, gatvėje, geležinkelio pervažoje, kieme, laukų keliuose, važiuojant įmonės teritorija ir pan.)⁴⁴. Tokios pozicijos laikosi Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, nagrinėdamas kasacines bylas.

Pavyzdžiui kasacinėje byloje Nr. 2K-602/2006 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija konstatavo, jog Kelių eismo taisyklių 12 punkte eismo įvykis apibrėžiamas kaip kelyje, viešose arba privačiose teritorijose įvykęs įvykis, kurio metu, dalyvaujant judančiai transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta bent vien transporto priemonė, kroviny, kelias, jo statiniai, ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas. Todėl nepagrįstas kasacinio skundo teiginys, kad eismo įvykis įvyko privačioje namų valdoje ir dėl šios priežasties nukentėjusioji negali būti pripažįstama eismo dalyve.

Svarbu pabrėžti, jog pagal BK 281 straipsnį asmens veika kvalifikuojama tik tuo atveju, jeigu pažeidžiamos taisyklės, kurių paskirtis – užtikrinti eismo saugumą⁴⁵ t.y. kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklės. Jeigu vairuojant transporto priemonę buvo pažeistos ne kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklės, o, pavyzdžiui, saugos darbe saugumo technikos taisyklės, ir jeigu jos yra specialiosios normos BK 281 straipsnio atžvilgiu, tokias veikas reikėtų kvalifikuoti kaip darbų saugos ir sveikatos darbe reikalavimų pažeidimą pagal 176 straipsnį⁴⁶. Štai LR darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymo⁴⁷ 17 straipsnio 1 dalyje yra nurodyta, kad įmonės teritorijoje transporto priemonių eismas organizuojamas pagal atitinkamos transporto rūšies eismo taisykles. Pavyzdžiui, statybos įmonės darbuotojas, kurio darbo priemonė yra automobilis, vairuodamas automobilį įmonės teritorijoje, privalo laikytis Kelių eismo taisyklių. Taigi, šiuo atveju vairuotojui pažeidus Kelių eismo taisykles ir dėl to kilus sunkiems padariniams, asmens veika galėtų būti kvalifikuojama pagal BK 281 straipsnį „Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas“. Tačiau, jeigu minėtu atveju nelaimingas atsitikimas įvyktų transporto priemonei ne

⁴³ Truncienė, Ieva. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas. Daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005. P. 66.

⁴⁴ Lietuvos TSR baudžiamąjo kodekso komentaras. Vilnius: Mintis, 1989 m. P. 405.

⁴⁵ ten pat. P. 405.

⁴⁶ Truncienė, Ieva. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas. Daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005. P. 69.

⁴⁷ Lietuvos Respublikos darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymas// Valstybės žinios. 2003-07-16, Nr. 70-3170.

važiuojant, o stovint, pvz. pakraunant ar iškraunant krovinį, taisant transporto priemonę palindus po ja ir panašiai, baudžiamoji atsakomybė galėtų kilti tik pagal BK 176 straipsnį „Darbų saugos ir sveikatos apsaugos darbe reikalavimų pažeidimas“. Iš kitos pusės LR darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymo 17 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta nuostata, kad už visų rūšių transporto priemonių saugaus eismo organizavimą įmonės teritorijoje atsako darbdaviui atstovaujantis asmuo arba jo pavedimu darbdavio įgaliotas asmuo. Taigi darbdaviui atstovaujantis asmuo arba jo pavedimu darbdavio įgaliotas asmuo privalo užtikrinti, kad įmonės teritorijoje būtų sudarytos saugaus eismo sąlygos, pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos ir Lietuvos Respublikos Aplinkos ministro įsakymu patvirtintų Darboviečių įrengimo statybvietėse nuostatų⁴⁸ 4 priedo 13.2. punkte nurodyta, kad „pėsčiųjų judėjimo ir (arba) krovinių gabenimo kelių, įskaitant privažiavimo kelius krovimo darbams, matmenys turi būti nustatomi atsižvelgiant į tokių kelių potencialių naudotojų skaičių ir veiklos pobūdį. Jei judėjimo keliai skirti transporto priemonėms, turi būti numatytas pakankamai saugus atstumas arba numatyta saugos zona ar saugi įranga pėstiesiems. Keliai turi būti aiškiai pažymėti, reikiamai prižiūrimi ir tikrinami“. Darytina išvada, jog pažeidus šias ir panašias sąlygas, jeigu dėl to vairuojant transporto priemonę įvyktų nelaimingas atsitikimas žmonėms, atsakomybė kiltų pagal BK 176 straipsnį „Darbų saugos ir sveikatos apsaugos darbe reikalavimų pažeidimas“. Tačiau taip pat manome, kad darbų saugos ir sveikatos apsaugos darbe reikalavimų nesilaikymas neatleidžia vairuotojo nuo atsakomybės už jo paties nesilaikymą Kelių eismo taisyklių reikalavimų. Galima pastebėti, kad Lietuvos teismų praktikoje tokių kolizijos atvejų pasitaiko retai, todėl nėra aiški Lietuvos Aukščiausiojo Teismo, formuojančio Lietuvos teismų praktiką, pozicija šiuo klausimu. Tačiau galime kaip pavyzdį paminėti, kad Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija kasacinėje byloje Nr. 2K-38/2008, sprendama klausimą dėl neturtinės žalos dydžio konstatavo:

„prie traktoriaus buvo prikabinta žoliapjovė, kurios gabaritai buvo platesni negu traktoriaus gabaritai ir žoliapjovė buvo 0,7 m. išsikišusi už traktoriaus ir buvo iš dalies pirmoje eismo juostoje. Šiuo atveju KET 249 punkto reikalavimai buvo pažeisti, nes ji turėjo būti pažymėta šviesą atspindinčiais ženklais. To nebuvo padaryta. Tačiau atkreiptinas dėmesys, kad žoliapjovė buvo ne vairuotojo, o valstybinės įmonės nuosavybė ir pirmiausia įmonės atsakingi darbuotojai turėjo pasirūpinti, kad ji būtų matoma, įrengti šviesas ar šviesą atspindinčius ženklus. Taigi faktas, kad žoliapjovė nebuvo tuo aprūpinta, yra daugiau įmonės kaltė negu vairuotojo.“

Baigiant nagrinėti šią temą, reiktų pažymėti, kad kvalifikuojant transporto priemonės vairuotojo veiką, svarbu atsižvelgti ir į jo elgesį po nusikaltimo padarymo. Elgesys ne visada būna teisėtas, todėl neretai reikalauja papildomo teisinio įvertinimo. Vairuotojo, kalto dėl kelių eismo

⁴⁸ Lietuvos Respublikos Aplinkos ministro 2008 m. sausio 15 d. įsakymas Nr. A1-22/D1-34 „Dėl darboviečių įrengimo statybvietėse nuostatų patvirtinimo“//Valstybės žinios. 2008-01-24, Nr. 10-362.

saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo, sukėlusio nukentėjusiojo sveikatos sutrikdymus ir palikusio nukentėjusį be pagalbos pavojingoje gyvybei padėtyje, būtina kvalifikuoti kaip nusikaltimų sudėtį pagal BK 281 straipsnį ir 144 straipsnį (palikimas be pagalbos, kai gresia pavojus žmogaus gyvybei).

Apibendrinus išdėstytus teiginius, galime teigti, jog BK 281 straipsnio blanketinės dispozicijos lemia kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo, kaip pavojingos veikos, specifiką. BK 281 straipsnio blanketinės dispozicijos nukreipia tik į tas taisykles, kurių paskirtis yra užtikrinti kelių eismo saugumą ir tai yra kriterijus, leidžiantis atriboti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą nuo BK 176 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos „Darbų saugos ir sveikatos darbe reikalavimų pažeidimas“.

Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimo pasireiškimo formų (veikimo ar neveikimo) nustatymui Lietuvos teismų praktikoje turėtų būti skiriamas didesnis dėmesys, nes tai gali turėti esminės reikšmės veikos kvalifikavimui, kadangi padeda nustatyti priežastinį ryšį tarp nusikalstamos veikos ir pavojingų padarinių bei kaltę.

2.1.3. Pavojingi padariniai kaip objektyvusis nusikalstamos veikos požymis

Įstatymų leidėjas BK 281 straipsnyje įtvirtino materialiąją nusikalstamos veikos sudėtį, todėl ji yra baigta, kai dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo atsirado bent vienas šiame straipsnyje išvardintas padarinys:

1) „jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio nesunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata“ (BK 281 straipsnio 1 dalis).

2) „jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio nesunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata arba nukentėjusiajam asmeniui padaryta didelės turtinės žalos“ (281 straipsnio 2 dalis).

3) „jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata (281 straipsnio 3, 4 dalys).

4) „jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio žuvo žmogus“ (281 straipsnio 5,6 dalys).

Kaip matome, padarinių rūšis yra kriterijus, pagal kurį kvalifikuojamas kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas. Analizuojant BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos padarinius, svarbu pabrėžti, kad jų atsiradimas šiame straipsnyje susietas ne tik su kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo

taisyklių pažeidimu, bet ir su dar viena sąlyga – įvykusi eismo įvykiu. Taigi, pavojingi padariniai šioje nusikalstamoje veikoje priežastiniu ryšiu susieti ne tik su pavojinga veika, bet ir su sąlyga, kad dėl pavojingos veikos įvyko eismo įvykis.

Remiantis Kelių eismo taisyklių 3 punkte apibrėžta sąvoka, eismo įvykiu reikėtų laikyti kelyje, viešose arba privačiose teritorijose įvykusį įvykį, kurio metu, dalyvaujant judančiai transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta ar apgadinta bent viena transporto priemonė, kroviny, kelias, jo statiniai, ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas. Kaip matome, eismo įvykio sąvoka, pateikta Kelių eismo taisyklėse, apima ir dėl šio įvykio kilusius padarinius plačiąją prasme, o BK 281 straipsnio konkrečiose dalyse nusikalstami padariniai sukonkretinami, nurodant konkrečias jų rūšis. Vadinasi, darant išvadą, kad asmuo padarė kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą, pirmiausia būtina konstatuoti, jog, pažeisdamas kelių transporto eismo saugumo ar (ir) transporto priemonių eksploatavimo taisykles, asmuo sukėlė įvykį, kurio metu, dalyvaujant judančiai transporto priemonei, atsirado pavojingų padarinių. Kitame etape būtina nustatyti, kad atsiradę pavojingi padariniai prilygsta tam mastui, kurį numato BK 281 straipsnis, t.y. žuvo žmogus, nesunkiai ar sunkiai sutrikdyta žmogaus sveikata, padaryta didelė turtinė žala.

Praktikoje neretai pasitaiko atvejų, kai eismo įvykio metu pavojingi padariniai kyla keliems nukentėjusiesiems. Kvalifikavimas pagal LR BK 281 straipsnį nesikeičia dėl to, kokiam skaičiui nukentėjusiųjų buvo sutrikdyta sveikata ar kilo kiti pavojingi padariniai, tačiau ši aplinkybė svarbi teismams sprendžiant bausmės dydžio paskyrimo klausimą. Taigi, kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimai, sukėlę žalingus padarinius, numatytus keliose 281 straipsnio dalyse, tačiau sudarančius vieną nusikaltimą, kvalifikuotini pagal straipsnio dalį, numatančią atsakomybę už sunkiausių padarinius⁴⁹. Nusikaltimai gali būti kvalifikuoti pagal skirtingas BK 281 straipsnio dalis, jei jie buvo padaryti skirtingu laiku, skirtingose vietose ir nebuvo tarpusavyje susiję, pvz. vairuotojas eismo įvykio metu padarė sveikatos sutrikdymą asmeniui, išsigandęs pabėgo ir skubėdamas vėl padarė kitą eismo įvykį kurio metu buvo padarytas kitokio laipsnio sveikatos sutrikdymas ar žuvo žmogus⁵⁰.

Fizinė žala – tai vienas iš galimų padarinių, nustatytų LR BK 281 straipsnio dispozicijose, kuris gali pasireikšti sveikatos sutrikdymu arba gyvybės atėmimu.

1. Atsakomybė už BK 281 straipsnio pažeidimą, sukėlusį sunkų ar nesunkų sveikatos

⁴⁹ Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность.- Москва: Юридическая литература, 1990. С. 60.

⁵⁰ Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность.- Москва: Юридическая литература, 1976. С. 51.

sutrikdymą, kyla pagal šio straipsnio 1, 2, 3, 4 dalis.

Sveikatos sutrikdymas apibrėžiamas kaip žmogaus sužalojimas arba susargdinimas pažeidžiant jo kūno audinių (organų) vientisumą ar sutrikdant jų funkcijas⁵¹. Sužalojimas – tai žmogaus kūno audinių ar organų anatominio vientisumo ar jų funkcijų pažeidimas mechaniniu, fiziniu ar cheminiu poveikiu. Susargdinimas – tai organizmo funkcijų sutrikdymas biologiniu, fiziniu, cheminiu ar psichiniu poveikiu arba nesuteikiant būtinos medicinos pagalbos⁵². Teismo medicinoje transporto traumas priskiriamos mechaniniams sužalojimams⁵³. Taigi, teisingas kai kurių autorių pastebėjimas, kad kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimu sveikatos sutrikdymas padaromas ne susargdinimu, o sužalojimu, t.y. dažniausiai mechaniniu poveikiu pažeidžiamas žmogaus kūno audinių ar organų anatominis vientisumas ar jų funkcijos⁵⁴.

Sveikatos sutrikdymo mastą kiekvienu konkrečiu atveju, remiantis Sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklėmis, nustato teismo medicinos ekspertai, išskyrus tam tikras išimtis.

Nesunkus sveikatos sutrikdymas nustatomas, kai dėl sužalojimo ar susargdinimo nėra sunkaus sveikatos sutrikdymui priskiriamų požymių, tačiau sužalojimas ar susargdinimas sutrikdo sveikatą ilgesniam nei 10 dienų laikotarpiui⁵⁵. Dėl tokio abstraktaus nesunkaus sveikatos sutrikdymo apibrėžimo teismų praktikoje dažnai pasitaiko ginčų dėl nustatyto sveikatos sutrikdymo masto.

Pavyzdžiui, kasacinėje byloje Nr. 2K-247/2008 kasatorius teigė, jog nėra patikimų duomenų, jog įvykio metu nukentėjusiajai buvo padarytas nesunkus sveikatos sutrikdymas. Kasatorius, savaip interpretuodamas bylos aplinkybes, kritikavo specialisto išvadą dėl nukentėjusiosios sveikatos sutrikdymo masto, nurodydamas, kad ji yra neišsami, nemotyvuota, nepagrįsta objektyviais duomenimis, todėl jo manymu turėjo būti paskirta teismo medicinos ekspertizė. Tačiau Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija kasacinį skundą atmetė ir konstatavo, jog šioje byloje teismams nebuvo pagrindo dėl nukentėjusiosios sveikatos sutrikdymo masto skirti teismo medicinos ekspertizę. Iš byloje esančių įrodymų, tarp jų – specialisto išvados, matyti, kad minėto eismo įvykio metu nukentėjusiajai buvo padarytas kaklo sumušimas, kurį specialistas įvertino kaip nesunkų sveikatos sutrikdymą, nes dėl šio sumušimo nukentėjusiosios sveikata buvo sutrikdyta ilgiau nei dešimt dienų.

Taigi, šis nesunkaus sveikatos sutrikdymo požymis, siejantis nesunkaus sveikatos

⁵¹ Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos teisingumo ministro ir Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2003 m. gegužės 23 d. įsakymas Nr. V-298/158/A1-86 “Dėl sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklių patvirtinimo” // Valstybės žinios. 2003. Nr. 52-2357.

⁵² ten pat.

⁵³ Truncienė, Ieva. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas. Daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005. P. 79.

⁵⁴ ten pat. P.80.

⁵⁵ Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos teisingumo ministro ir Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2003 m. gegužės 23 d. įsakymas Nr. V-298/158/A1-86 “Dėl sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklių patvirtinimo” // Valstybės žinios. 2003. Nr. 52-2357.

sutrikdymo mastą su dešimties dienų sveikatos sutrikdymo laikotarpiu yra labai nekonkretus, nes nėra aišku, kokie dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo kilę sužalojimai gali būti konstatuoti kaip nesunkus sveikatos sutrikdymas. Tačiau manome, kad nusikalstamų padarinių nustatymo metodika teismų praktikoje funkcionuoja teigiamai, kadangi nesunkų sveikatos sutrikdymą nustato teismo medicinos ekspertai, prisiimdami atsakomybę už tai. Jei abejojama teismo medicinos ekspertizės išvada, yra galimybė skirti pakartotinę teismo ekspertizę.

Remiantis Sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklėmis, nesunkus sveikatos sutrikdymas taip pat nustatomas, jei nukentėjęsysis praranda nedidelę dalį – daugiau nei 5 procentus, bet mažiau nei 30 procentų – profesinio ar bendro darbingumo. Bendruoju darbingumu, remiantis šiomis taisyklėmis, laikomas žmogaus gebėjimas ir galimybė dirbti darbus, kuriems nereikia specialių žinių, kvalifikacijos ir įgūdžių. Profesinis darbingumas apibrėžiamas kaip žmogaus gebėjimas ir galimybė dirbti darbus, kuriems reikia specialių žinių, kvalifikacijos ir įgūdžių. Taigi, šiuo atveju nesunkaus sveikatos sutrikdymas nustatomas, jei žmogus praranda galimybę dirbti. Šis nesunkaus sveikatos sutrikdymo požymis yra gana konkretus ir dėl jo nustatymo Lietuvos teismų praktikoje problemų nekyla.

Sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklių 6 punkte apibrėžta sunkaus sveikatos sutrikdymo sąvoka, išdėstant konkrečias sužalojimų ar susargdinimų rūšis, pvz. kaukolės skliauto atviri ir įspaustiniai bei pamato kaulų lūžiai (6.6.1 p.), galvos smegenų sumušimas su ryškiais neurologiniais židininiais simptomais, patvirtintas specialiais tyrimais (6.6.2 p.) ir t.t. Tačiau remiantis šių taisyklių 6.11 punktu, sunkus sveikatos sutrikdymas – tai sužalojimas, dėl kurio prarandama didelė dalis – 30 ir daugiau procentų – bendro darbingumo. Be to, minėtų taisyklių 6.12 punkte apibrėžta, kad sunkus sveikatos sutrikdymas – tai nepataisomas kūno subjaurojimas, kai prie tokių išvadų prieina teisėsaugos institucija, atsižvelgdama į teismo medicinos eksperto išvadą dėl kūno sužalojimo pasekmių pašalinimo galimybės. Be to, nepataisomo kūno subjaurojimo nustatymo tendencijas, atsižvelgiant į konkrečias bylos aplinkybes, formuoja Lietuvos teismų praktika. Tačiau dėl šios taisyklių nuostatos teismų praktikoje pasitaiko atvejų, kad ikiteisminio tyrimo metu teismo medicinos ekspertų nustatytas sveikatos sutrikdymo mastas skiriasi nuo sveikatos sutrikdymo masto, kurį nustato teismas nuosprendyje.

Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, nagrinėdamas kasacinę bylą Nr. 2K-47/2008, konstatavo, kad nepagrįsti kasatoriaus teiginiai apie tai, jog teismai netinkamai įvertino eismo įvykio padarinius, susijusius su nukentėjusiaja. Eismo įvykio metu troleibuso keleivei buvo padaryti veido sužalojimai. Ikiteisminio tyrimo metu nukentėjusiajai dėl nosies kaulų lūžimo buvo konstatuotas nesunkus sveikatos sutrikdymas. Tuo tarpu teisiamajame posėdyje apklausti specialistas ir ekspertė davė išvadą, kad nukentėjusiosios veide esantis randas ir po operacinio gydymo neišnyks, jis liks pastebimas. Todėl teismas

nuosprendyje padarė išvadą, kad dėl šio eismo įvykio nukentėjusiajai buvo nepataisomai subjaurotas veidas ir todėl eismo įvykio metu nukentėjusiajai buvo padarytas sunkus sveikatos sutrikdymas.

2. Žmogaus mirties faktas, nustatomas, kai negrįžtamai nutrūksta žmogaus kraujotaka ir kvėpavimas arba įvyksta žmogaus smegenų mirtis⁵⁶. Atsakomybė už BK 281 straipsnio pažeidimą, sukėlusį žmogaus mirtį, atsiranda nepriklausomai nuo to, kiek laiko praėjo nuo kaltininko padaryto sunkaus sveikatos sutrikdymo iki nukentėjusiojo mirties, jeigu tarp kaltininko padarytos nusikalstamos veikos ir kilusių padarinių (mirties) yra priežastinis ryšys. Tokią išvadą darome remdamiesi 2004 m. birželio 18 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarimo Nr. 46⁵⁷ 4 punktu, kuriame konstatuota, jog, jei nukentėjusiojo mirties priežastis buvo kaltininko padarytas sveikatos sutrikdymas, tai atsakomybė už žmogaus gyvybės atėmimą atsiranda „nepriklausomai nuo to, ar nukentėjusysis mirė tuoj po padarytos veikos, ar praėjus kuriam laikui, taip pat nepriklausomai nuo to, ar jis buvo netinkamai gydomas, ar netinkamai diagnozuoti jo sužalojimai, ir kad, nesant šių aplinkybių, mirties galbūt buvo galima išvengti“. Taigi, konstatavus, kad mirties priežastimi yra komplikacijos, atsiradusios sužalojimo gydymo metu, kartu pripažįstama, kad mirties priežastimi yra ir sužalojimai, kurie buvo gydomi, nes jeigu nebūtų sužalojimų, jų nereikėtų gydyti ir nekiltų komplikacijos⁵⁸.

Baudžiamoji atsakomybė už BK 281 straipsnio 2 dalyje įtvirtintos nusikalstamos veikos padarymą gali kilti, jei pažeidus kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisykles, įvyko eismo įvykis, dėl kurio nukentėjusiajam asmeniui padaryta didelės turtinės žalos. Nukentėjusiuoju šiuo atveju gali būti tiek fizinis, tiek juridinis asmuo.

Turtinė žala - tai padariniai, susiję su žala nuosavybei. Turtinė žala BK 281 straipsnio prasme gali pasireikšti tik tiesiogine turtine žala. Netiesioginė turtinė žala šiuo atveju neskaičiuojama, pvz., dėl sugadintos transporto priemonės įvykusi darbų prastova neturėtų būti įskaičiuojama į materialinės žalos dydį⁵⁹.

Požymis „didelė turtinė žala“ yra vertinamasis, todėl kiekvienu konkrečiu atveju, ar žala yra didelė, sprendžia teismas, atsižvelgdamas ne tik į žalos piniginę išraišką, bet ir į nukentėjusiojo

⁵⁶ Lietuvos Respublikos žmogaus mirties nustatymo ir kritinių būklių įstatymas //Valstybės žinios. 1997, Nr. 30-712.

⁵⁷ 2004 m. birželio 18 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarimas Nr. 46 „Dėl teismų praktikos nusikaltimų žmogaus gyvybei bylose“//Teismų praktika.2004 Nr. 21.

⁵⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-2/2005.

⁵⁹ A. Abramavičius, D. Stasiulis, E. Bieliūnas ir kt.. Baudžiamoji teisė. Specialioji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 2000 m. P. 252.

turtinę padėtį, išlaikytinių buvimą ir kitas aplinkybes⁶⁰. Kadangi nėra oficialaus šio termino išaiškinimo, teismai, nagrinėdami bylas dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų, taip pat remiasi teismų praktika.

Baudžiamosios teisės teorijoje teigiama, kad tam tikrais atvejais vertinamieji požymiai gali būti išaiškinami panaudojant oficialų įstatymo aiškinimą, remiantis tos pačios sąvokos analogišku išaiškinimu, pateiktu kitame Baudžiamojo kodekso skyriuje. Pavyzdžiui, LR BK XXXI skyriaus „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai ekonomikai ir verslo tvarkai“ 212 straipsnyje (Sąvokų išaiškinimas) nustatyta, kad šiame skyriuje nurodyta didelė turtinė žala yra 150 MGL dydžio suma viršijanti žala. Kyla klausimas, ar galima šiuo sąvokos išaiškinimu pasinaudoti kaip įstatymo aiškinimo analogija BK 281 straipsnio 2 dalies dispozicijoje įtvirtintai sąvokai „didelė turtinė žala“ aiškinti. Darytina išvada, kad šiuo atveju įstatymo aiškinimo analogija netaikytina, kadangi skiriasi ne tik įstatymo saugomos vertybės, tačiau ir pačios nusikalstamos veikos. Beveik visos nusikalstamos veikos ekonomikai ir verslo tvarkai yra tyčinės, dauguma jų sudėčių yra formaliosios, jų dalykas dažniausiai susijęs su įmonių ar tam tikrų asmenų finansine veikla⁶¹. Visais šiais požymiais nusikalstamos veikos ekonomikai ir verslo tvarkai skiriasi nuo BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos. Juk pažeidus kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles, turtinė žala padaroma dėl neatsargumo, nesiekiant jos. Nukentėjusieji nuo minėtos nusikalstamos veikos gali būti bet kurie atsitiktiniai asmenys su skirtingomis turtinėmis padėtimis. Todėl teismui tenka pačiam aiškinti įstatymą (BK 281 straipsnio 2 dalis), savarankiškai vertinti padarytą žalą – didelė ji ar nedidelė.

Pažymėtina, kad patraukus kaltininką baudžiamojon atsakomybėn, jis neatleidžiamas nuo civilinės atsakomybės už turtinę ar neturtinę žalą, kilusią dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo. Remiantis BPK 109 straipsniu, nukentėjęs asmuo turi teisę pareikšti kaltinamajam arba už kaltinamojo veikas materialiai atsakingiems asmenims civilinį ieškinį dėl turtinės ar neturtinės žalos atlyginimo.

Apibendrinus tai, kas išdėstyta, darytina išvada, jog BK 281 straipsnis numato baudžiamąją atsakomybę ne tik už pavojingos veikos padarymą, dėl to įvykusį eismo įvykį, bet ir už šia veika kitiems asmenims sukeltus padarinius: žmogaus žūtį, nesunkų ar sunkų sveikatos sutrikdymą, padarytą didelę turtinę žalą. Dėl šių padarinių nustatymo Lietuvos teismų praktikoje dažnai kyla

⁶⁰ 1996 m. birželio 21 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato nutarimas Nr. 43 „Dėl teismų praktikos nagrinėjant turto prievartavimo baudžiamąsias bylas“//Teismų praktika. 1996. Nr. 3-4.P.92.

⁶¹ A. Abramavičius, D. Stasiulis, E. Bieliūnas ir kt.. Baudžiamoji teisė. Specialioji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 2000 m. P.442.

ginčų. Tai lemia abstrakčiai suformuluotos nusikalstamus padarinius apibrėžiančios sąvokos: nesunkaus sveikatos sutrikdymą apibrėžianti sąvoka, siejanti nesunkaus sveikatos sutrikdymo nustatymą su 10 dienų sveikatos sutrikdymo laikotarpiu, sunkaus sveikatos sutrikdymą apibrėžianti sąvoka „nepataisomas kūno subjaurojimas“, neapibrėžta sąvoka „didelė turtinė žala“. Tačiau manome, jog nebūtų tikslinga šias sąvokas konkretinti. Kiekvieno eismo įvykio aplinkybės ir dėl jų kilę padariniai yra skirtingi, todėl teigiamai vertintina tai, jog kiekvienu konkrečiu atveju teismas ar teismo medicinos ekspertai turi galimybę įvertinti padarinių mastą, atsižvelgiant į bylos aplinkybes. Tai padeda individualizuoti bausmę kaltajam asmeniui ir įgyvendinti teisingumo principą.

2.1.4. Priežastinis ryšys tarp kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo ir kilusių pavojingų padarinių

Tiriant kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų bylas, nustatius pavojingos veikos požymius ir esant pavojingiems padariniams, būtina nustatyti objektyvųjį nusikalstamos veikos sudėties požymį - priežastinį ryšį tarp pavojingos veikos ir baudžiamajame įstatyme numatytų padarinių. Priežastinis ryšys tarp nusikalstamos veikos ir nusikalstamų padarinių apibrėžiamas kaip santykis, kuriam esant, veika sukelia ir nulemia nusikalstamos veikos padarinius⁶². Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse neapibrėžta priežastinio ryšio sąvoka, nenurodytos priežastinio ryšio nustatymo taisyklės, todėl priežastinis ryšys nustatomas, remiantis baudžiamosios teisės teorijoje pateiktomis taisyklėmis bei įstatymo aiškinimu.

Teisės moksle egzistuoja daug įvairių priežastinio ryšio teorijų: būtinos pasekmės teorija, pakankamos priežasties teorija, tiesioginės pasekmės teorija, betarpiškos pasekmės teorija, artimiausios priežasties teorija⁶³. Tačiau reikšmingiausios baudžiamosios teisės mokslui yra dvi teorijos - tai ekvivalentinio ir adekvataus priežastinio ryšio teorijos.

Remiantis ekvivalentinio priežastinio ryšio teorija, aiškinama, kad kiekviena sąlyga, be kurios žalingo rezultato nė nebūtų buvę, yra to žalingo rezultato padarinys. Priežastinis ryšys egzistuoja tik tada, kai veiksmas yra ekvivalentinė padarinio priežastis, t.y. būtina, privaloma sąlyga. Jeigu grandinė tarp veiksmo ir jo rezultato nutrūksta įsikišus trečiajam asmeniui, ekvivalentinio priežastinio ryšio tarp veiksmo ir padarinių nebelieka⁶⁴.

⁶²A. Abramavičius, A. Čepas, A. Drakšienė ir kt. Baudžiamoji teisė: bendroji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 1996 m. P. 254.

⁶³ten pat. P.178.

Remiantis adekvataus priežastinio ryšio teorija, aiškinama, kad priežastinis ryšys tarp veiksmų ir jų žalingų padarinių egzistuoja tada, kai veiksmai padidina žalos atsiradimo galimybę. Jeigu konkrečių veiksmų nebūtų buvę, padidintos žalos atsiradimo rizikos taip pat nebūtų buvę. Taigi adekvati priežastis nėra vienintelė tam tikrų padarinių priežastis⁶⁵.

Lietuvoje pripažįstama ekvivalentinio priežastinio ryšio teorija. Lietuvos teismų praktikoje priežastinis ryšys nustatinėjamas naudojantis būtiniosios kilusių padarinių sąlygos nustatymo, konkrečios padarinių priežasties nustatymo bei priežastinio ryšio pobūdžio (dėsningojo ar atsitiktinio) nustatymo taisyklėmis.

Priežastinis ryšys nagrinėjamos kategorijos bylose yra sudėtingas, priklauso nuo daugelio faktorių, tarpinių grandžių, visos įvykio grandinės vystymosi. Taigi kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų ypatumas tas, kad dažnai padarinių kilimą galima susieti su keliomis priežastimis ar sąlygomis ir reikia nustatyti, kuri priežastis buvo pagrindinė padariniams kilti. Tokiomis priežastimis ir sąlygomis gali būti neteisėti transporto priemonių vairuotojų veiksmai, neatsargus kitų eismo dalyvių elgesys, kelio ir oro sąlygos, transporto, signalizacijos priemonių techninė būklė ir t.t.

Pavyzdžiui, D.N. nuteistas pagal BK 281 straipsnio 6 dalį už tai, kad vairuodamas automobilį „Mazda 626“, pažeisdamas Kelių eismo taisyklių reikalavimus, sukeldamas pavojų žmonėms, sudarydamas pavojų eismo saugumui, vairuodamas kelių transporto priemonę būdamas apsvaigęs nuo alkoholio (vidutinio girtumo laipsnio), viršydamas leistiną greitį, važiuodamas didesniu nei leistina gyvenvietėse greičiu – apie 78 km/h, – neatsižvelgdamas į eismo judrumą, atsiradus kliūčiai ir iškilus eismo saugumo grėsmei, privalėdamas sulėtinti vairuojamos kelių transporto priemonės greitį ir visiškai sustabdyti kelių transporto priemonę nesukeldamas pavojaus kitiems eismo dalyviams, nesuvaldė vairuojamos kelių transporto priemonės, partrenkė pėstijį G.U. ir mirtinai jį sužalojo, atsitrenkė į važiuojantį atbuline eiga dešinio šaligatvio link automobilį „VW Passat variant GL“, vairuojamą A. Z., sužalodamas šiame automobilyje važiuosius keleivius: E.J., padarydamas jai sunkų sveikatos sutrikdymą, A. U., padarydamas jai nesunkų sveikatos sutrikdymą, A. U. bei padarydamas jam nesunkų sveikatos sutrikdymą.

Nuteistasis savo kasaciniame skunde prašė nuosprendį panaikinti ir perduoti bylą iš naujo nagrinėti apeliacine tvarka. Jis teigė, kad šioje byloje yra nustatyta, kad tiek autoavarijos kilimas, tiek neigiamų padarinių atsiradimas priežastingai susijęs su visų autoavarijoje dalyvavusių vairuotojų ir pėsčiojo G.U. veiksmis.

Kasacinis skundas buvo atmestas. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija konstatavo, kad nukentėjusieji įvykio vietoje padarė kai kuriuos Kelių eismo taisyklių reikalavimų pažeidimus, tačiau šie pažeidimai nebuvo kilusių pasekmių priežastimi. Akivaizdu, kad tuo atveju, jeigu nuteistojo D.N. vairuojamas automobilis nebūtų trenkęsis į G.U. ir A.Z. vairuojamą automobilį, G.U. nebūtų žuvęs ir nebūtų kilusios kitos nuosprendžiuose nurodytos pasekmės. Taigi nuteistojo D.N. veiksmai buvo kilusių pasekmių būtina sąlyga. Susidariusioje eismo situacijoje tuo atveju, jeigu D.N. būtų laikęsis Kelių eismo taisyklių reikalavimų, jis būtų galėjęs išvengti susidūrimo, vadinasi, D.N. veika buvo autoavarijos metu kilusių pasekmių priežastimi. Nukentėjusiųjų elgesys, prieštaraujantis Kelių eismo taisyklių reikalavimams, taip pat buvo pasekmių sąlyga, nes negalima atmesti galimybės, kad tuo atveju, jeigu nukentėjusieji būtų

⁶⁴ A. Abramavičius, A. Čepas, A. Drakšienė ir kt. Baudžiamoji teisė: bendroji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 1996 m. P.178.

⁶⁵ ten pat. P.179.

laikęsi Kelių eismo taisyklių reikalavimų, autoavarijos pasekmės būtų kitokios. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad nukentėjusiųjų veiksmai, nors ir neatitikę Kelių eismo taisyklių reikalavimų, patys savaime nebūtų sukėlę kokių nors pasekmių, jeigu šių taisyklių nebūtų pažeidęs ir D.N., pagrindine autoavarijos priežastimi yra nuteistojo D.N. padaryti Kelių eismo taisyklių reikalavimų pažeidimai⁶⁶.

Kaip matome iš pateikto pavyzdžio, kai eismo įvykyje dalyvavo net keli eismo dalyviai, ir visi jie pažeidė Kelių eismo taisykles, labai sudėtinga nustatyti, kurio iš eismo dalyvių padaryti pažeidimai, ir kurie iš jų, priežastiniu ryšiu susieti su padariniais. Taigi, tais atvejais, kai padarinių kilimą galima susieti su keliomis priežastimis, naudingi du Lietuvos teismų praktikoje pripažįstami priežastinio ryšio nustatymo etapai (momentai): būtinosios padarinių kilimo sąlygos nustatymas ir priežastinio ryšio pobūdžio nustatymas⁶⁷.

Būtinosios padarinių kilimo sąlygos (lot. *conditio sine qua non*⁶⁸) nustatymas - tai fakto, ar įstatyme aprašyta ir asmens padaryta veika buvo būtina padarinių kilimo sąlyga, nustatymas⁶⁹. Šis metodas paremtas ekvivalentinio priežastinio ryšio teorija, kuria remiantis teigiama, jog priežastinis ryšys egzistuoja tik tada, kai veiksmas yra ekvivalentinė padarinių priežastis, t.y. būtina, privaloma sąlyga⁷⁰. Būtinoji padarinių kilimo sąlyga nustatoma eliminuojant iš situacijos paeiliui kiekvieną galimą padarinių atsiradimo sąlygą, t.y. kiekvieną nustatytą pavojingą veiką, kuri iš principo galėtų turėti įtakos padariniams kilti, ir paliekant visas kitas padarinių kilimo sąlygas⁷¹. Tačiau, kalbant apie būtinosios padarinių kilimo sąlygos nustatymo etapą, reikėtų pažymėti, jog, išvadai, kad yra priežastinis ryšys tarp asmens padarytos veikos ir nusikalstamų padarinių, padaryti vis tikrai neužtenka nustatyti būtinąją padarinių kilimo sąlygą. Nustačius būtinąją padarinių kilimo sąlygą, reikia nustatyti ir tai, ar tokia veika buvo konkrečiai padarinių priežastis. Lietuvos Aukščiausiasis teismas, nagrinėdamas kasacines bylas dėl kelių transporto eismo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo, ne kartą pabrėžė, kad konstatuojant priežastinį ryšį tarp kaltininko veikos ir kilusių padarinių, būtina nustatyti, jog kaltininko veika buvo ne tik būtina kilusių padarinių sąlyga, bet ir šių padarinių priežastis⁷². Taigi, ne kiekviena būtinoji padarinių kilimo sąlyga yra šių padarinių būtina priežastis. Eismo dalyvio veika, kuria padaromas Kelių eismo taisyklių pažeidimas, eismo įvykio priežastimi yra tuo atveju, jeigu analogiškoje situacijoje laikantis

⁶⁶Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-2/2005.

⁶⁷Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-38/2008.

⁶⁸A.T. Veličkienė. Lotynų kalba. Vilnius:Lietuvos teisės akademijos Leidybos centras, 2000 m. P.201

⁶⁹Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius:Justitia, 2006 m. P. 284.

⁷⁰A. Abramavičius, A. Čepas, A. Drakšienė ir kt. Baudžiamoji teisė: bendroji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 1996 m. P. 254.

⁷¹Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius:Justitia, 2006 m. P. 284.

⁷²Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-2/2005.

taisyklių reikalavimų įvykis nebūtų įvykęs⁷³.

Būtinios padarinių kilimo sąlygos bei šių padarinių priežasties nustatymas ypatingai svarbią reikšmę įgauna tais atvejais, kai padarinių kilimas sąlygotas ne tik neteisėtų transporto priemonių vairuotojų veiksnu, bet ir atsitiktinių sąlygų (sudėtingasis priežastinis ryšys). Tokiais atvejais nustatyti priežastinį ryšį tarp pavojingos veikos ir pavojingų padarinių labai sudėtinga. Esant tokiai situacijai, galima padaryti skubotą išvadą, jog eismo įvykis buvo nulemtas ne neteisėtų transporto priemonių vairuotojų veiksnu, bet atsitiktinių sąlygų. Tačiau pasinaudojant būtinios padarinių kilimo sąlygos nustatymo taisykle, išvada apie priežastinį ryšį gali būti priešinga. Šiuo atveju būtinoji padarinių kilimo sąlyga nustatoma eliminuojant iš situacijos pavojingą asmens veiką, tačiau ne eliminuojant iš situacijos atsitiktinių, nuo žmogaus valios nepriklausančių aplinkybių.

Pavyzdžiui kasacinėje byloje Nr. 2K-459/2005 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija konstatavo, kad J. S. vairuojamo automobilio kairiojo rato padanga prasilenkimo su priešpriešine juosta važiuojančiu automobiliu momentu buvo dehermetizuota. Ši aplinkybė buvo viena iš eismo įvykio sąlygų. Kita eismo įvykio sąlyga, o kartu ir šio įvykio priežastimi pripažinti J. S. padaryti Kelių eismo taisyklių reikalavimų pažeidimai: neblaivus vairavo automobilį, kurio stabdžių sistema neatitiko nustatytų reikalavimų. Įvykio metu J. S. vairuojamo automobilio padanga ne sprogo, o buvo dehermetizuota. Dėl padangos dehermetizacijos padidėjo kairiojo rato pasipriešinimas judėjimui, atsirado jėga, sukanti automobilį apie vertikalią ašį prieš laikrodžio rodyklę, ir dėl to tapo sunkiau jį valdyti, tačiau tai nebuvo priežastimi, dėl kurios automobilis staiga suktųsi į kairę pusę ir nuvažiuotų nuo kelio. Paneigti nuteistojo J. S. parodymai apie tai, kad po smūgio į kairį ratą automobilį staiga metė į kairę pusę. Automobilio kairio rato padangos prakiurimas važiavimo metu buvo eismo įvykio sąlyga, kurios vairuotojas negalėjo ir neprivalėjo numatyti, tačiau pagal nustatytas faktines įvykio aplinkybes tuo atveju, jeigu S. S. nebūtų pažeidęs Kelių eismo taisyklių reikalavimų, t. y. būtų buvęs blaivus ir važiavęs techniškai tvarkingu automobiliu, padangos dehermetizacija negalėjo sukelti tų pasekmių, kurios kilo eismo įvykio metu.

Būtinios padarinių kilimo sąlygos nustatymas sudėtingas yra tais atvejais, kai kelių vairuotojų Kelių eismo taisyklių pažeidimai įtakojo eismo įvykį. Tuo atveju, kai kelių eismo taisykles pažeidžia keli eismo dalyviai, labai svarbu nustatyti, kurio eismo dalyvio veikos buvo priežastiniame ryšyje su kilusiais padariniais. Būtinios padarinių kilimo sąlygos nustatymas reikalauja nustatyti ar kiekvieno, ar tik vieno eismo dalyvio padarytas eismo saugumo taisyklių pažeidimas buvo būtina padarinių kilimo sąlyga⁷⁴. Pavyzdžiui, išvada, kad dviejų vairuotojų Kelių eismo taisyklių pažeidimai buvo būtina kilusių padarinių sąlyga, buvo padaryta kasacinėje byloje Nr. 2K-118/2008. Ši byla praėjo sudėtingą kelią: buvo atlikta teismo ekspertizė, keli eksperimentai versijoms patikrinti, byla buvo nagrinėjama viena kartą pirmosios ir po du kartus apeliacinės ir kasacinės instancijos teismų. Tai rodo, kad pripažinti kelių asmenų padarytus

⁷³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-2/2005.

⁷⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-38/2008.

kelių eismo taisyklių pažeidimus būtina kilusių padarinių sąlyga, yra labai sudėtinga. Be to, manome, jog būtinios padarinių kilimo sąlygos bei šių padarinių priežasties nustatymo taisyklės gali lemti teismų pastangas nustatyti vieną eismo įvykio ir dėl jo kilusių padarinių kaltininką. Dažniausiai teismų praktikoje nustatomas pagrindinis ir vienintelis eismo įvykio kaltininkas, kurio padarytas kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas tiesioginiu ryšiu susijęs su eismo įvykio metu kilusiais padariniais.

Lietuvos teismų praktikoje, nustatant priežastinio ryšio pobūdį, daroma išvada, kad priežastinis ryšys buvo dėsningas (būtinasis) arba atsitiktinis⁷⁵. Būtinasis priežastinis ryšys apibudinamas kaip būdingas, dėsningas vidinis reiškinių ryšys, kuris iš anksto yra numatomas⁷⁶. Tik išvada apie būtinąjį priežastinį ryšį pagrindžia, kad tiriamojoje veikoje yra objektyviųjų požymių. Išvada apie atsitiktinį priežastinį ryšį leidžia teigti nesant priežastinio ryšio baudžiamuoju teisiniu požiūriu, nes priežastinis ryšys baudžiamuoju teiseje siejamas tik su būtinuoju priežastiniu ryšiu⁷⁷. Atlikus Lietuvos kasacinių bylų dėl BK 281 straipsnio pažeidimų analizę, galime teigti, jog teismai, nagrinėdami bylas dėl BK 281 straipsnio pažeidimų, įrodinėdami priežastinį ryšį, retai kada įvardina priežastinio ryšio pobūdį. Dėl priežastinio ryšio pobūdžio praktiškai nekyla ginčų teisiniame procese. Nuosprendžiuose paprastai tiesiog konstatuojama, kad yra „tiesioginis priežastinis ryšys“ arba priežastinio ryšio nėra. Taigi priežastinio ryšio pobūdžio nustatymui Lietuvos teismų praktikoje dar nėra skiriama reikiamo dėmesio.

Nagrinėjant baudžiamąsias bylas dėl 281 straipsnyje apibrėžtos nusikalstamos veikos, dažnai pasitaiko, kad kaltinamasis kaltinamas pažeidęs kelis Kelių eismo taisyklių pažeidimus, dėl ko įvyko eismo įvykis ir kilo tam tikrų sunkių nusikalstamų padarinių. Tačiau asmens patraukimui baudžiamajon atsakomybėm už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą reikšmingas tik toks pažeidimas, kuris objektyviai gali sukelti BK 281 straipsnyje nurodytus padarinius, t.y. tarp šio pažeidimo ir padarinių turi būti nustatytas būtinasis priežastinis ryšys. Visi kiti minėtų taisyklių pažeidimai, kurie tokių padarinių nesukelia, sudaro pagrindą patraukti asmenį administracinėn atsakomybėn. Tačiau nuosprendžiuose dažnai išvardijami visi kelių transporto priemonę vairavusio asmens Kelių eismo taisyklių pažeidimai, net ir tie, kurie nėra priežastiniu ryšiu susieti su padariniais.

⁷⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-38/2008.

⁷⁶ Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius:Justitia, 2006 m. P. 291.

⁷⁷ ten pat. P. 291.

Pavyzdžiui Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus kolegija, nagrinėdama kasacinę bylą Nr. 2K-22/2005, konstatavo, jog nuteistasis S. D. kasaciniame skunde pagrįstai teigia, kad kai kurie iš jam inkriminuotų KET pažeidimų – 59 punkto (draudimas vairuoti transporto priemonę neturint šios teisės), 138 ir 139.1 punktų (privalomumas įjungti artimąsias ar tolimąsias žibintų šviesas) nėra priežastiniame ryšyje su autoįvykio kilimu. Techniniu požiūriu tiesioginiame priežastiniame ryšyje su eismo įvykio kilimu buvo automobilio „Mazda 626“ vairuotojo S. D. veiksmai, prieštaravę KET 53, 172 punktų bei kelio ženklų Nr. 329 „Ribotas greitis“ reikalavimams. Byloje nenustatyta, kad tai, jog nuteistasis S. D. vairavo automobilį neturėdamas tam teisės, tiesiogiai įtakojo eismo įvykio kilimą. Taip pat byloje nėra pakankamai duomenų apie tai, kad S. D. važiuo neįjungęs žibintų šviesų ir, jei toks pažeidimas ir buvo, ar jis įtakojo eismo įvykio kilimą.

Praktikoje pasitaiko atvejų, kai vairuotojas pažeidė kelių eismo taisykles, tačiau nukentėjusysis taip pat nesilaikė eismo saugumo taisyklių (staiga išėjo prieš važiuojantį transportą, kurio nebuvo įmanoma sustabdyti iki kliūtis). Šiuo atveju priežastinio ryšio klausimą paprasčiausia būtų spręsti taip: kadangi asmuo vairavo transporto priemonę neblaivus (arba viršijo nustatytą greitį) ir užvažiavo ant nukentėjusiojo, kurį sunkiai sužalojo, objektyviai tarp atsiradusių padarinių ir veikos priežastinis ryšys yra. Tačiau priežastinio ryšio situaciją vertinant kaltės požiūriu, gali paaiškėti, kad nepriklausomai nuo eismo saugumo taisyklių pažeidimo automobilio avarijos dėl nukentėjusiojo elgesio išvengti nebuvo įmanoma. Tokiu atveju, asmens patraukimas baudžiamojon atsakomybėn gali būti siejamas su objektyviu pakaltinimu, kuris šiuolaikinėje baudžiamojoje teisėje yra nepriimtinas⁷⁸. Tačiau reikia pripažinti, jog dažnai vairuotojų vairavimas esant apsvaigusiems, lemia kitus jų padarimus Kelių eismo taisyklių pažeidimus. Įrodyta, kad net nežymus alkoholio kiekis žmogaus organizme iš esmės mažina jo sugebėjimą vairuoti transporto priemonę⁷⁹. Tai ne būtinai reiškia, kad apsvaigęs nuo alkoholio asmuo sukels avarinę situaciją. Apsvaigusio nuo alkoholio asmens reakcija yra lėtesnė, orientacija prastesnė, todėl jis gali netinkamai reaguoti į jau susidariusią avarinę situaciją ir taip padaryti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą.

Pavyzdžiui, kasacinėje byloje Nr. 2K-277-/2007 kasatorius teigė, jog tai, kad jis vairavo transporto priemonę neblaivus, negali būti iškart laikoma jo kaltės įrodymu, kad būtent ši sąlyga turėjo įtakos padariniams – eismo įvykio, kurio metu žuvo žmogus, kilimui. Tačiau Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija konstatavo, kad R. M. pažeidė KET 14. 1 punkto nuostatas, kurios įpareigoja vairuotoją ne tik važiuoti neviršijant leistino greičio, bet ir leistiną greitį pasirinkti atsižvelgiant į eismo judrumą, krovinio ir transporto priemonės ypatumus bei būklę, kelio ir meteorologines sąlygas, matomumą, kad kiekvienu atveju galėtų suvaldyti transporto priemonę, bei 14.2 punkto nuostatas, kad atsiradus kliūčiai ar iškilus eismo saugumo grėsmei vairuotojas (jeigu jis gali tai pastebėti) privalo sulėtinti transporto priemonės greitį, net visiškai ją sustabdyti arba apvažiuoti kliūtį, nesukeldamas pavojaus kitiems eismo dalyviams. Šios įstatymo nuostatos nereiškia, kad vairuotojas visais atvejais nesuvaldęs transporto

⁷⁸ A. Abramavičius, D. Stasiulis, E. Bieliūnas ir kt.. Baudžiamoji teisė. Specialioji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 2000 m.P. 253.

⁷⁹ . Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность.- Москва: Юридическая литература, 1976. С. 29.

priemonės ir dėl to kilus įstatymo numatytiems padariniams bus traukiamas atsakomybėn. Tačiau vairuotojas privalo laikytis šių nuostatų taip, kad esant objektyviai galimybei pastebėti kliūtį, numatyti pavojų eismo saugumui, galėtų transporto priemonę suvaldyti ir taip išvengti pavojaus.

Lietuvos teismų praktikoje laikomasi nuostatos, jog vieno vairuotojo padarytas Kelių eismo taisyklių pažeidimas neatleidžia kitų vairuotojų nuo pareigos imtis visų nuo jų priklausančių priemonių, kad išvengtų eismo įvykio. Dažnai kasacinėse bylose vairuotojai, nuteisti už BK 281 straipsnio pažeidimą, eismo įvykiui kilus pėsčiųjų perėjoje, teigia, jog pėstysis kaltas dėl eismo įvykio, nes jis gatvę kirto ne tam skirtoje pėsčiųjų perėjoje, o šalia jos. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija, nagrinėdama analogišką situaciją kasacinėje byloje Nr. 2K-274/2005, konstatavo, jog:

„pėsčiųjųėjimas per gatvę ne pažymėta perėja, o šalia jos, neatleidžia vairuotojo nuo pareigos artėjant prie nereguliuojamos pėsčiųjų perėjos laikytis Kelių eismo taisyklių reikalavimų. Klaidinga manyti, kad grubus pėsčiojo ar kitų vairuotojų neatsargumas, dėl ko buvo padarytas eismo įvykis ir žuvo žmogus, visais atvejais neužtraukia baudžiamosios atsakomybės. Vairuotojas vairuodamas transporto priemonę, turi būti maksimaliai atidus ir apdairus. Jis turi turėti omenyje ne tik normalias judėjimo sąlygas, bet turi būti pasirengęs įvairiems netikėtumams, nelaukta eismo situacija, greitai reaguoti į netikėtus eismo sąlygų pasikeitimus, laiku stabdyti, sumaniai išvengti atsiradusių kliūčių ir pan.“

Pažymėtina, kad minėta vairuotojo pareiga imtis visų nuo jų priklausančių priemonių, kad išvengtų eismo įvykio nėra besąlyginė, ji atsiranda tada, kai yra realus, tiesioginis pavojus eismo saugumui.

Pavyzdžiui kasacinėje byloje Nr. 2-K-195/2007 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus kolegija konstatavo, kad reguliuojamoje sankryžoje transporto priemonės, važiuojančios per sankryžą degant žaliajam šviesoforo signalui, vairuotojas turi pagrįstą teisę tikėtis, kad kiti eismo dalyviai, kurie taip pat įpareigoti laikytis eismo taisyklių, nepažeis jų, ir savo veiksmais nekels pavojaus kitiems eismo dalyviams, turintiems pagal kelių eismo taisyklių reikalavimus judėjimo per sankryžą pirmenybę. Todėl transporto priemonės vairuotojas neprivalo lėtinti greičio ar stabdyti transporto priemonę vien tik dėl to, kad yra teorinė tikimybė, kad kiti eismo dalyviai gali nesilaikyti eismo taisyklių ir pažeisti transporto priemonės vairuotojo pirmumo teisę, kol dar nėra tiesioginio pavojaus eismo saugumui.

Analizuojant priežastinio ryšio nustatymo ypatumus kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių taisyklių pažeidimuose, svarbu pabrėžti, jog priežastinio ryšio nustatymo etapų pagalba priežastinis ryšys teismo turi būti ne tik nustatytas, bet ir įrodytas. Nepakanka nuosprendyje konstatuoti priežastinio ryšio tarp nusikalstamos veikos ir pavojingų padarinių buvimo faktą.

Pavyzdžiui, kasacinėje byloje Nr. 2K-187/2005 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus kolegija konstatavo, jog teismas nuosprendyje tik vienu sakiniu konstatavo, kad „nusikaltimas įrodytas“. Tačiau nuosprendžio aprašomojoje dalyje teismas nepateikė nei vieno įrodymo, kuris liudytų, kad būtent L.I. veiksmuose yra BK 281 straipsnio 5 dalyje numatyto ir jam inkriminuoto nusikaltimo sudėtis. Vertinant L.I. padarytą veiką BK 281 straipsnio prasme pagrindinis momentas yra nustatyti jo padarytus eismo saugumo taisyklių pažeidimus ir nustatyti priežastinį ryšį tarp kiekvieno kelių eismo taisyklių pažeidimo ir kilusių padarinių. Tai yra būtina sąlyga padaryti išvadai koks būtent taisyklių pažeidimas buvo priežastiniu ryšiu susijęs su kilusiais padariniais.

Priežastinio ryšio tarp vairuotojo veikos, kuria pažeidžiamos Kelių eismo taisyklės, ir eismo įvykio, dėl kurio kilo BK 281 straipsnyje numatyti padariniai, konstatavimas yra teisinis klausimas, sprendžiamas vertinant duomenis, kuriais nustatomos faktinės veikos aplinkybės (įvykio vieta, laikas, kelio ir kitos aplinkos sąlygos, vairuotojo, kitų įvykio dalyvių veiksmai transporto priemonės techninė būklė, pasekmės ir kt.). Įvertinęs visus esamus duomenis, teismas sprendžia ar buvo padaryti Kelių eismo taisyklių pažeidimai ir ar šie pažeidimai buvo eismo įvykio priežastimi. Duomenų, kuriais vadovaudamiesi teisėjai sprendžia apie priežastinį ryšį tarp veikos ir padarinių, šaltiniu yra ir autotechninių ekspertizių aktai, kuriais nustatomos faktinės įvykio aplinkybės⁸⁰.

Taip pat reikėtų pažymėti, kad Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas nereikalauja kiekvienoje baudžiamojoje byloje išnaudoti visas įstatymuose numatytas įrodinėjimo priemones bei būdus, pavyzdžiui, gauti kelias viena kitą dubliuojančias specialisto išvadas, būtinai skirti ekspertizę ar net kelias ekspertizes, tirti visus proceso dalyvių nurodomus dokumentus ir pan. Įrodinėjimas baudžiamajame procese turi ribas – jis turi vykti tol, kol nustatomos visos svarbios (o ne visos įmanomos) bylai aplinkybės ir nelieka protingos tikimybės, kad naujų duomenų tyrimas galėtų pakeisti daromas išvadas dėl tam tikrų svarbių aplinkybių pripažinimo nustatytais ar nenustatytais⁸¹.

Eksperto išvados nustatant tiesą byloje ne visada turi vienodą reikšmę, tačiau kartais šios išvados turi ypatingai didelę reikšmę. Bylos tyrimui ir eismo įvykio mechanizmo bei priežasčių nustatymui ypatingą reikšmę specialiosios žinios turi tada, kai liudytojų parodymai dėl įvykio aplinkybių bei įvykio vietos apžiūros duomenys negali atskleisti visų eismo įvykio detalių ir jo dalyvių veiksmų toje situacijoje. Štai kasacinėje byloje Nr. 2K-460 / 2004 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija suabejojo nuteistojo kalte ir konstatavo, jog:

iš kriminalistinės trasologinės ir mikrodalelių ekspertizės išvados nustatyta, kad ant nukentėjusiojo striukės ir kelnų yra dviejų rūšių neorganinio stiklo mikrodalelių. Dalis mikrodalelių tikėtina priklauso lakštiniam stiklui, naudojamam automobilių langams. Ekspertė R.P.teisiamajame posėdyje paaiškino, kad lakštinio stiklo dalelės galėjo atsirasti tik tuo atveju, jeigu stiklas buvo pažeistas nuo stipraus smūgio. Kompleksine teismo medicinos – autotechnine ekspertize nustatytas nukentėjusiojo kūno sužalojimų padarymo eismo įvykio metu mechanizmas ir išvadoje nurodyta, kad nukentėjusiojo galvos sužalojimai galėjo būti padaryti nukentėjusiajam atsitrenkiant pakaušio kaire puse į automobilio priekinį stiklą. Įrodymų, patvirtinančių, jog nuteistojo automobiliui buvo sugadintas kėbulas (sulankstytas statramstis ar stogas) arba priekinis stiklas byloje nėra.

Iš pateikto pavyzdžio matyti, kad iš tiesų kartais teismo ekspertizės yra labai informatyvios, svarbios nusikalstamos veikos įrodinėjimui. Tai iš esmės būdinga toms byloms, kuriose tam tikras

⁸⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-459/2005.

⁸¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-114/2008.

aplinkybes, detales galima paaiškinti mokslo metodais (fizikos, chemijos ir t.t.). Iš kitos pusės eksperto išvados dar nereiškia nustatytos tiesos. Juk ir pateiktame pavyzdyje matyti, jog nepaneigta dar viena versija, jog kaltinamasis po eismo įvykio galėjo automobilio stiklą pakeisti. Taigi priežastinio ryšio nustatymas yra teismo, o ne ekspertų kompetencijoje. Ekspertai sprendžia tik techninius klausimus, o teismas – teisinius. Priežastinio ryšio buvimas techniniu požiūriu dar nereiškia priežastinio ryšio buvimo teisiniu požiūriu⁸². Kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo fakto nustatymas taip pat yra teismo, o ne ekspertų kompetencijoje. Tik teismo kompetencijoje yra vertinti ekspertų išvadas ir sutikti su jomis pilnai ar iš dalies. Taigi eismo įvykio ekspertizės akte nurodomos išvados apie priežastinį ryšį yra tik prielaida teisinei išvadai, kurią daro teismas. Todėl specialistų išvados ir ekspertizės aktai gali būti byloje pripažinti įrodymais, kai jų išvados yra nuoseklus tyrimo rezultatas ir gauti duomenys atitinka įstatymo reikalavimus bei yra pagrįsti išsamiau bylos aplinkybių išnagrinėjimu.

Pasitaiko atveju, kai autotechninės ekspertizės akte konstatuojama, jog nustatyti, kurio iš eismo dalyvių veiksmai sąlygojo autoavarijos kilimą, techniniu požiūriu negalima. Tokiais atvejais išvada apie priežastinį ryšį daroma išanalizavus visą įvykio aplinkybių situaciją. Pavyzdžiui, esant analogiškai situacijai, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus kolegija konstatavo, kad

„nustatytų įvykio aplinkybių situacijos analizė duoda pagrindo išvadai, kad M. S., pažeisdamas Kelių eismo taisyklių reikalavimus, nakties metu, užtverdamas važiuojamąjį kelio dalį savo automobiliu ir tinkamai nepažymėjęs kliūties, turėjo ir galėjo numatyti, kad dėl tokios jo veikos gali įvykti autoavarija – eismo įvykis.“⁸³

Lietuvos teismų praktikoje, nustatant, kuri sąlyga, lėmusi eismo įvykį, yra pagrindinė, svarbią reikšmę turi specialisto autotechniko kompetencija⁸⁴. Vertinant kai kurių specifinių ekspertizių rūšių aktus ar specialisto išvadas, tikrinamos ir vertinamos ir kai kurios kitos ekspertizės. Pavyzdžiui, vertinant ekspertizių, kurių tyrimo objektu yra tam tikrais specialiais teisės aktais reglamentuota žmogaus veikla, būtina patikrinti, ar ekspertas neviršijo savo specialių žinių ribų ir ar nesprendė teisinių klausimų, kurie nėra jo kompetencijoje⁸⁵.

Pavyzdžiui Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus kolegija, nagrinėdama kasacinę bylą Nr. 2K-650/2005, išnagrinėjusi specialisto išvadą bei specialisto apklausos duomenis nagrinėjant bylą pirmosios bei apeliacinės instancijos teisme, nustatė prieštaravimus. Apklausiamas teismo posėdyje specialistas V. P. nurodė: „Žinoma, leistinu greičiu važiuojant, automobilis stabdytų anksčiau. Dviratininkas turėtų spėti išvažiuoti per kelią“. „Vairuotojo parodymai visiškai neatitinka schemas. Jei tikėtume schema, peršasi mintis, jog vairuotojas kalba netiesą. Automobilio stabdymas prasidėjo kairėje kelio

⁸² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-187/2005.

⁸³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-459/2005.

⁸⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-650/2005.

⁸⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-2/2005.

pusėje“. Apklausiamas apeliacinės instancijos teismo posėdyje V. P. nurodė: „Atlikdamas tyrimą neturėjau tikslių duomenų. Dabar liudytoja nurodo, kad dviratininkas vinguriavo. Dviratininkas važiavo įstrižai. Vairuotojas, važiuodamas tvarkingu automobiliu, negalėjo sustabdyti laiku, jei dviratininkas važiavo tiesiai, o po to metėsi per kelią. Aš negalėjau teismo posėdyje pasakyti, kad jei V. B. būtų važiavęs 90 km/h greičiu, jis nebūtų privažiavęs to kelio ruožo, kuriame dviratininkas kirto kelią ir autoįvykis nebūtų įvykęs“. Specialistas pateikė prieštaringas išvadas dėl vairuotojo galimybės išvengti autoįvykio, jei jis būtų važiavęs leistinu greičiu. Be to, remdamasis liudytojos V. B. parodymais, specialistas be papildomo tyrimo keitė akto išvadas. Kai kuriose paaiškinimuose specialistas peržengia kompetencijos ribas, kalbėdamas apie priežastinį ryšį, pagrindinę sąlygą autoįvykiui kilti.

Baigiant nagrinėti šią temą reikėtų pažymėti, jog nustatytas priežastinis ryšys tarp pavojingos veikos ir nusikalstamų padarinių dar nereiškia, jog asmuo padarė nusikalstamą veiką. Priežastinis ryšys tarp pavojingos veikos ir padarinių yra objektyvusis nusikalstamos veikos sudėties požymis, atskleidžiantis tik objektyvųjį ryšį tarp pavojingos veikos ir padarinių, tačiau neatskleidžiantis asmens psichinio santykio su daroma pavojinga veika ir padariniais. Asmens pripažindinimui kaltu dėl nusikalstamos veikos padarymo, būtina nustatyti ir pagrindinį subjektyvųjį nusikalstamos veikos sudėties požymį – kaltę, atskleidžiančią asmens psichinį santykį su daroma pavojinga veika ir padariniais.

Apibendrinus tai, kas išdėstyta, darytina išvada, jog priežastinis ryšys tarp kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo ir kilusių pavojingų padarinių ypatingas tuo, kad dažnai padarinių atsiradimas sąlygojamas daugelio aplinkybių, faktorių, tarpinių grandžių, visos įvykio grandinės vystymosi. Todėl teismų praktikoje dėl jo nustatymo dažnai kyla kvalifikavimo problemų. Kadangi Lietuvos teisės aktai nereglamentuoja priežastinio ryšio nustatymo taisyklių, teismai, konstatuodami ir įrodinėdami priežastinį ryšį tarp kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo ir kilusių pavojingų padarinių, turėtų remtis Lietuvos Aukščiausiojo Teismo formuojama teismų praktika, kurioje pripažįstami du priežastinio ryšio nustatymo etapai: būtinosios kilusių padarinių sąlygos ir priežastinio ryšio pobūdžio (dėsningojo ar atsitiktinio) nustatymas.

Neteisingam veikų kvalifikavimui pagal BK 281 straipsnį įtakos turi tai, kad teismai, nustatydami būtinąją padarinių kilimo sąlygą, dažnai nenustato, ar ši sąlyga buvo konkreči kilusių padarinių priežastis, taip pat nenustato priežastinio ryšio pobūdžio, nors tik išvada apie dėsningąjį priežastinį ryšį pagrindžia, kad tiriamoje veikoje yra objektyviųjų požymių. Siekiant išvengti klaidų, nustatant priežastinį ryšį tarp kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo ir kilusių pavojingų padarinių, būtina remtis baudžiamosios teisės teorijoje pateiktomis priežastinio ryšio nustatymo taisyklėmis ir įstatymo aiškinimu. Todėl labai svarbu, kad teismams būtų teikiama specialių žinių priežastinio ryšio nustatymo klausimais, šia tema būtų rengiami mokymai, teikiama specialioji literatūra.

2.1.5. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo specialaus subjekto požymis

Nusikaltimo, numatyto LR BK 281 straipsnyje, subjektu gali būti tik fizinis asmuo, kuriam iki nusikaltimo padarymo buvo suėję šešiolika metų (LR BK 13 straipsnis). BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos specialųjį subjektą charakterizuoja požymis „tas, kas vairuodamas transporto priemonę“. Taigi, LR BK 281 straipsnyje įtvirtinto nusikaltimo subjektas yra asmuo, vairuojantis transporto priemonę. Nagrinėjant šią temą, svarbu atskleisti dvi pagrindines specialųjį subjektą apibrėžiančias sąvokas: „vairuodamas“ ir „transporto priemonė“.

Vairuotojas Kelių eismo taisyklių 3 punkte apibrėžiamas kaip asmuo, vairuojantis transporto priemonę. Vairuotojams gali būti prilyginami asmenys, dalyvaujantys eisme pagal šiose taisyklėse apibrėžtus papildomus reikalavimus (vadeliotojai, raiteliai, asmenys, varantys keliu gyvulius ar paukščius), taip pat asmenys, kurie moko vairuoti. Ši sąvoka turi per nelyg plačią reikšmę LR BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos prasme. LR BK 281 straipsnio prasme vairuotojas – tai asmuo, kuris vairuoja (ar moko vairuoti) automobilį, traktorių, kitą savaeigę mašiną, troleibusą, motociklą ir kitas mechanines transporto priemones (BK 281 straipsnio 9 dalis). Atsižvelgiant į KET 230 punktą, asmuo, kuris moko vairuoti, prilyginamas vairuotojui. Jis privalo laikytis vairuotojams nustatytų reikalavimų ir užtikrinti, kad mokymo metu būtų laikomasi šių taisyklių.

2007 m. spalio 17 d. Lietuvos Vyriausiojo Administracinio Teismo teisėjų pasitarime aprobuotame teismų praktikos administracinių teisės pažeidimų bylose, iškeltose pagal Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų Kodekso 126 straipsnio 1, 2 ir 3 dalį, apibendrinime teigiama, jog bendrine lietuvių kalbos prasme, vairuoti – reiškia valdyti vairu, todėl transporto priemonės vairavimas nėra privalomai sietinas su automobilio vidaus variklio užvedimu, kurio pagalba ir varoma transporto priemonė. Taigi, kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo subjektas yra asmuo, kuris valdo transporto priemonę vairu. Tačiau kyla klausimas, ar minėto pažeidimo subjektas būtinai turi vairu valdyti judančią transporto priemonę. Logiška būtų daryti išvadą, kad asmuo vairu valdo tik judančią transporto priemonę, nes priešingu atveju, jeigu transporto priemonė nejuda, tai jos valdymas vairu nevyksta. Akivaizdu, kad važiuojant ir stabdant transporto priemonę juda ir yra valdoma vairu, todėl šiais veiksmais pažeidus kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles, gali kilti baudžiamoji atsakomybė pagal LR BK 281 straipsnį. Tačiau kyla klausimas, ar gali kilti baudžiamoji atsakomybė pagal LR BK 281 straipsnį, jeigu Kelių eismo taisyklių pažeidimai padaromi transporto priemonei stovint, pavyzdžiui, pažeidus KET 153 punkte numatą draudimą atidaryti sustojusios transporto priemonės dureles, jeigu tai kelia pavojų arba kliudo kitiems eismo dalyviams. Žvelgiant į teksto prasmę, darytina išvada, kad dėl šio taisyklių pažeidimo

baudžiamoji atsakomybė negali kilti, nes asmuo, padaręs šį pažeidimą neatitiktų BK 281 straipsnio specialaus subjekto požymio - „tas, kas vairuodamas transporto priemonę“. Tačiau Lietuvos teismų praktikoje kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimai, padaryti judančiai ar stovinčiai transporto priemonei kvalifikuojami pagal LR BK 281 straipsnį.

Pavyzdžiui, kasacinėje byloje Nr. 2K-19/2007 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija konstatavo, jog KET pažeidimai, dėl kurių padarymo kasatorius nuteistas, pasireiškė tuo, kad, esant blogam matomumui, vairuodamas maršutinį autobusą, neleistinoje vietoje sustojo ir stovėjo važiuojamoje dalyje, neįjungė avarinės šviesos signalizacijos ir taip sudarė transporto priemonių vairuotojams netikėtą kliūtį.

Kaip matome, šioje byloje asmens kaltė buvo nustatyta akivaizdžiai už tokius Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus, kurie buvo padaryti transporto priemonei nejudant, stovint. Taigi, Lietuvos teismų praktikos analizė leidžia daryti išvadą, jog tikroji normos, numatančios baudžiamąją atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus, prasmė yra platesnė nei teksto prasmė. Todėl, mūsų nuomone, siekiant išvengti skirtingo BK 281 straipsnio prasmės interpretavimo, būtinas oficialus BK 281 straipsnio dispozicijose vartojamos sąvokos „vairuodamas“ išaiškinimas.

Nagrinėjant termino „vairuotojas“ reikšmę, reikėtų pažymėti, kad pagal dabar galiojančias Kelių eismo taisykles, už transporto priemonių vilkimo techninių reikalavimų (lanksčios vilkties ilgis, avarinė šviesos signalizacija ir pan.) laikymąsi atsako velkančiosios transporto priemonės vairuotojas (KET 219 p.), todėl velkamosios transporto priemonės vairuotojas negali būti BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos subjektu tuo atveju, jei eismo įvykis įvyktų dėl šių reikalavimų nesilaikymo. Tačiau kyla klausimas, ar gali kilti baudžiamoji atsakomybė velkamosios transporto priemonės vairuotojui, jei eismo įvykis įvyktų dėl kitokio pobūdžio velkamosios transporto priemonės vairuotojo padarytų Kelių eismo taisyklių pažeidimo (pvz. manevravimo reikalavimų nesilaikymo). Manome, kad šiuo atveju velkamosios transporto priemonės vairuotojas gali būti BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos subjektu, jei eismo įvykis įvyko, kai jis valdė transporto priemonės judėjimą vairu. Be to, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija kasacinėje byloje Nr. 2K - 187/2005, konstatavo, kad nutrukus vilkčiai ir ją rišant (nesant dėl to vairuotojų kaltės), vilkimo procesas nevyksta ir kiekvienos mašinos vairuotojas tampa aktyviu eismo dalyviu, atsakingu už eismo taisyklių laikymąsi.

Nagrinėjant šios nusikalstamos veikos specialaus subjekto požymį žyminčią sąvoką „tas, kas vairuodamas transporto priemonę“, svarbu atskleisti termino „transporto priemonė“ prasmę. LR BK 281 straipsnio 1- 6 dalių dispozicijose įtvirtinta nusikalstama veika padaroma „kelių transporto

priemone“. LR BK 281 straipsnio 9 dalyje įtvirtinta nuostata, jog šiame straipsnyje nurodytos kelių transporto priemonės yra visų rūšių automobiliai, traktoriai, kitos savaeigės mašinos, troleibusai, motociklai ir kitos mechaninės transporto priemonės. Reikėtų pažymėti, kad Kelių eismo taisyklėse nėra apibrėžta mechaninės transporto priemonės sąvoka, nėra ir oficialaus išaiškinimo šiuo klausimu. Tačiau teisės specialistai teigia, jog sąvoka „mechaninė transporto priemonė“ pagal BK 281 straipsnio 9 dalį prilygintina Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme ir Kelių eismo taisyklėse vartojamai sąvokai „motorinė transporto priemonė“⁸⁶. Tačiau atkreiptinas dėmesys, kad tokia nuomonė buvo išreikšta dar galiojant senajai Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo ir Kelių eismo taisyklių redakcijai, kai sąvoka „motorinė transporto priemonė“ buvo apibrėžiama kaip variklį turinti transporto priemonė, išskyrus bėgines transporto priemones ir mopetus⁸⁷. Remiantis LR saugaus eismo automobilių keliais įstatymo galiojančios redakcijos⁸⁸ 2 straipsnio 2 dalies 31 punktu, taip pat KET 3 punktu, motorinė transporto priemonė, yra variklį turinti transporto priemonė, išskyrus skirtas judėti ne keliais bėgines transporto priemones, traktorius ir kitas savaeigės transporto priemones. Kyla abejonių, ar ši sąvoka gali būti prilyginta sąvokai „motorinės transporto priemonės“ LR BK 281 straipsnio prasme. Juk į motorinės transporto priemonės sąvoką neįeina traktorius ir kitos savaeigės transporto priemonės, kurios įvardintos kaip kelios iš mechaninių transporto priemonių rūšių LR BK 281 straipsnio 9 dalyje. Be to, atsižvelgiant į minėtą motorinės transporto priemonės sąvoką, motorine transporto priemone laikytinas mopedas, motoroleris ir kt. Iki šiol Lietuvos teismų praktikoje mopedas nebuvo laikomas mechanine transporto priemone LR BK 281 straipsnio 9 dalies prasme. Taigi, lieka neaišku ar į mechaninės transporto priemonės sąvoką patenka mopedas, motoroleris ir kt. Mūsų nuomone, sąvoka „mechaninė transporto priemonė“ pagal BK 281 straipsnio 9 dalį negali būti prilyginta Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme ir Kelių eismo taisyklėse vartojamai sąvokai „motorinė transporto priemonė“, todėl būtinas sąvokos „mechaninė transporto priemonė“ oficialus aiškinimas. Siekiant išvengti skirtingo BK 281 straipsnio prasmės interpretavimo, svarbu, kad Kelių eismo taisyklėse, LR Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme bei LR BK 281 straipsnyje vartojamos sąvokos turėtų būti suderintos.

Baudžiamoji atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą atsiranda visiems asmenims, pažeidusiems BK 281 straipsnyje nurodytas taisykles, nepriklausomai nuo to, ar jie vairavo nuosavą transporto priemonę, ar

⁸⁶Teisingumo ministerijos internetinis puslapis // <http://www.tm.lt/?item=kodeks&aktoid=42972&strnr=281>; prisijungta 2008-08-06.

⁸⁷Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas// Valstybės žinios. 2000-10-31, Nr. 92-2883.

⁸⁸Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas// Valstybės žinios. 2007, Nr. 128-5213.

priklausančią kitiems asmenims, įstaigoms, organizacijoms, ar padarė ją darbo metu ar po darbo, teisėtai ar savavališkai paėmęs ir nuvaręs transporto priemonę⁸⁹. Šio nusikaltimo kvalifikavimui neturi reikšmės, ar asmuo formaliai turėjo teisę vairuoti transporto priemonę, ar ne. Be to, BK 281 straipsnyje įtvirtinta nusikalstama veika nekelia tokių reikalavimų subjektui kaip vairuotojo pažymėjimo turėjimas, vairavimo stažas ir pan. Tačiau teismų praktikoje teismai, įrodinėdami nusikalstamos veikos sudėties požymius, įvertina vairuotojo vairavimo stažą ir kitas aplinkybes.

Pavyzdžiui Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus kolegija, nagrinėdama kasacinę bylą Nr. 2K-2/2005, konstatavo, kad įvertinus nurodytą įvykio situaciją, o taip pat tai, kad D.N. turėjo dvylikos metų vairuotojo stažą, ilgą laiką dirbo kelių policijoje, todėl žinojo autoavarijų priežastis bei tai, kad transporto priemonių grūsties atveju eismo dalyvių elgesys sunkiai prognozuojamas, jis galėjo numatyti, kad kelyje atsiras kliūtis ir kad nesilaikant Kelių eismo taisyklių reikalavimų gali įvykti autoavarija.

Reikėtų pažymėti, kad BK 281 straipsnyje įtvirtinta nusikalstama veika padaroma neatsargia kaltės forma, todėl bendrininkavimas šios kategorijos nusikaltimuose neįmanomas, taigi neįmanoma situacija, kai keli asmenys bus patraukti baudžiamojon atsakomybėn už tą patį KET pažeidimą. Baudžiamojon atsakomybėn gali būti traukiamas tik tiesiogiai kelių eismo taisykles pažeidęs asmuo⁹⁰.

Teismų praktikoje pasitaiko atvejų, kai dėl įvairių priežasčių sunku nustatyti kelių transporto priemonę vairusį asmenį. Svarbų vaidmenį tokioje situacijoje atlieka liudytojų parodymai, ekspertizų aktai.

Štai Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus kolegija, nagrinėdama kasacinę bylą Nr. 2K-423/2005, konstatavo, jog, nors kasatorius neigia vairavęs automašiną ir teigia, kad už vairo avarijos metu buvo V.K., teismas pagrįstai nusprendė, kad eismo saugumo taisykles pažeidė ir transporto priemonę vairavo kasatorius. Į tai nurodo visa eilė aplinkybių, nustatytų byloje. Liudytojai D.J., G.S., nurodė, kad prieš eismo įvykį jos važiavo vėliau avariją patyrusioje transporto priemonėje ir tuo metu už vairo buvo kasatorius. Joms išlipus mašinoje liko kasatorius ir V.K. V.K. miegojo ant užpakalinės sėdynės, o kasatorius vairavo automobilį. Iš karto po eismo įvykio į avarijos vietą atvykęs liudytojas L.Ž. paliudijo, kad ir po avarijos V.K. buvo ant galinės sėdynės, o kasatorius išlipęs iš automobilio. Nukentėjusysis V.K. taip pat paliudijo, kad eismo įvykio metu už vairo buvo J.S., o nukentėjusysis sėdėjo ant užpakalinės sėdynės.

Kadangi buvo iššokęs sėdynės atlošo pagalvėlės strypas, o kasatoriui nugaroje buvo padaryti nubrozdinimai, buvo padarytas tardymo eksperimentas, kuris patvirtino, kad nubrozdinimų vieta sutampa su strypo išsikišimo vieta. Teismo medicinos ekspertizės išvadose teigiama, kad randas nugaroje galėjo susidaryti dėl susižalojimo į kietus bukus daiktus, esančius automobilio salono viduje. Ekspertė S.B. apklausta dėl išvados teigė, kad sužalojimai kasatoriui galėjo būti padaryti vairuotojo sėdynės atlošo pagalvėlės tvirtinimo strypu. Be to buvo išpjautos priekinės sėdynės apmušaluose matomos raudonos dėmės ir perduotos ekspertizei, kurios išvadose teigiama, kad kraujas likęs ant apmušalų priklauso kaltinamajam. Byloje pakanka įrodymų kaltu dėl eismo įvykio pripažinti būtent kasatorių.

Apibendrinus tai, kas buvo išdėstyta, darytina išvada, jog BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos specialųjį subjektą žyminti sąvoka „vairuodamas“ Lietuvos teismų praktikoje

⁸⁹ A. Abramavičius, A. Čepas, A. Drakšienė ir kt. Baudžiamoji teisė: bendroji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 1996 m. P. 284.

⁹⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-187/2005.

suprantama plačiau nei lingvistinė žodžio reikšmė ir tai suponuoja išvadą, jog tikroji normos, numatančios baudžiamąją atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus, prasmė yra platesnė nei teksto prasmė. Siekiant išvengti skirtingo BK 281 straipsnio prasmės interpretavimo, būtinas oficialus BK 281 straipsnio dispozicijose vartojamos sąvokos „vairuodamas“ išaiškinimas.

BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos padarymo priemonę žyminti sąvoka „mechaninė transporto priemonė“ Lietuvos bendrųjų teisės normų aktuose nėra apibrėžta, nėra ir teismo aiškinimo šiuo klausimu. Tai sudaro prielaidas teismams skirtingai interpretuoti BK 281 straipsnio prasmę. Siekiant išvengti veikų kvalifikavimo pagal BK 281 straipsnį problemų, būtinas sąvokos „mechaninė transporto priemonė“ oficialus išaiškinimas, LR BK ir kituose bendrųjų teisės normų aktuose vartojamų sąvokų suderinimas.

2.1.6. Apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų kaip kvalifikuojantis požymis

Nagrinėjant nukentėjusiųjų eismo dalyvių ir eismo įvykių kaltininkų grupes, matyti, kad dažniausiai eismo įvykiuose nukenčia pėstieji, o kaltininkais dažniausiai būna vairuotojai (pvz. 2007 m. dėl įvykusių eismo įvykių buvo kalti 75,7 proc. vairuotojų, 14,9 proc. pėsčiųjų, 5,9 proc. dviratininkų, 3,5 proc. kiti eismo dalyviai)⁹¹. Tai sąlygoja daug priežasčių. Pavyzdžiui, didelę dalį pavojingų Kelių eismo taisyklių pažeidimų padaro asmenys, kurie vairuoja darbo metu. Tai lemia įtemptas jų darbo grafikas, vairavimas esant pavargusiam, pareiga atsiliepti telefonu vairavimo metu. Neretai vairuotojai vairuoja apsvaigę nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų⁹².

Transporto priemonių vairavimas, vairuotojui esant apsvaigusiam, sudaro didelę grėsmę eismo saugumui. Tarp alkoholio vartojimo ir nusikalstamos veikos padarymo yra glaudus ryšys, kadangi alkoholio vartojimas slopina centrinę žmogaus nervų sistemą ir atpalaiduoja nuo elgesio kontrolės⁹³. Specialūs medicinos tyrimai neginčijamai įrodo, kad net nežymus alkoholio kiekis žmogaus organizme iš esmės mažina jo sugebėjimą vairuoti automobilį, motociklą ar kitas

⁹¹ Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie susisiekimo ministerijos internetinis puslapis/http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27;mark_text:statistika; prisijungta 2008-09-19

⁹² The Royal Society for the Prevention of Accidents Response to “Review of Road Traffic Offences Involving Bad Driving” . 4 May 2005.

⁹³ Gail Mason and Paul R Wilson. Alcohol and crime. Australian institute of criminology: trends and issues in crime and criminal justice No 18// <http://www.aic.gov.au/publications/tandi/ti18.pdf>; prisijungta 2006-12-15.

mechanines transporto priemonės⁹⁴.

Transporto priemonės vairavimas apsvaigus nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų turi esminės reikšmės baudžiamosios atsakomybės pagal BK 281 straipsnį griežtumui. Įstatymų leidėjas apsvaigimą išskyrė kaip specifinį, kvalifikuojantį BK 281 straipsnio 2, 4, 6 dalyse numatytų nusikalstamų veikų požymį.

Kadangi apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų išskirtas kaip kvalifikuojantis BK 281 straipsnio 2, 4, 6 dalyse numatytų nusikalstamų veikų požymis, tai akivaizdu, kad apsvaigimo faktas negali būti laikomas asmens atsakomybę sunkinančia aplinkybe pagal BK 60 straipsnio 1 dalies 9 punktą. Tačiau, esant nusikalstamų veikų sutapčiai, kai bent vienai iš nusikalstamų veikų gali būti taikomas LR BK 60 straipsnio 1 dalies 9 punktas, apsvaigimas už šios nusikalstamos veikos padarymą gali būti įvertintas kaip sunkinanti atsakomybę aplinkybė toje pačioje byloje, kurioje sprendžiamas baudžiamosios atsakomybės už BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos padarymą klausimas.

Pavyzdžiui, kasacinėje byloje Nr. 2K-214/2004 kasatorė nesutiko su teismo nuostata nelaikyti A. M. atsakomybę sunkinančia aplinkybe to, jog nusikaltimus jis padarė neblaivus. Kadangi nuteistasis įvykdė ne tik BK 281 straipsnio 2 dalyje numatytą nusikalstamą veiką, bet ir reglamentuotą BK 22 straipsnio 1 dalyje, 178 straipsnio 3 dalyje, todėl, kasatorės manymu, apsvaigimas nuo alkoholio darant vagystę turėjo būti pripažintas atsakomybę sunkinančia aplinkybe. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus kolegija konstatavo, jog iš bylos medžiagos matyti, kad alkoholio pavartojimas įtakojo abi jo padarytas nusikalstamas veikas. A. M. parodė, kad nusikaltimų padarymo metu buvo labai girtas, automobiliu norėjo parvažiuoti namo, negalvojo, kur po to jį padės, kas patvirtina, kad apsvaigimas nuo alkoholio įtakojo automobilio vagystę. Atsižvelgiant į BK 60 straipsnio 1 dalies 9 punktą, pagrįstu laikytinas kasatorės prašymas pripažinti A. M. atsakomybę sunkinančia aplinkybe tai, jog BK 22 straipsnio 1 dalyje, 178 straipsnio 3 dalyje numatytą nusikaltimą padarė būdamas apsvaigęs nuo alkoholio.

LR BK 281 straipsnio prasme apsvaigimo sąvoka apima ir apsvaigimą nuo alkoholio ir apsvaigimą nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, todėl naudinga atskleisti apsvaigimo sąvokos turinį. Apsvaigimo sąvoka pateikta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. sausio 15 nutarimu Nr. 92 patvirtintose Transporto priemonių vairuotojų ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo būsenos nustatymo taisyklėse⁹⁵. Šių taisyklių 2 dalyje apsvaigimas apibrėžiamas kaip asmens psichikos būsenos ar elgesio sutrikdymas, kuriuos sukelia pavartotos psichiką veikiančios medžiagos (narkotinės priemonės, psichotropinės ir kitos svaigosios medžiagos), išskyrus etilo, metilo, propilo, butilo, amilo, heksilo alkoholių (toliau vadinama – alkoholis). Kaip matome, šiose taisyklėse apibrėžiama apsvaigimo sąvoka nesutampa su

⁹⁴ Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность.- Москва: Юридическая литература, 1976. С. 29.

⁹⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gegužės 12 nutarimas Nr. 452 „Dėl Transporto priemonių vairuotojų ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo būsenos nustatymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2006-05-18, Nr. 56-2000.

apsvaigimo samprata LR BK 281 straipsnio prasme, kadangi pagal minėtas taisykles apsvaigimo sąvoka neapima žmogaus būsenos, paveiktos alkoholio. Šių taisyklių 2 dalyje žmogaus būseną, paveikta alkoholio, įvardinama kaip neblaivumas ir apibrėžiama kaip asmens, apsvaigusio nuo alkoholio, būseną, kai alkoholio koncentracija alkoholio biologinėse organizmo terpėse – iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kituose organizmo skysčiuose viršija įstatymuose, Europos Sąjungos teisės aktuose ar šių Taisyklių 3 punkte nustatytą maksimalią leistiną normą. Taigi minėtose taisyklėse apibrėžtos dvi sąvokos – „apsvaigimas“ ir „neblaivumas“ (girtumas) apibudina LR BK 281 straipsnio kvalifikuojantį požymį žyminčią sąvoką „apsvaigimas“. Manome, jog reiktų siekti, kad įvairiuose Lietuvos bendrųjų teisės normų aktuose vartojama terminija analizuojamu klausimu būtų suderinta.

LR Alkoholio kontrolės įstatymo⁹⁶ 2 straipsnio 1 dalyje apibrėžta alkoholinių gėrimų sąvoka: tai – gėrimai, kurių tūrinė etilo alkoholio koncentracija yra didesnė kaip 1,2 procento (alaus – didesnė kaip 0,5 procento). Pažymėtina, kad apsvaigimas nuo alkoholio, kaip kvalifikuojantis BK 281 straipsnyje numatytą nusikalstamą veiką požymis, turi reikšmę veikos kvalifikavimui tik tada, kai asmens kraujyje yra 0,4 promilės ir daugiau alkoholio (BK 281 straipsnio 8 dalis). Todėl, nagrinėjant baudžiamąsias bylas dėl BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos, užtenka nustatyti, kad įvykio metu asmens kraujyje buvo 0,4 promilės ar daugiau alkoholio. Ši aplinkybė nustatinėjama pagal bendrąsias įrodinėjimo taisykles, kaip ir bet kuri kita aplinkybė, nes galiojantis BPK nenustato kokių nors privalomų įrodinėjamų būdų. Apsvaigimo nuo alkoholio faktas nustatomas ne tik ištyrus asmens kraują, bet ir kitais duomenimis, kuriais apibudinami klinikiniai girtumo požymiai⁹⁷. Štai Lietuvos Respublikos Sveikatos apsaugos ministro įsakymu patvirtintų Bendros asmens būklės įvertinimo metodikų⁹⁸ 2 dalyje nurodyti požymiai, kuriems esant, galima įtarti, kad asmuo yra neblaivus ir / ar apsvaigęs: iš burnos sklindantis alkoholio kvapas, neadekvati elgsena, nerišli kalba, nekoordinuoti judesiai. Esant šioms požymiams, vertinama bendra asmens būklė (išskyrus atvejus, kai teisės aktai nustato kitaip arba to neįmanoma atlikti dėl vairuojančiojo sveikatos būklės): ar gali eiti tiesia linija – „pėda po pėdos“, ar stovėdamas gali pirštu pataikyti į nosies galą (atsimerkęs ir užsimerkęs). Tačiau manome, kad neadekvati elgsena, nerišli kalba ir kiti minėti požymiai gali liudyti ne būtinai asmens apsvaigimo faktą, tačiau ir sveikatos sutrikimus ar

⁹⁶ Lietuvos Respublikos alkoholio kontrolės įstatymas// Valstybės žinios. 1995-05-26, Nr. 44-1073.

⁹⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-2/2005.

⁹⁸ Lietuvos Respublikos Sveikatos apsaugos ministro 2006 m. birželio 20 d. įsakymas Nr. V-505 “Dėl Medicininės apžiūros neblaivumui (girtumui) ar apsvaigimui nuo psichiką veikiančių medžiagų nustatyti atlikimo ir bendros asmens būklės įvertinimo metodikų patvirtinimo“//Valstybės žinios. 2006-06-24, Nr. 71-2641.

tiesiog emocionalią vairuotojo reakciją įvykus eismo įvykiui. Todėl šiais požymiais galima remtis tik kaip papildomais duomenimis, įrodančiais apsvaigimo faktą.

Dažnai kaltinamieji padarę BK 281 straipsnyje nustatytą nusikalstamą veiką neigia vartoję alkoholį, keičia parodymus, teigia, kad jų apsvaigimo būseną nulėmė išgerti vaistai. Tačiau šią versiją teismai patikrina įvertinę testavimo techninėmis priemonėmis rezultatus, liudytojų parodymus, medicininės apžiūros aktus, narkologinės ekspertizės išvadas ir kitas aplinkybes.

Pavyzdžiui kasacinėje byloje Nr. 2K-716/2003 kasatorė teigė, jog nepagrįstai jai inkriminuotas neblaivumas, kadangi ji alkoholio nevartojo, o tik po autoįvykio susinervinusi išgėrė vaistų „Nervasol“, savo sudėtyje turinčių alkoholio. Tačiau Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija, išnagrinėjusi skundą šią versiją paneigė, konstatuodama, kad kasatorei po įvykio buvo nustatytas vidutinis girtumo laipsnis (2,06 promilės alkoholio). Toks kiekis ir alkoholio koncentracija dėl vaistų vartojimo praktiškai neįmanoma, be to, versija dėl vaistų vartojimo atsirado vėliau. Pirminiuose parodymuose bei apžiūrint gydytojui narkologui, vaistų vartojimo faktas nebuvo nustatytas, kasatorė šios aplinkybės nenurodė. Tai, kad kasatorė autoįvykio metu buvo apsvaigusi nuo alkoholio, patvirtina ir tas faktas, jog partrenkusi nukentėjusiąsias, ji ne iš karto suvokė, kas atsitiko, ir tik po kurio laiko grįžo į autoįvykio vietą. Vadinasi, vairuodama automobilį, ji nematė, kas vyksta kelyje, negalėjo iš karto įvertinti situacijos ir priimti sprendimo. Girtumas neabejotinai įtakoją nesaugų vairavimą, kasatorės sulėtėjusią reakciją, eismo situacijos vertinimą bei galimybes išvengti autoįvykio.

Pažymėtina, kad policijos pareigūnai turi pareigą pristatyti transporto priemonės vairuotoją į asmens sveikatos priežiūros įstaigą atlikti medicininės apžiūros, kai transporto priemonės vairuotojas įtariamai nusikalstamos veikos padarymu⁹⁹. Todėl, įvykus eismo įvykiui, sukėlusiam sunkių padarinių, eismo įvykio dalyviams privalo būti atlikta medicininė apžiūra. Pristačius transporto priemonės vairuotoją į asmens sveikatos priežiūros įstaigą, patikrinamas jo apsvaigimo faktas nuo alkoholio ir nuo kitų psichiką veikiančių medžiagų.

LR Narkotinių ir psichotropinių medžiagų kontrolės įstatyme¹⁰⁰ narkotinės ir psichotropinės medžiagos apibrėžiamos kaip į Sveikatos apsaugos ministerijos patvirtintus kontroliuojamų medžiagų sąrašus įrašytos gamtinės ar sintetinės medžiagos, kurios dėl kenksmingo poveikio ar piktnaudžiavimo jomis sukelia sunkų žmogaus sveikatos sutrikimą, pasireiškiantį asmens psichine ir fizine priklausomybe nuo jų, ar pavojų žmogaus sveikatai. 2002 m. birželio 21 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato nutarime Nr. 37¹⁰¹ narkotinės medžiagos įvardinamos ne tik kaip medžiagos, įrašytos į sveikatos apsaugos ministro 2000 m. sausio 6 d. įsakymu patvirtintus medžiagų sąrašus, bet ir kaip augalai, preparatai, priemonės.

⁹⁹ 2007 m. spalio 17 d. Lietuvos Vyriausiojo Administracinio Teismo teisėjų pasitarime aprobuotas teismų praktikos administracinių teisės pažeidimų bylose, išskeltose pagal Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų Kodekso 126 straipsnio 1, 2 ir 3 dalį, apibendrinimas.

¹⁰⁰ Lietuvos Respublikos narkotinių ir psichotropinių medžiagų kontrolės įstatymas// Valstybės Žinios. 1998, Nr. 8-161.

¹⁰¹ 2002 m. birželio 21 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarimas Nr. 37 „Dėl teismų praktikos nagrinėjant psichotropinių ar narkotinių medžiagų grobimo, neteisėto šių medžiagų ir jų pirmos kategorijos pirmtakų (prekursorių) gaminimo, įgijimo, laikymo, gabenimo, siuntimo, pardavimo ar kitokio platinimo baudžiamąsias bylas (BK 232¹, 232², 232⁵, 231¹⁰ str.)“//Teismų praktika. 2002. Nr. 17.

Mediciniškai iš esmės sudėtinga įrodyti, kad asmuo kelių transporto priemonės vairavimo metu, kai buvo sukeltas eismo įvykis su sunkiais padariniais, buvo iš tikrųjų apsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų ir jo vairavimo gebėjimai dėl to buvo paveikti, kadangi nei BK 281 straipsnis nei kiti Lietuvos teisės aktai nenumato konkrečios maksimalios leistinos koncentracijos normos dėl apsvaigimo nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Manome, kad narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vartojimas ne visais atvejais sukelia apsvaigimo būseną, tai priklauso nuo pavartoto jų kiekio ir kitų aplinkybių. Juk ir tam tikrų vaistų sudėtyje yra psichotropinių medžiagų, kurių pėdsakai gali būti aptikti atlikus kraujo tyrimą. Bet juk nedideli jų kiekiai gali ir nesukelti apsvaigimo būsenos. Tačiau nėra nei medicininių, nei techninių priemonių ribai tarp apsvaigimo ir neapsvaigimo nuo minėtų medžiagų nustatyti. Teismų praktika rodo, jog teismai išvadą dėl apsvaigimo būsenos daro įvertinę visas bylai reikšmingas aplinkybes: įvertinę testavimo techninėmis priemonėmis rezultatus, liudytojų parodymus, medicinines apžiūros aktus, narkologinės ekspertizės išvadas ir kitas aplinkybes. Kitą vertus, Lietuvos teismų praktikoje šis klausimas dar nebuvo išsamiai nagrinėtas.

Lietuvos teisės aktuose nėra apibrėžta „kitų psichiką veikiančių medžiagų“ sąvoka. LR Narkologinės priežiūros įstatyme pateiktas psichiką veikiančių medžiagų apibrėžimas: psichiką veikiančios medžiagos (alkoholis, narkotinės priemonės, psichotropinės ir kitos svaigosios medžiagos) - į Sveikatos apsaugos ministerijos patvirtintą sąrašą įrašytos medžiagos, kurios veikia žmogaus psichiką, sutrikdo žmogaus elgesį ir gali sukelti psichinę ir(ar) fizinę priklausomybę. Kadangi alkoholis, narkotinės ir psichotropinės medžiagos LR BK 281 straipsnyje išskirtos atskirai, vadinasi kitos psichiką veikiančios medžiagos yra kitos svaigosios medžiagos. Taigi kitoms psichiką veikiančioms medžiagoms turėtų būti priskiriami uostomieji klijai ar stipriai veikiantys vaistai, kadangi mediciniais tyrimais įrodyta, kad kai kurių raminamųjų, migdomųjų, taip pat nuskausminamųjų, priešūždegiminių, antihistamininių vaistų įtaka vairavimui didžiulė, nes jų veikliosios medžiagos turi poveikį psichomotorinėms funkcijoms¹⁰², daugumos jų sudėtyje yra psichotropinių medžiagų.

Neretai asmenys, padarę BK 281 straipsnyje įtvirtintą nusikalstamą veiką, iš įvykio vietos pašalinami. Dažnai tokio poelgio priežastimi tampa noras nusišalinti apsvaigimo faktą. Pažymėtina, kad 2007 m. lapkričio 15 d. Baudžiamojo kodekso 281 straipsnio pakeitimo įstatymo projekte Nr. XP-2671 pateiktas siūlymas neteisėtą pasišalinimą iš įvykio vietos išskirti kaip specifinį, kvalifikuojantį

¹⁰² Truncienė, Ieva. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas. Daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005. P. 145.

BK 281 straipsnyje numatytų nusikalstamų veikų požymį. Tačiau Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos Teisės departamento išvadoje dėl 2007-11-19 Lietuvos Respublikos Baudžiamojo kodekso 281 straipsnio pakeitimo projekto Nr. XP-2671 pagrįstai teigiama, kad pasišalinimas iš įvykio vietos laiko prasme yra atskira veika, turinti savarankišką kėsimosi objektą - teisingumą, todėl pasišalinimas iš nusikalstamos veikos padarymo vietos turėtų būti vertinamas ne kaip veikos, pavojingos transporto eismo saugumui, požymis, o kaip atskira veika, pavojinga teisingumui. Be to, reikėtų atkreipti dėmesį į tai, jog ATPK 130 straipsnis numato administracinę atsakomybę už pasitraukimą iš eismo įvykio vietos, todėl, nustačius baudžiamąją atsakomybę už analogišką veiką, kiltų administracinių teisės pažeidimų ir nusikalstamos veikos kolizijos problema.

Apibendrinus išdėstytus teiginius, darytina išvada, jog apsvaigimo nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų fakto nustatymas svarbus nusikalstamos veikos kvalifikavimui pagal LR BK 281 straipsnį, kadangi įstatymų leidėjas apsvaigimą išskyrė kaip kvalifikuojantį BK 281 straipsnio 2, 4, 6 dalyse numatytų nusikalstamų veikų požymį. Problematiška tai, kad apsvaigimo būseną apibrėžiantys terminai įvairiuose Lietuvos teisės aktuose nėra tarpusavyje suderinti, kai kurie jų nėra apibrėžti. Manome, kad reiktų siekti, jog LR BK ir poįstatyminiuose teisės aktuose vartojamos sąvokos sutaptų, šalinti bendrųjų teisės normų aktuose esančius prieštaravimus.

Praktikoje sunkumų gali kilti dėl LR BK 281 straipsnio 2, 4, 6 dalyse numatytų nusikalstamų veikų kvalifikuojančio požymio „apsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų“ nustatymo ir įrodymo, nes Lietuvos teisės aktuose šios sąvokos turinys nėra atskleistas. Todėl svarbiu šaltiniu, atskleidžiant šios sąvokos turinį, turi tapti Lietuvos Aukščiausiojo Teismo formuojama teismų praktika.

2.2. Kaltė kaip pagrindinis subjektyvusis kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo požymis

Subjektyvieji nusikalstamos veikos sudėties požymiai apibudina žmogaus vidinę – psichinę, savo elgesį suvokiančią, pateisinančią, nukreipiančią ir kontroliuojančią pusę¹⁰³. Šioje darbo dalyje nagrinėsime pagrindinį subjektyvųjį, nusikalstamos veikos, įtvirtintos BK 281 straipsnyje, sudėties požymį – kaltę, kuri turi būti įrodinėjama kiekvienoje byloje.

Kaltė baudžiamosios teisės teorijoje apibrėžiama kaip asmens psichinis santykis su daroma

¹⁰³ Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius:Justitia, 2006 m. P. 319.

pavojinga veika ir padariniais¹⁰⁴. Kaltė yra pagrindinis subjektyvusis nusikalstamos veikos sudėties požymis, būtinoji nusikalstamos veikos sudėties dalis, todėl turi būti įrodinėjama kvalifikuojant veiką pagal BK 281 straipsnį. Kaltė glaudžiai susijusi su priežastiniu ryšiu, kuris taip pat turi būti įrodytas, kvalifikuojant veiką pagal BK 281 straipsnį. Tačiau priežastinio ryšio buvimo asmens veikoje konstatavimas nepakeičia kaltės nustatymo. Priežastinis ryšys tarp pavojingos veikos ir padarinių yra objektyvaus pobūdžio, t.y. egzistuojantis tikrovėje ir nepriklausantis nuo asmens psichinio santykio su nusikalstama veika. Todėl, jį konstatuodami, galime padaryti išvadą, kad žmogus, darydamas konkrečią veiką, objektyviai turėtų numatyti, kokių padarinių gali sukelti tas poelgis. Tačiau konkretus asmuo dėl savo individualios gyvenimiškos ar profesinės patirties gali ir nenumatyti tam tikro priežastinio ryšio tarp konkrečios veikos ir padarinių. Baudžiamosios teisės teorijoje atsakomybė už objektyvius padarinius, neatsižvelgiant į psichologinius aspektus, vadinama objektyvaus pakaltinimo principu¹⁰⁵, kuris Lietuvos baudžiamojoje teisėje yra draudžiamas. Todėl konstatuojant, kad konkretus asmuo padarė nusikalstamą veiką, būtina įrodyti ne tik priežastinį ryšį tarp pavojingos veikos ir kilusių padarinių, bet ir to asmens kaltę – psichinį santykį su daroma veika ir padariniais.

Baudžiamojo kodekso 281 straipsnio 7 dalyje konstatuota, jog atsakomybė pagal šio straipsnio 1-6 dalis kyla tik tada, kai jose numatytos veikos yra padarytos dėl neatsargumo. Jeigu analogiškos veikos padaromos tyčia, atsižvelgiant į tyčios kryptingumą bei kilusius padarinius jos kvalifikuotinos kaip nusikaltimai žmogaus gyvybei, sveikatai ir t.t.

Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija nagrinėjo kasacinę bylą Nr. 2K-536/2000, kurioje D. Ž. nuteistas už tai, kad vairuodamas automobilį „BMW-325“, kuriame kartu važiavo L. S., keršydamas jai už tai, kad ji atsisako toliau draugauti ir gyventi su juo, dėl to norėdamas nužudyti ją ir nusižudyti pats, tyčia dideliu greičiu išvažiavo į vienpusio eismo priešpriešinę eismo kryptį ir tyčia susidūrė su priešais atvažiuojančiu sunkvežimiu vairuojamu nukentėjusiojo A. K.; susidūrus transporto priemonėms nukentėjusiajai L. S. buvo padaryti daugybiniai kaukolės skliauto ir pagrindų kaulų lūžimai, galvos smegenų sumušimai ir plyšimai, ji mirė įvykio vietoje nuo galvos smegenų gyvybinių funkcijų sutrikimo. Taip D. Ž. tyčia, pažeisdamas Kelių eismo taisyklių 2.3, 2.4, 12.2, 13.2, 14.2 punktuose nurodytus reikalavimus, nužudė L. S., taip pat tyčia padarė nukentėjusiajam A. K. lengvą kūno sužalojimą, nesukėlusį trumpalaikio sveikatos sutrikimo ir tyčia sužalojo svetimą turtą.

Neatsargaus nusikaltimo ir baudžiamojo nusižengimo sąvoka apibrėžta Lietuvos baudžiamojo kodekso 16 straipsnio 1 dalyje, kuri nurodo, jog „nusikaltimas ar baudžiamasis nusižengimas yra neatsargus, jeigu jis padarytas dėl nusikalstamo pasitikėjimo arba nusikalstamo

¹⁰⁴ Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius:Justitia, 2006 m. P. 319.

¹⁰⁵ A. Abramavičius, A. Čepas, A. Drakšienė ir kt. Baudžiamoji teisė: bendroji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 1996 m. P. 196.

nerūpestingumo“.

Nusikaltimas ar baudžiamasis nusižengimas yra padarytas dėl nusikalstamo pasitikėjimo, jeigu jį padaręs asmuo numatė, kad dėl jo veikimo ar neveikimo gali atsirasti baudžiamajame kodekse numatyti padariniai, tačiau lengvabūdiškai tikėjosi jų išvengti (LR BK 16 straipsnio 2 dalis). Taigi, esant nusikalstamam pasitikėjimui, kaltininkas numato, jog jo padarytas kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimas gali sukelti eismo įvyki, dėl kurio gali būti padaryta didelė turtinė žala, sutrikdyta kito žmogaus sveikata, tačiau lengvabūdiškai tikisi tokių padarinių išvengti, pavyzdžiui “X numatė, kad dėl jo Kelių eismo taisyklių pažeidimų (sukėlė pavojų žmonėms, sudarė pavojų eismo saugumui, vairuodamas kelių transporto priemonę buvo apsvaigęs nuo alkoholio (vidutinio girtumo laipsnio), viršijo leistiną greitį, važiavo didesniu nei leistina gyvenvietėse greičiu – apie 78 km/h, – neatsižvelgė į eismo judrumą, atsiradus kliūčiai ir iškilus eismo saugumo grėsmei, privalėjo sulėtinti vairuojamos kelių transporto priemonės greitį ir visiškai sustabdyti kelių transporto priemonę nesukeldamas pavojaus kitiems eismo dalyviams) įvyks eismo įvykis, dėl kurio bus sunkiai sutrikdyta Y sveikata, tačiau lengvabūdiškai tikėjosi tokių padarinių išvengti.

Kalbant apie nusikalstamą pasitikėjimą, kaltininko psichinis santykis su daroma veika tiksliausiai būtų išreiškiamas žodžiais „asmuo suvokė daromos veikos rizikingą pobūdį“¹⁰⁶. Taigi, šiuo atveju kaltininkas sąmoningai pažeidžia kelių eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles, suvokdamas tokio veikimo draudžiamumą ir kartu pavojaus tokiu veikimu sukūrimą. Taigi, intelektualųjį nusikalstamo pasitikėjimo momentą išreiškia tai, kad asmuo suvokė daromos veikos rizikingą pobūdį ir todėl numatė pavojingų padarinių kilimo galimybę. Todėl, manome, jog, konstatuojant, kad asmuo padarė BK 281 straipsnyje įtvirtintą nusikalstamą veiką dėl nusikalstamo pasitikėjimo, viena iš įrodinėtinių aplinkybių yra kaltininko veikos pavojingumo ir dėl to galinčių atsirasti padarinių suvokimas.

Kita įrodinėtina nusikalstamo pasitikėjimo aplinkybė yra vairuotojo lengvabūdiškas tikėjimasis išvengti nusikalstamų padarinių, nes jų nenori (valinis momentas). Taigi, kaltininkas, pažeisdamas Kelių eismo taisykles, padarinių nenori, nesiekia, tiki, jog jų neatsiras. Tačiau tikėjimas abstrakčiomis aplinkybėmis – sėkme, aplinkybėmis, kurios neturi objektyvaus pagrindo ir iš esmės negali užkirsti kelio žalingiems padariniams atsirasti, Lietuvos teismų praktikoje nelaikomas tikėjimu, kaip nusikalstamo pasitikėjimo kaltės elementu¹⁰⁷. Šis tikėjimas turi remtis

¹⁰⁶ Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius:Justitia, 2006 m.P. 383

¹⁰⁷ 2004 m. birželio 18 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarimas Nr. 46 „Dėl teismų praktikos nusikaltimų žmogaus gyvybei bylose“//Teismų praktika. 2004. Nr. 21.

apskaičiavimais, objektyviomis aplinkybėmis ar jėgomis, kurios kaltininko požiūriu, turėtų padėti išvengti pavojingų padarinių¹⁰⁸. Lengvabūdišku tikėjimas pripažįstamas todėl, kad toje situacijoje teisingai elgiantis, žalingų padarinių atsiradimo galima išvengti¹⁰⁹. Todėl pasitikėjimas laikomas lengvabūdišku, jei teismas prieina išvadą, kad kaltininkas, pažeisdamas Kelių eismo taisykles, netinkamai įvertino ar pervertino tas aplinkybes, kuriomis jis rėmėsi darydamas veiktą, ir tos aplinkybės objektyviai negalėjo užkirsti kelio padariniams¹¹⁰.

Nusikaltimas ar baudžiamasis nusižengimas yra padarytas dėl nusikalstamo nerūpestingumo, jeigu jį padaręs asmuo nenumatė, kad dėl jo veikimo ar neveikimo gali atsirasti Baudžiamajame kodekse numatyti padariniai, nors pagal veikos aplinkybes ir savo asmenines savybes galėjo ir turėjo tai numatyti (LR BK 16 straipsnio 3 dalis). Taigi, nusikalstamo nerūpestingumo atveju, asmuo, vairuodamas kelių transporto priemonę ir pažeisdamas Kelių eismo taisykles, nenumato, kad dėl šio pažeidimo gali įvykti eismo įvykis, dėl kurio kils tam tikri padariniai, nors pagal veikos aplinkybes ir savo asmenines savybes gali ir turi tai numatyti. Intelektualųjį nusikalstamo nerūpestingumo momentą apibūdina tai, kad asmuo nesuvokė daromo kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo rizikingo pobūdžio ir nenumatė pavojingų padarinių kilimo galimybes. Taigi šiuo atveju kaltininkas nesuvokia daromos veikos pavojingo pobūdžio, kadangi nevisiškai suvokia faktines daromos veikos aplinkybes, neteisingai suvokia socialinę savo poelgio reikšmę¹¹¹, pavyzdžiui nuteistasis Y nenumatė, kad, pažeisdamas Kelių eismo taisykles – nepraleisdamas nelygiareikšmių kelių sankryžoje motociklu važiuojančios pagrindiniu keliu Z., jis sukels avariją, kurios metu nukentėjusiajai Z bus sunkiai sutrikdyta sveikata, tačiau pagal veikos aplinkybes ir savo asmenines savybes ir galėjo, ir turėjo numatyti tokių padarinių atsiradimo galimybę.

Valinį nusikalstamo nerūpestingumo momentą apibūdina tai, kad asmuo nenorėjo, jog dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo kiltų pavojingi padariniai, tačiau jis turėjo ir galėjo juos numatyti. Pareigos numatyti padarinius, pažeidus kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, turėjimą lemia teisės aktai, iš kurių svarbiausios – Kelių eismo taisyklės. Tačiau galėjimą numatyti padarinius,

¹⁰⁸ Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius:Justitia, 2006 m. P. 387.

¹⁰⁹ Куринов Б. А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность.- Москва: Юридическая литература, 1976. С. 97.

¹¹⁰ 2004 m. birželio 18 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarimas Nr. 46 „Dėl teismų praktikos nusikaltimų žmogaus gyvybei bylose“//Teismų praktika.2004 Nr. 21.

¹¹¹ Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius:Justitia, 2006 m. P. 392.

pažeidus kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, lemia eismo įvykio situacija, kaltininko asmeninės savybės, ankstesnė veikla, gyvenimo patyrimas ir t.t.

Pažymėtina, jog ekspertai, teikdami išvadas teismui apie tai, kad konkretus vairuotojas turėjo techninę galimybę išvengti eismo įvykio, atsižvelgia tik į objektyvųjį nusikalstamo nerūpestingumo kriterijų, t.y. į eismo įvykio aplinkybes, eismo įvykio situaciją, todėl priežastinio ryšio nustatymas yra teismo, o ne ekspertų kompetencijoje. Ekspertai sprendžia tik techninius klausimus, o teismas – teisinius. Teisiniu požiūriu svarbu įvertinti ir subjektyvųjį nusikalstamo nerūpestingumo kriterijų – galėjimą numatyti padarinius, kuris gali vaidinti svarbų vaidmenį konkrečioje eismo įvykio situacijoje. Juk nevienodo greičio yra vairuotojų reakcija, nevienodą sprendimą susidariusioje avarinėje situacijoje priima vairuotojai. Pavyzdžiui kasacinėje byloje Nr.2K-163/2007 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo baudžiamųjų bylų skyriaus teisėjų kolegija sutiko su kasacinių skundų argumentu, kad „nėra tokio greičio, kuris visais atvejais padėtų kelyje išvengti BK 281 straipsnyje numatytų padarinių, ir pritaria apeliacinės instancijos teismo išvada, kad sugebėjimas tinkamai valdyti automobilį važiuojant maksimaliu leistinu greičiu, yra subjektyvi kiekvieno vairuotojo individuali savybė, t. y. kad leistinas greitis negarantuoja eismo saugumo.“

Dėl subjektyvaus nusikalstamo nerūpestingumo kriterijaus - galėjimo numatyti padarinius - nustatymo Lietuvos teismų praktikoje dažnai kyla ginčų. Juk teismai, remdamiesi objektyviais duomenimis, nepažinodami kaltinamojo asmens, turi priėti išvados, kad konkretus asmuo, sukėlęs pavojingus padarinius, pagal savo individualias savybes, kvalifikaciją, vidinę būseną, situacijos ypatumus galėjo konkrečioje situacijoje suprasti socialinę daromo poelgio reikšmę ir turėjo realią galimybę išvengti pavojingų padarinių. Pavyzdžiui šioje kasacinėje byloje, įrodinėjant asmens kaltę, buvo įvertintos veikos aplinkybės ir kaltininko asmeninės savybės:

„D.N. jam inkriminuotą veiką padarė dėl nusikalstamo nerūpestingumo. Neginčytina, kad D.N. nenumatė, jog dėl jo veikimo gali atsirasti BK numatyti padariniai, tačiau pagal veikos aplinkybes ir savo asmenines savybes turėjo ir galėjo tai numatyti. Teismų sprendimais nustatyta, kad įvykio vietoje buvo susidariusi transporto priemonių grūstis ir nesaugi eismui situacija, kurią buvo galima pastebėti 200-300 metrų atstumu nuo įvykio vietos. Tokioje situacijoje D.N. turėjo numatyti, kad jo kelyje gali atsirasti kliūtis ir privalėjo vadovautis Kelių eismo taisyklių 2.4, 14.1 ir 14.2 punktuose numatytais reikalavimais – važiuoti taip, kad kiekvienu metu galėtų suvaldyti transporto priemonę, o atsiradus kliūčiai ar iškilus eismo saugumo grėsmei, sulėtinti transporto priemonės greitį, net visiškai ją sustabdyti arba apvažiuoti kliūtį, nesukeldamas pavojaus kitiems eismo dalyviams. Įvertinus nurodytą įvykio situaciją, o taip pat tai, kad D.N. turėjo dvylikos metų vairuotojo stažą, ilgą laiką dirbo kelių policijoje, todėl žinojo autoavarijų priežastis bei tai, kad transporto priemonių grūsties atveju eismo dalyvių elgesys sunkiai prognozuojamas, jis galėjo numatyti, kad kelyje atsiras kliūtis ir kad nesilaikant Kelių eismo taisyklių reikalavimų gali įvykti autoavarija“¹¹².

¹¹² Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-2/2005.

Taigi, minėtoje byloje buvo įvertintas subjektyvusis nusikalstamo nerūpestingumo kriterijus, t.y. galėjimas numatyti padarinius buvo susietas su aplinkybe, kad nuteistasis ilgą laiką dirbo kelių policijoje. Be abejonės policijos pareigūno pareigos įpareigoja ne tik darbe, tačiau ir ne darbo metu elgtis pavyzdingai, laikytis įstatymų bei kitų norminių aktų. Atkreiptinas dėmesys, kad 2007 m. Lapkričio 15 d. LR Baudžiamojo kodekso 281 straipsnio pakeitimo projekte XP-2671 netgi siūloma į LR BK 281 straipsnio 2, 4 ir 6 dalis įtraukti kvalifikuojantį požymį – buvimą pareigūnu, užtikrinančiu viešąją tvarką ar kelių eismo priežiūrą. Tačiau, mūsų manymu, šis siūlymas yra kritikuotinas dėl Lietuvos Respublikos Konstitucijos 29 straipsnio 1 dalyje įtvirtintos asmenų lygybės įstatymui principo, kurį minėta įstatymo pataisa galimai pažeistų.

Dažnai teismai nuosprendžiuose konstatuodami, kad asmens padarytas nusikaltimas yra neatsargus, tiesiogiai nenurodo, kuria neatsargumo rūšimi pasireiškė jo kaltė. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas laikosi nuomonės jog ši aplinkybė, nors ir yra teismų sprendimų trūkumas, neturi reikšmės baudžiamojo įstatymo – BK 281 straipsnio konkrečios dalies – taikymui, nes nepriklausomai nuo neatsargumo rūšies veika kvalifikuojama pagal vieną ir tą patį baudžiamąjį įstatymą¹¹³. Tačiau, apibendrinus išdėstytus teiginius, darome išvada, kad vis dėlto kaltės įrodymui būtina nuosprendyje įrodymais pagrįsti valinį ir intelektualinį kaltės momentus, todėl šis teismų sprendimų trūkumas gali turėti esminės reikšmės veikos kvalifikavimui.

Reiktų pažymėti, jog gali būti situacijų, kai kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklės pažeidžiamos dėl būtinojo reikalingumo. Asmuo neatsako pagal baudžiamuosius įstatymus už veiką, kurią jis padarė siekdamas pašalinti jam pačiam, kitiems asmenims ar jų teisėms, visuomenės ar valstybės interesams gresiantį pavojų, jeigu šis pavojus negalėjo būti pašalintas kitomis priemonėmis ir padaryta žala yra mažesnė už tą, kurios siekta išvengti (BK 31 straipsnis). Teismų praktikoje nuteistieji pagal BK 281 straipsnį, dažnai ginčija teismų sprendimus, motyvuodami tuo, kad jų veiksmuose nebuvo kaltės, nes nusikalstamą veiką jie padarė dėl būtinojo reikalingumo. Tačiau praktiškai toks teiginys lieka neįrodytas, nes dažniausiai vairuotojai, netinkamai reaguodami į susidariusią avarinę situaciją ir pažeisdami Kelių eismo taisykles, patys sukelia pavojingus padarinius, nors, jeigu būtų tinkamai reagavę į susidariusią pavojingą situaciją, pavojingų padarinių būtų galima išvengti.

Analizuojant šią temą reiktų pažymėti ir tai, kad 2007 m. lapkričio 12 d. LR Baudžiamojo kodekso 281 straipsnio pakeitimo įstatymo projekte Nr. XP-2671 siūloma išbraukti minėto straipsnio 7 dalį, kurioje nustatyta, kad asmuo atsako už šiame straipsnyje nustatytą nusikalstamą

¹¹³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-204/2005.

veiką, kai ji yra padaryta dėl neatsargumo. LR BK 16 straipsnio 4 dalyje numatyta, jog asmuo baudžiamas už nusikaltimo ar baudžiamojo nusižengimo padarymą dėl neatsargumo tik šio kodekso specialiojoje dalyje atskirai numatytais atvejais. BK 281 straipsnio 7 dalį pripažinus netekusia galios, visos šio straipsnio 1 – 6 dalyse numatytos nusikalstamos veikos taptų tyčinėmis. Reikia pripažinti, kad tokiu būdu būtų iškreipta atsakomybė už nusikalstamą kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą reguliuojančių normų sistema. Todėl šis siūlymas, mūsų nuomone, yra kritikuotinas.

Apibendrinus išdėstytus teiginius, darytina išvada, jog Lietuvos baudžiamieji įstatymai nepripažįsta objektyvaus pakaltinimo, todėl, nustačius kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo objektyviuosius požymius, būtina nustatyti ir pagrindinį subjektyvų šios nusikalstamos veikos sudėties požymį - asmens kaltę, pasireiškiančią nusikalstamu pasitikėjimu arba nusikalstamu nerūpestingumu. Nuosprendžių, kuriuose konstatuojama asmens kaltė, padarius šią nusikalstamą veiką, trūkumu laikytina tai, kad dažnai kaltė tik konstatuojama, tačiau jos turinys ir forma lieka neįrodyti. Kaltė negali būti pripažinta įrodyta tais atvejais, kai teismai nuosprendžiuose konstatuodami, kad asmens padarytas nusikaltimas yra neatsargus, tiesiogiai nenurodo, kuria neatsargumo rūšimi pasireiškė jo kaltė. Kaltės įrodymui būtina nuosprendyje įrodymais pagrįsti valinį ir intelektualinį kaltės momentus, kurie nusikalstamo pasitikėjimo ir nusikalstamo nerūpestingumo atvejais skiriasi esminiais požymiais.

3. KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO IR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMO SANTYKIS SU ADMINISTRACINIAIS TEISĖS PAŽEIDIMAIS

Kelių eismo taisyklių pažeidimai, padaryti vairuojant kelių transporto priemonę ir sukėlę eismo įvykį, pagal Lietuvos Respublikos įstatymus asmeniui gali užtraukti tiek baudžiamąją, tiek administracinę atsakomybę. Todėl šioje darbo dalyje, remdamiesi Europos Žmogaus Teisių Teismo sprendimais bei Lietuvos teismų praktika, nagrinėsime šių dviejų atsakomybės rūšių dėl minėtų pažeidimų atirbojimo ypatumus bei dvigubos atsakomybės problemą.

Nusikalstamą veiką, pasireiškusią kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimu ir administracinius teisės pažeidimus už analogišką veiką įstatymų leidėjas atirbojo pagal 3 pagrindinius kriterijus: 1) pagal kilusių padarinių rūšį; 2) pagal padarinių dydį; 3) pagal asmens apsvaigimą nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų¹¹⁴.

Baudžiamoji atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą pagal BK 281 straipsnį kyla tuomet, kai dėl šios veikos kyla baudžiamajame įstatyme numatyti sunkūs padariniai: nesunkiai (BK 281 straipsnio 1, 2 dalis) ar sunkiai (BK 281 straipsnio 3, 4 dalis) sutrikdyta kito žmogaus sveikata, žuvo žmogus (BK 281 straipsnio 5, 6 dalis), padaryta didelė turtinė žala (BK 281 straipsnio 2 dalis). Nuo administracinių teisės pažeidimų šią nusikalstamą veiką dažniausiai galime atriboti pagal kilusių padarinių rūšį arba dydį. Dauguma administracinių teisės pažeidimų dėl kelių transporto priemonę vairuojančio asmens padarytų Kelių eismo taisyklių pažeidimų sudėtis susieta tik su veika, t.y. Kelių eismo taisyklių pažeidimu, nesiejant jos su dėl šios veikos atsiradusiais padariniais, pavyzdžiui ATPK¹¹⁵ 126 straipsnis numato administracinę atsakomybę už transporto priemonių vairavimą, esant vairuotojams neblaiviams arba apsvaigusiams nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, ATPK 128 straipsnis – už transporto priemonių vairavimą neturint teisės vairuoti, ATPK 132(1) straipsnis – už transporto priemonių važdavimo ar stovėjimo gyvenamosiose zonose ir kiemuose tvarkos pažeidimą ir t.t. Visos šios veikos sukelia tik administracinę atsakomybę, nes nesukelia jokių BK 281 straipsnyje išvardintų padarinių. Jeigu padarius šias veikas, įvyktų eismo

¹¹⁴ Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius: Justitia, 2006 m. P.150.

¹¹⁵ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. Įsigaliojo nuo 1985 m. balandžio 1 d. iki 2008 m. gruodžio 31 d. //Valstybės žinios 1985-01-03, Nr. 1-1.

įvykis ir dėl to būtų nesunkiai ar sunkiai sutrikdyta žmogaus sveikata, žūtų žmogus, o, jei vairuotojas būtų apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų ir būtų padaryta didelė turtinė žala, - kiltų baudžiamoji atsakomybė pagal LR BK 281 straipsnį.

Svarbus šių atsakomybės rūšių atribojimo kriterijus yra padarinių dydis. ATPK 127 straipsnis numato administracinę atsakomybę už Kelių eismo taisyklių pažeidimą, sukėlusį nežymų sveikatos sutrikdymą arba nulėmusį turto sugadinimą. BK 281 straipsnis taip pat numato atsakomybę už tokią veiką, sukėlusią sveikatos sutrikdymus, tačiau tik už nesunkų ar sunkų sveikatos sutrikdymą. Taigi, nežymus sveikatos sutrikdymas nepatenka į baudžiamosios atsakomybės ribas, todėl už tokią veiką, taikoma administracinė atsakomybė. Kitas svarbus klausimas yra ATPK 127 straipsnyje įtvirtinto administracinio teisės pažeidimo atribojimas nuo nusikalstamos veikos, jeigu dėl tokios veikos buvo sugadintas turtas. BK 281 straipsnio 2 dalis numato baudžiamąją atsakomybę asmeniui, vairavusiam apsvaigus nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų už kelių eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą, jei dėl šios veikos buvo padaryta didelė turtinė žala. Požymis „didelė turtinė žala“ yra vertinamasis, todėl kiekvienu konkrečiu atveju, ar žala yra didelė, sprendžia teismas, atsižvelgdamas ne tik į žalos piniginę išraišką, bet ir į nukentėjusiojo turtinę padėtį, išlaikytinių buvimą ir kitas aplinkybes. ATPK 127 straipsnio 2 dalyje įtvirtintas administracinis teisės pažeidimas neįvardina sugadinto turto vertės. Tačiau, atsižvelgiant į ATPK 9 straipsnyje įtvirtintą nuostatą, jog administracinė atsakomybė už šiame kodekse numatytus teisės pažeidimus atsiranda, jeigu savo pobūdžiu šie pažeidimai pagal galiojančius įstatymus neužtraukia baudžiamosios atsakomybės, darytina išvada, jog padaryta turtinė žala, kuri neįvertinama kaip didelė, užtraukia administracinę atsakomybę pagal ATPK 127 straipsnį ir neužtraukia baudžiamosios atsakomybės pagal BK 281 straipsnį.

Dar vienas svarbus kriterijus, nagrinėjant ATPK 127 straipsnio 2 dalyje įtvirtinto administracinio teisės pažeidimo atribojimą nuo BK 281 straipsnio 2 dalyje įtvirtintos nusikalstamos veikos, yra asmens apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. BK 281 straipsnio 2 dalis numato baudžiamąją atsakomybę už nagrinėjamą veiką, dėl kurios buvo padaryta didelė turtinė žala tik tokiu atveju, kai tokia veika buvo padaryta asmens, apsvaigusio nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Jeigu asmuo šią veiką padarytų neapsvaigęs, kiltų administracinė atsakomybė pagal ATPK 127 straipsnio 2 dalį, nepaisant padarytos žalos dydžio. Taip pat atkreiptinas dėmesys, kad 2007 m. lapkričio 15 d. LR BK 281 straipsnio pakeitimo įstatymo projektu Nr. XP-2671 siūloma numatyti baudžiamąją

atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą, kuri asmuo padaro neapsvaigęs, jeigu dėl to įvykus eismo įvykiui, nukentėjusiajam buvo padaryta didelė turtinė žala. Manome, kad tokiu būdu būtų nepagrįstai praplėsta baudžiamosios atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo sritis. Be to, tai sąlygotų žymų teismų darbo krūvio padidėjimą, nes žalą didele pripažįsta tik teismas. Vadinasi, kiekvienu atveju, įvykus eismo įvykiui, kai padaroma turtinė žala (tai praktiškai neišvengiama kiekvienu eismo įvykio atveju), turėtų būti kreipiamasi į teismą, kad jis, nagrinėdamas bylą, įvertintų žalos dydį. Todėl, mūsų nuomone, toks siūlymas yra kritikuotinas.

Nepaisant to, kad įstatymų leidėjas nusikalstamą veiką, pasireiškiančią kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimu ir administracinius teisės pažeidimus, pasireiškiančius analogiška veika, atribojo net keliais kriterijais, Lietuvos teismų praktikoje dažnai susiduriama su dvigubos atsakomybės problema. Problematiška tai, kad nacionaliniai įstatymai sudaro prielaidas administracinei teisinei atsakomybei peraugti į baudžiamąją atsakomybę¹¹⁶. Remiantis ATPK 35 straipsniu, administracinė nuobauda gali būti skiriama per šešis mėnesius nuo teisės pažeidimo padarymo dienos, tačiau dažnai, įvykus eismo įvykiui, asmuo nubaudžiamas administracine nuobauda už Kelių eismo taisyklių pažeidimus, nesulaukus išvadų apie kilusius padarinius. Vėliau, paaiškėjus, dėl šio eismo įvykio kilusių padarinių mastui, ir nustatčius, kad veika atitinka BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos požymius, tas pats asmuo patraukiamas baudžiamojon atsakomybėn. Tokiu būdu asmuo už tą pačią veiką gali būti nubaustas du kartus: administracine nuobauda ir bausme, numatyta baudžiamajame kodekse.

Principas non bis in idem Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių konvencijos (toliau EŽTK) 7 protokolo 4 straipsnyje įtvirtintas nuostata, jog „niekas negali būti tos pačios valstybės institucijų vėl persekiojamas ar baudžiamas už nusikaltimą, dėl kurio jis jau buvo išteisintas arba nuteistas nuosprendžiu pagal tos valstybės įstatymus ir baudžiamąjį procesą“¹¹⁷. Draudimas bausti už vieną nusikaltimą du kartus įtvirtintas pagrindiniame LR įstatyme - LR Konstitucijos 31 straipsnio 5 dalyje. Tačiau galima pastebėti, kad „nusikaltimas“ šiose normose, remiantis Europos valstybių teisine praktika bei Lietuvos teismų praktika, aiškinamas plačiau nei „nusikalstama veika“ Baudžiamojo kodekso prasme. Daugelis nacionalinėje teisėje numatyto administracinių teisės pažeidimų patenka į nusikaltimo sampratą, pateiktą EŽTK 7 protokolo 4 straipsnyje.

Galime pastebėti, kad tarp administracinių teisės pažeidimų ir nusikalstamų veikų yra daug

¹¹⁶ V. Valančius, R. Norkus. Lietuvos administracinės ir baudžiamosios justicijos sąlyčio aspektai// Jurisprudencija. 2006, Nr. 4(82). P. 91.

¹¹⁷ Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos protokolas Nr. 7, iš dalies pakeistas protokolu Nr. 11. Valstybės žinios, 2000-11-10, Nr. 96-3016.

bendra. Ir administracinė, ir baudžiamoji atsakomybė neretai nustatoma iš principo už tas pačias veikas. Kriterijus, atribojantis nusikalstamas veikas nuo administracinių teisės pažeidimų yra tam tikri papildomi požymiai, kuriuos įstatymų leidėjas panaudoja konstruodamas nusikalstamų veikų sudėtis. Be to, administracinę teisę ir baudžiamąją teisę jungia tai, kad ir už nusikalstamas veikas, ir už administracinius teisės pažeidimus yra baudžiama¹¹⁸. Štai kasacinėje byloje Nr. 2K - 322/2003 Lietuvos Aukščiausiasis Teismas nustatė, kad buvo pažeistos EŽTK 7 Protokolo 4 straipsnio nuostatos, draudžiančios dvigubą baudimą už vieną ir tą patį teisės pažeidimą, kadangi kasatorius buvo patrauktas ir administracinėn ir baudžiamojon atsakomybėn dėl to paties darbų saugos norminių aktų pažeidimo. Kitą vertus, ne visada administracinis teisės pažeidimas gali būti prilyginamas nusikaltimui. Europos Žmogaus Teisių Teismas tokiose bylose kaip Engel ir kiti prieš Nederlandus, Ozturk prieš Vokietiją, Demicoli prieš Malta, Schmauter prieš Australiją, Garyfallou AEOE prieš Graikiją nurodė, kad siekiant nustatyti „baudžiamąjį“ pažeidimo pobūdį svarbu : 1) žinoti ar tą pažeidimą apibrėžiantis tekstas pagal valstybės įstatymus priklauso baudžiamajai teisei; 2) ištirti pažeidimo prigimtį; 3) įvertinti sankcijos suinteresuotam asmeniui pobūdį ir laipsnį¹¹⁹.

Šioje byloje teismas atmetė kasacinį skundą, palyginęs sankcijas už ta pačią veiką ir nustatęs, kad taikyta administracinė sankcija (100 Lt. bauda) neprilygsta baudžiamajai sankcijai (pagrindinė bausmės rūšis - bauda 100 MGL dydžio).

Sprendžiant ar administraciniai teisės pažeidimai, numatantys administracinę atsakomybę už kelių eismo taisykles, yra baudžiamąjo pobūdžio, įvertinat pirmąjį kriterijų - ar tą pažeidimą apibrėžiantis tekstas pagal valstybės įstatymus priklauso baudžiamajai teisei - darytina išvada, jog administraciniai teisės pažeidimai ir nuobaudos už juos pagal Lietuvos įstatymus neįeina į baudžiamosios teisės sritį, todėl neturėtų būti pripažįstama, kad vėlesnis kaltininko nuteisimas pažeidžia principą, draudžiantį bausti du kartus už tą patį nusikaltimą. Pagal antrąjį kriterijų – pažeidimo prigimtį - eismo taisyklių pažeidimai, atsižvelgiant į konkrečios bylos aplinkybes, gali būti kvalifikuojami ir pagal administracinės, ir pagal baudžiamosios teisės normas¹²⁰. Taigi, kiekvienu konkrečiu atveju labai svarbu įvertinti trečiąjį kriterijų – sankcijos pobūdį ir laipsnį. Reikėtų pažymėti, kad įsigaliojus naujam Baudžiamajam kodeksui, neliko didelio skirtumo tarp baudos dydžių, numatytų Baudžiamajame ir Administraciniame kodeksuose už nagrinėjamos kategorijos pažeidimus. Kitą vertus, Baudžiamajame kodekse numatyta daugiau alternatyvių bausmių rūšių už nagrinėjamos kategorijos pažeidimus, kurios daugeliu atveju yra griežtesnės nei

¹¹⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K - 322/2003

¹¹⁹ Europos Žmogaus Teisių Teismo sprendimas Nr. 00015963/90 byloje Gradinger prieš Austriją // Teismų praktika.2004. Nr. 21

¹²⁰ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-304-2000.

administracinių nuobaudų rūšys. Taigi, kiekvienu konkrečiu atveju paskirtų sankcijų pobūdis ir laipsnis priklauso nuo bylos aplinkybių.

Pažymėtina, kad Europos žmogaus teisių teismas byloje Franz Fisher¹²¹ prieš Austriją nurodė, jog, reikia skirti atvejus, kai viena veika sudaro idealiąją kelių teisės pažeidimų sutaptį, nuo atveju, kai viena veika atitinka kelių teisės pažeidimų sudėtis, kurios skiriasi tik tuo, kad vieno teisės pažeidimo sudėčiai būdingi papildomi požymiai, nulemiantys veikos baudžiamumą. Kai sprendimai dėl baudimo už skirtingų rūšių teisės pažeidimus, padarytus viena veika, laiko prasme buvo daromi vienas po kito, t.y. paskesnis sprendimas daromas jau esant ankstesniam sprendimui, teismas turi kreipti dėmesį, ar esminiai šių teisės pažeidimų požymiai nėra tie patys. Tačiau reikia pripažinti, jog administraciniai teisės pažeidimai, numatantys atsakomybę, už kelių eismo taisyklių pažeidimus ir Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas, numatantis baudžiamąją atsakomybę už kelių eismo taisyklių pažeidimų padarymą ir už dėl to kilusius padarinius, esminiais veikos požymiais sutampa. Europos Žmogaus Teisių Teismas, nagrinėdamas šios kategorijos bylas, taip pat ne kartą priėjo išvados, jog, nors šie teisės pažeidimai ir bylą lydinčios procedūros patenka į administracinę sferą, savo prigimtimi jie vis dėl to yra baudžiamojo pobūdžio. Todėl šiuo atveju principo, draudžiančio bausti asmenį už tą pati nusikaltimą du kartus, užtikrinimui svarbu, kad asmuo nebūtų patrauktas už tą pačią veiką baudžiamojon atsakomybėn ir administracinėn atsakomybėn, o tai padarius ir nustačius šio principo pažeidimą, nutarimas skirti administracinę nuobaudą arba apkaltinamasis nuosprendis būtų naikinamas. Kas turi būti tokiu atveju naikinamas - nutarimas skirti administracinę nuobaudą ar apkaltinamasis nuosprendis – kol kas yra atviras klausimas. Europos Žmogaus Teisių Teismas byloje Franz Fisher prieš Austriją pabrėžė, jog valstybės - narės yra laisvos nustatyti, už kurį iš dviejų teisės pažeidimų turi būti persekiojama. Tačiau, mūsų nuomone, šiuo atveju turi būti naikinamas nutarimas skirti administracinę nuobaudą. Juk, jeigu asmens veika, atitinka nusikalstamos veikos, numatytos BK 281 straipsnyje, sudėtį, o nubaustas jis tik administracine nuobauda už analogišką veiką, tai jo nubaudimas apima tik veikos padarymą, neapima padarinių. Patraukus asmenį baudžiamojon atsakomybėn pagal BK 281 straipsnį, jis nubaudžiamas ne tik už pavojingos veikos padarymą, bet ir už šia veika sukeltus padarinius. Be to, skiriasi administracinės ir baudžiamosios atsakomybės sukeliama teisiniai padariniai, t.y. sankcijų rūšys, dydžiai, teistumas, kurio nesukelia administracinė atsakomybė ir t.t.

Lietuvoje teismai, remdamiesi Europos Žmogaus Teisių Teismo sprendimais, siekdami

¹²¹ Europos Žmogaus Teisių Teismo sprendimas Nr. 37950/97 byloje Franz Fisher prieš Austriją// Teismų praktika.2004. Nr. 21.

nepažeisti draudimo bausti asmenį už tą patį nusikaltimą du kartus, gali ikiteisminį tyrimą nutraukti, jeigu įtariamasis dėl BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos padarymo už tą pačią veiką jau buvo nubaustas administracine nuobauda. Formaliai toks sprendimas teisingas, nes nėra numatyta jokia procedūra, kaip tokiu atveju turėtų būti naikinamas nutarimas skirti administracinę nuobaudą. Tačiau tai sudaro galimybę formuoti nevienodai teismų praktikai, kai už analogišką veiką vieni asmenys nubaudžiami baudžiamąja tvarka, kiti - administracine. Todėl, mūsų nuomone, Lietuvos bendrųjų teisės normų aktuose būtina įteisinti nuostatą, leidžiančią panaikinti nutarimą skirti administracinę nuobaudą, jeigu ją paskyrus paaiškėjo, jog veika, už kurią buvo paskirta ši nuobauda, atitinka nusikalstamos veikos sudėtį.

Europos Žmogaus Teisių Teismas taip pat laikosi nuostatos, jog nacionaliniame lygmenyje turėtų būti sudaryta galimybė ištaisyti dėl administracinių teisės pažeidimų ir nusikalstamų veikų konkurencijos padaromas klaidas teisiniuose sprendimuose. Svarbus šiuo klausimu Europos Žmogaus Teisių Teismo sprendimas byloje Veronika Falkner prieš Austriją¹²², kurioje

pareiškėja teigė, kad ji buvo patraukta atsakomybėn du kartus už tą patį poelgį, pirmiausia administracinės institucijos už vairavimą išgėrus, o paskui bendrojo teismo dėl kūno sužalojimo sunkinančiomis aplinkybėmis – vairuojant paveiktam alkoholio. Pareiškėjos byla dėl kūno sužalojimo, padaryto paveiktam alkoholio, priklausė išimtinai bendrųjų teismų kompetencijai, tačiau administracinė institucija, neturėdama tam jurisdikcijos, vis tik pradėjo procesą prieš pareiškėją. Vėliau tai buvo pripažinta klaida, nutrauktas administracinės institucijos pradėtas procesas, gražinta piniginė bauda, taip pat buvo atnaujintas baudžiamasis procesas bendrajame teisme, kuris buvo prieš tai sustabdytas. Pareiškėja teigė, jog sąlyga atnaujinti bylos nagrinėjimą EŽTK 7 protokolo 4 straipsnyje nėra numatyta. Europos Žmogaus Teisių Teismas nepripažino non bis in idem principo pažeidimo šioje byloje ir pažymėjo, kad EŽTK 7 protokolo 4 straipsnyje įtvirtintos nuostatos tikslas yra drausti pakartotinį baudžiamąjį procesą, baigtą galutiniu sprendimu, tačiau šis draudimas nebūtinai taikomas visiems procesams, pradėtiems to paties teisės pažeidimo atžvilgiu. Teismas pažymėjo, jog turėtų būti sudaryta galimybė nacionalinėms institucijoms ištaisyti klaidas teisinėse situacijose, pavyzdžiui kaip šioje byloje, kur institucijų aktais buvo viršyta vidaus teisės numatyta kompetencija.

Apibendrinus tai, kas išdėstyta, darytina išvada, jog problematiška tai, kad Lietuvos Respublikos bendrųjų teisės normų aktai sudaro sąlygas administracinei teisinei atsakomybei peraugti į baudžiamąją atsakomybę. Manome, kad šios problemos išsprendimui svarbu, kad būtų keliama policijos pareigūnų, kvalifikacija, siekiant teikti specialiųjų žinių atribojant administracinius teisės pažeidimus nuo nusikalstamų veikų. Taip pat, mūsų nuomone, siekiant nepažeisti principo, draudžiančio bausti asmenį už tą patį nusikaltimą du kartus, Lietuvos bendrųjų teisės normų aktuose būtina įteisinti nuostatas, leidžiančias panaikinti nutarimą skirti administracinę nuobaudą, jeigu ją paskyrus paaiškėjo, jog veika, už kurią buvo paskirta ši nuobauda, atitinka nusikalstamos veikos sudėtį.

¹²² Europos Žmogaus Teisių Teismo sprendimas Nr. 6072/02 byloje Veronika Falkner prieš Austriją <http://cmiskp.echr.coe.int/tkp197/view.asp?item=11&portal=hbkm&action=html&highlight=Austria%20%7C%20non%20%7C%20bis%20%7C%20in%20%7C%20idem&sessionId=15883116&skin=hudoc-en>.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. BK 281 straipsnis, numatantis baudžiamąją atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą, yra daugiamečio teisininkų darbo rezultatas, kuriam pirminiame etape didelę įtaką padarė tarybinės Rusijos baudžiamoji teisė. Lietuvos Respublikos teisės aktų spragos ir vis didesni mastą įgaunanti saugaus eismo keliuose užtikrinimo problema lemia nuolatinę teisės aktų, numatančių teisinę atsakomybę už nusikalstamas veikas kelių transporto eismo saugumui, kūrimą, tobulinimą.

2. Baudžiamoji atsakomybė asmeniui, pažeidusiam kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles, yra numatyta pirmiausia už tai, kad buvo pasikėsinta į pagrindinę BK 281 straipsniu saugomą vertybę - transporto eismo saugumą. Nors baudžiamosios teisės specialistai nėra vieningos nuomonės dėl papildomų kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimu pažeidžiamų vertybių sampratos, tačiau vieningai sutinkama, kad, pažeidžiant pagrindinę baudžiamuoju įstatymu saugomą vertybę „transporto eismo saugumas“, pažeidžiamos ir šios vertybės: žmogaus gyvybė, sveikata bei nuosavybė. Todėl praktikoje kvalifikavimo ar įstatymo taikymo problemų dėl šiuo nusikaltimu pažeidžiamų vertybių nustatymo nekyla.

3. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimo, kaip pavojingos veikos, pasireiškimo formų (veikimo ar neveikimo) nustatymas gali turėti didelės reikšmės veikos kvalifikavimui, kadangi padeda nustatyti priežastinį ryšį tarp nusikalstamos veikos ir pavojingų padarinių bei kaltę. Todėl Lietuvos teismų praktikoje šios nusikalstamos veikos pasireiškimo formų nustatymui turėtų būti skiriamas didesnis dėmesys.

4. BK 281 straipsnis numato baudžiamąją atsakomybę ne tik už pavojingos veikos padarymą, dėl to įvykusį eismo įvykį, bet ir už šia veika kitiems asmenims sukeltus pavojingus padarinius: žmogaus žūtį, nesunkų ar sunkų sveikatos sutrikdymą, padarytą didelę turtinę žalą. Dėl šių padarinių nustatymo Lietuvos teismų praktikoje dažnai kyla ginčų. Tai lemia abstrakčiai suformuluotos nusikalstamus padarinius apibrėžiančios sąvokos: nesunkaus sveikatos sutrikdymą apibrėžianti sąvoka, siejanti nesunkaus sveikatos sutrikdymo nustatymą su 10 dienų sveikatos sutrikdymo laikotarpiu, sunkaus sveikatos sutrikdymą apibrėžianti sąvoka „nepataisomas kūno subjaurojimas“, neapibrėžta sąvoka „didelė turtinė žala“. Tačiau manome, jog nebūtų tikslinga šias sąvokas konkretinti. Kiekvieno eismo įvykio aplinkybės ir dėl jų kilę padariniai yra skirtingi, todėl teigiamai vertintina tai, jog kiekvienu konkrečiu atveju teismas ar teismo medicinos ekspertai turi

galimybę įvertinti padarinių mastą, atsižvelgiant į bylos aplinkybes. Tai padeda individualizuoti bausmę kaltajam asmeniui ir įgyvendinti teisingumo principą.

5. Priežastinis ryšys tarp kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimo ir kilusių pavojingų padarinių ypatingas tuo, kad dažnai padarinių atsiradimas sąlygojamas daugelio aplinkybių, faktorių, tarpinių grandžių, visos įvykio grandinės vystymosi. Todėl teismų praktikoje šis požymis sunkiai nustatomas, dėl jo nustatymo dažnai kyla teisminių ginčų.

6. Kadangi Lietuvos teisės aktai nereglamentuoja priežastinio ryšio nustatymo taisyklių, teismai, konstatuodami ir įrodinėdami priežastinį ryšį tarp kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimo ir kilusių pavojingų padarinių, turėtų remtis Lietuvos Aukščiausiojo Teismo formuojama teismų praktika, kurioje pripažįstami du priežastinio ryšio nustatymo etapai: būtinosios kilusių padarinių sąlygos ir priežastinio ryšio pobūdžio (dėsningojo ar atsitiktinio) nustatymas.

Neteisingam veikų kvalifikavimui pagal BK 281 straipsnį įtakos turi tai, kad teismai, nustatydami būtinąją padarinių kilimo sąlygą, nenustato, ar ši sąlyga buvo konkreti kilusių padarinių priežastis, taip pat nenustato priežastinio ryšio pobūdžio, nors tik išvada apie dėsningąjį priežastinį ryšį pagrindžia, kad tiriamoje veikoje yra objektyviųjų požymių. Siekiant išvengti klaidų, nustatant priežastinį ryšį tarp kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimo ir kilusių pavojingų padarinių, būtina remtis baudžiamosios teisės teorijoje pateiktomis priežastinio ryšio nustatymo taisyklėmis ir įstatymo aiškinimu. Todėl labai svarbu, kad teismams būtų teikiama specialiųjų žinių priežastinio ryšio nustatymo klausimais, šia tema būtų rengiami mokymai, teikiama specialioji literatūra.

7. BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos specialųjį subjektą žyminti sąvoka „vairuodamas“ Lietuvos teismų praktikoje suprantama plačiau nei lingvistinė žodžio reikšmė. Tai suponuoja išvadą, jog tikroji normos, numatančios baudžiamąją atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimus, prasmė yra platesnė nei teksto prasmė. Todėl, siekiant išvengti skirtingo BK 281 straipsnio prasmės interpretavimo, būtinas oficialus BK 281 straipsnio dispozicijoje vartojamos sąvokos „vairuodamas“ išaiškinimas.

8. BK 281 straipsnyje įtvirtintos nusikalstamos veikos padarymo priemonę žyminti sąvoka „mechaninė transporto priemonė“ Lietuvos bendrųjų teisės normų aktuose nėra apibrėžta, nėra ir teismo aiškinimo šiuo klausimu. Tai sudaro prielaidas teismams skirtingai interpretuoti BK 281 straipsnio prasmę. Siekiant išvengti veikų kvalifikavimo pagal BK 281 straipsnį problemų, būtina

pateikti sąvokos „mechaninė transporto priemonė“ oficialų išaiškinimą, suderinti LR BK ir kituose bendrųjų teisės normų aktuose vartojamas sąvokas.

9. Apsvaigimo nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų fakto nustatymas svarbus nusikalstamos veikos kvalifikavimui pagal LR BK 281 straipsnį, kadangi įstatymų leidėjas apsvaigimą išskyrė kaip kvalifikuojantį BK 281 straipsnio 2, 4, 6 dalyse numatytų nusikalstamų veikų požymį. Tačiau šio požymio nustatymas praktikoje gali būti problematiškas, nes apsvaigimo būseną apibrėžiantys terminai įvairiuose Lietuvos teisės aktuose nėra tarpusavyje suderinti, kai kurie jų nėra apibrėžti. Manome, kad reiktų siekti, jog LR BK ir poįstatyminiuose teisės aktuose vartojamos sąvokos sutaptų, šalinti bendrųjų teisės normų aktuose esančius prieštaravimus.

10. Praktikoje, kvalifikuojant veiką pagal LR BK 281 straipsnį, sunkumų gali kilti dėl šio straipsnio 2, 4, 6 dalyse numatytų nusikalstamų veikų kvalifikuojančio požymio „apsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų“ nustatymo ir įrodymo, nes Lietuvos teisės aktuose nenumatyta leistina šių medžiagų koncentracijos norma kraujyje. Todėl svarbiu šaltiniu, atskleidžiant šios sąvokos turinį, turi tapti Lietuvos Aukščiausiojo Teismo formuojama teismų praktika.

11. Lietuvos baudžiamieji įstatymai nepripažįsta objektyvaus pakaltinimo, todėl, nustačius kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo objektyviusius požymius, būtina nustatyti ir pagrindinį subjektyvųjį šios nusikalstamos veikos sudėties požymį - asmens kaltę, pasireiškiančią nusikalstamu pasitikėjimu arba nusikalstamu nerūpestingumu. Nuosprendžių, kuriuose konstatuojama asmens kaltė, padarius šią nusikalstamą veiką, trūkumu laikytina tai, kad dažnai kaltė tik konstatuojama, tačiau jos turinys ir forma lieka neįrodyti.

12. Kaltė negali būti pripažinta įrodyta tais atvejais, kai teismai nuosprendžiuose konstatuodami, kad asmens padarytas nusikaltimas yra neatsargus, tiesiogiai nenurodo, kuria neatsargumo rūšimi pasireiškė jo kaltė. Kaltės įrodymui būtina nuosprendyje įrodymais pagrįsti valinį ir intelektualinį kaltės momentus, kurie nusikalstamo pasitikėjimo ir nusikalstamo nerūpestingumo atvejais skiriasi esminiais požymiais.

13. Nors įstatymų leidėjas nusikalstamą veiką, pasireiškiančią kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimu ir administracinius teisės pažeidimus, pasireiškiančius analogiškai veika, atribojo net keliais kriterijais, Lietuvos teismų praktikoje dažnai susiduriama su dvigubos atsakomybės problema. Problematiška tai, kad Lietuvos Respublikos bendrųjų teisės normų aktai sudaro sąlygas administracinei teisinei atsakomybei peraugti į baudžiamąją atsakomybę. Manome, kad šios problemos išsprendimui svarbu, kad būtų

keliama policijos pareigūnų kvalifikacija, siekiant teikti specialiųjų žinių atibojant administracinius teisės pažeidimus nuo nusikalstamų veikų. Taip pat, siekiant nepažeisti principo, draudžiančio bausti asmenį už tą patį nusikaltimą du kartus, Lietuvos bendrųjų teisės normų aktuose būtina įteisinti nuostatas, leidžiančias panaikinti nutarimą skirti administracinę nuobaudą, jeigu ją paskyrus paaiškėjo, jog veika, už kurią buvo paskirta ši nuobauda, atitinka nusikalstamos veikos sudėtį.

Literatūros sąrašas:

Lietuvos Respublikos įstatymai ir kiti norminiai aktai

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės Žinios, 1992-11-30, Nr. 33-1014.
2. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas// Valstybės žinios. 2000-10-25. Nr. 89-2741.
3. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas. Įsigaliojo nuo 1985 m. balandžio 1 d. iki 2008 m. gruodžio 31 d. //Valstybės žinios 1985-01-03, Nr. 1-1.
4. Baudžiamojo proceso kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas// Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1341.
5. Rusijos imperijos 1903 m. baudžiamasis kodeksas, galiojęs Lietuvos teritorijoje. Lietuvos valstybės žinios. 1919. Nr. 2-3//cituota pagal Truncienė I. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas: daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005. P 38.
6. RTFSR BK, galiojęs Lietuvos TSR teritorijoje. Oficialus tekstas su pakeitimais 1951 m. liepos 1 d. ir su pastraipsniui susistemintos medžiagos priedu//LTSR teisingumo ministerija:Valstybinė politinės ir mokslinės literatūros leidykla, 1952 m.//cituota pagal Truncienė I. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas: daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005.P. 38.
7. Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos baudžiamasis kodeksas. Vilnius.: Valstybinė politinės ir mokslinės literatūros leidykla. 1961 m.
8. Dėl Lietuvos TSR baudžiamojo kodekso pakeitimo ir papildymo// Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos Aukščiausiosios Tarybos ir Vyriausybės žinios. 1969 m. vasario 28 d. Nr. 6-60.
9. Padaryti pakeitimus ir papildymus kai kuriuose Lietuvos TSR įstatymų aktuose//Lietuvos Tarybų Socialistinės Respublikos Aukščiausiosios Tarybos ir Vyriausybės žinios. 1989 m. vasario 10 d. Nr. 4-16.
10. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso, baudžiamojo ir administracinių teisės pažeidimų kodeksų pakeitimo ir papildymo//Valstybės žinios. 1993, Nr. 26-597.
11. Lietuvos Respublikos įstatymas dėl Lietuvos Respublikos baudžiamojo, pataisos darbų ir baudžiamojo proceso kodeksų pakeitimo ir papildymo//Valstybės žinios. 1994, Nr. 60-1182.

12. Baudžiamojo kodekso, patvirtinto 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII-1968, 4, 7, 9, 23, 25, 37, 39, 44, 46, 47, 48, 51, 61, 62, 65, 67, 74, 75, 90, 92, 95, 97, 102, 105, 118, 119, 143, 175, 178, 186, 187, 188, 189, 199, 202, 212, 213, 215, 227, 249, 250, 251, 257, 260, 263, 272, 281, 291 straipsnių pakeitimo ir papildymo bei Kodekso papildymo 39(1) ir 306(1) straipsniais įstatymas// Valstybės žinios. 2003-04-24, Nr.38-1733; 2003-04-25, Nr.39 (atitaisymas).
13. Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas// Valstybės žinios. 2000-10-31, Nr. 92-2883.
14. Lietuvos Respublikos darbuotojų saugos ir sveikatos įstatymas// Valstybės žinios. 2003-07-16, Nr. 70-3170.
15. Lietuvos Respublikos žmogaus mirties nustatymo ir kritinių būklių įstatymas //Valstybės žinios. 1997, Nr. 30-712.
16. Lietuvos Respublikos alkoholio kontrolės įstatymas// Valstybės žinios. 1995-05-26, Nr. 44-1073.
17. Lietuvos Respublikos narkotinių ir psichotropinių medžiagų kontrolės įstatymas// Valsybės Žinios. 1998, Nr. 8-161.
18. Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos protokolai Nr. 7, iš dalies pakeistas protokolu Nr. 11 .Valstybės žinios, 2000-11-10, Nr. 96-3016.
19. Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos teisingumo ministro ir Lietuvos Respublikos socialines apsaugos ir darbo ministro 2003 m. gegužės 23 d. įsakymas Nr. V-298/158/A1-86 “Dėl sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklių patvirtinimo” // Valstybės žinios. 2003. Nr. 52-2357.
20. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas 2008 m. liepos 16 d. Nr. 768 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės Žinios, 2008-08-02, Nr. 88-3530.
21. Lietuvos Respublikos Aplinkos ministro 2008 m. sausio 15 d. įsakymas Nr. A1-22/D1-34 „Dėl darbuotojų įrengimo statybvietėse nuostatų patvirtinimo“//Valstybės žinios. 2008-01-24, Nr. 10-362.
22. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gegužės 12 nutarimas Nr. 452 „Dėl Transporto priemonių vairuotojų ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo būsenos nustatymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2006-05-18, Nr. 56-2000.
23. Lietuvos Respublikos Sveikatos apsaugos ministro 2006 m. birželio 20 d. įsakymas Nr. V-505 “Dėl Medicininės apžiūros neblaivumui (girtumui) ar apsvaigimui nuo psichiką veikiančių medžiagų nustatyti atlikimo ir bendros asmens būklės įvertinimo metodikų patvirtinimo“//Valstybės žinios. 2006-06-24, Nr. 71-2641.

24. Darbinis Komisijos tarnybų dokumentas, pateikiamas kartu su pasiūlymu dėl Europos parlamento ir Tarybos direktyvos dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo {KOM(2006) 569 galutinis} {SEK(2006) 1231} 6 Poveikio įvertinimo santrauka /* SEK/2006/1232 */. Europos sąjungos teisės internetinis puslapis // <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006SC1232:LT:HTML>; prisijungta 2008-03-12.
25. 2007 m. lapkričio 15 d. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 281 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas Nr. XP-2671.

Specialioji literatūra ir kitos publikacijos:

26. A. Abramavičius, D. Stasiulis, E. Bieliūnas ir kt.. Baudžiamoji teisė. Specialioji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 2000 m.
27. A. Abramavičius, A. Čepas, A. Drakšienė ir kt. Baudžiamoji teisė: bendroji dalis. Vadovėlis. Vilnius: Eugrimas, 1996 m.
28. A. Klimka, M. Apavičius, J. Misiūnas. Tarybinė baudžiamoji teisė. Ypatingoji dalis. Vilnius: Mintis, 1974 m.
29. Gail Mason and Paul R Wilson. Alcohol and crime. Australian institute of criminology: trends and issues in crime and criminal justice No 18// <http://www.aic.gov.au/publications/tandi/ti18.pdf>; prisijungta 2006-12-15.
30. Ieva Zdanavičiūtė. Baudžiamosios atsakomybės už transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimus problemos pagal naująjį Lietuvos Respublikos baudžiamąjį kodeksą// Jurisprudencija. 2003, t. 45(37).
31. Lietuvos nacionalinio radijo ir televizijos tinklalapis// <http://www.lrt.lt/lrt/news.php?strid=586866&id=3699469>; prisijungta 2008-01-29.
32. Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos Teisės departamento išvada „Dėl 2007-11-19 Lietuvos Respublikos Baudžiamojo kodekso 281 straipsnio pakeitimo projekto Nr. XP-2671A“.
33. Lietuvos TSR baudžiamojo kodekso komentaras. Vilnius: Mintis, 1989 m.
34. Piesliakas V. Lietuvos baudžiamoji teisė: Pirmoji knyga. Vilnius:Justitia, 2006 m.
35. Piesliakas V. Vairuotojų atsakomybė už eismo saugumo taisyklių pažeidimą// Socialistinė teisė. 1981 m. Nr. 2.
36. Teisingumo ministerijos internetinis puslapis // <http://www.tm.lt/?item=kodeks&aktoid=42972&strnr=281>; prisijungta 2008-08-06.

37. The Royal Society for the Prevention of Accidents Response to “Review of Road Traffic Offences Involving Bad Driving” . 4 May 2005.
38. Truncienė, Ieva. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas. Daktaro disertacija. Vilnius : MRU , 2005.
39. Vaišvila A. Teisės teorija. Vadovėlis. Antrasis, pataisytas ir papildytas leidimas. Vilnius: Justitia, 2004.
40. V. Valančius, R. Norkus. Lietuvos administracinės ir baudžiamosios justincijos sąlyčio aspektai// Jurisprudencija. 2006, Nr. 4(82).
41. Veličkienė. A.T. Lotynų kalba. Vilnius: Lietuvos teisės akademijos Leidybos centras, 2000 m.
42. Коробеев А. И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность.- Москва: Юридическая литература, 1990.
43. Куринов Б. А. Автотранспортные преступление. Квалификация и ответственность.- Москва: Юридическая литература, 1976.
44. Жулев В. И. Предупреждение дорожно – транспортных происшествий.-Москва: Юридическая литература, 1989 .

Statistiniai duomenys:

45. VRM Informatikos ir ryšių departamento internetinis puslapis [//http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/index2.phtml?id=198&idStat=9&metai=2007&menuo=12®ionas=25&id3=12](http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/index2.phtml?id=198&idStat=9&metai=2007&menuo=12®ionas=25&id3=12); prisijungta 2008-10-18.
46. Informatikos ir ryšių departamento prie LR VRM internetinis puslapis// http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/index2.phtml?id=198&idStat=7&metai=2007&menuo=12®ionas=25&id3=11 ; prisijungta: 2008-02-19.
47. Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie susisiekimo ministerijos internetinis puslapis//http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27;mark_text;statistika; prisijungta 2008-09-19

Lietuvos teismų bei Europos žmogaus teisių teismo praktika:

48. 1996 m. birželio 21 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato nutarimas Nr. 43 „Dėl teismų praktikos nagrinėjant turto prevartavimo baudžiamąsias bylas“//Teismų praktika. 1996. Nr. 3-4.P92.
49. 2002 m. birželio 21 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarimas Nr. 37 „Dėl teismų praktikos nagrinėjant psichotropinių ar narkotinių medžiagų grobimo, neteisėto šių medžiagų ir jų pirmos kategorijos pirmtakų (prekursorių) gaminimo, įgijimo, laikymo, gabenimo, siuntimo, pardavimo ar kitokio platinimo baudžiamąsias bylas (BK 232¹, 232²,232⁵,231¹⁰ str.)“//Teismų praktika. 2002. Nr. 17.
50. 2004 m. birželio 18 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarimas Nr. 46 „Dėl teismų praktikos nusikaltimų žmogaus gyvybei bylose“//Teismų praktika.2004 Nr. 21.
51. 2004 m. birželio 18 d. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato nutarimas Nr. 46 „Dėl teismų praktikos nusikaltimų žmogaus gyvybei bylose“//Teismų praktika. 2004. Nr. 21.
52. 2007 m. spalio 17 d. Lietuvos Vyriausiojo Administracinio Teismo teisėjų pasitarime aprobuotas teismų praktikos administracinių teisės pažeidimų bylose, iškeltose pagal Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų Kodekso 126 straipsnio 1, 2 ir 3 dalį, apibendrinimas.
53. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K–536/2000.
54. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-304-2000.
55. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-716/2003 .
56. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K - 322/2003.
57. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-460 / 2004.
58. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K- 214/2004.
59. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-2/2005.
60. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-459/2005.
61. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-274/2005.
62. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-22/2005.
63. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-187/2005.
64. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-459/2005.
65. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-650/2005.
66. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-423/2005.
67. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-204/2005.
68. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-602/2006.

69. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-19/2007.
70. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-277-/2007.
71. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2-K-195/2007.
72. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-163/2007.
73. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-38/2008.
74. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-247/2008.
75. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-47/2008.
76. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-114/2008.
77. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų teisėjų kolegijos nutartis Nr. 2K-118/2008.
78. Europos Žmogaus Teisių Teismo sprendimas Nr. 37950/97 byloje Franz Fisher prieš Austriją// Teismų praktika.2004. Nr. 21.
79. Europos Žmogaus Teisių Teismo sprendimas Nr. 00015963/90 byloje Gradinger prieš Austriją // Teismų praktika.2004. Nr. 21.
80. Europos Žmogaus Teisių Teismo sprendimas Nr. 6072/02 byloje Veronika Falkner prieš Austriją//<http://cmiskp.echr.coe.int/tkp197/view.asp?item=11&portal=hbkm&action=html&highlight=Austria%20%7C%20non%20%7C%20bis%20%7C%20in%20%7C%20idem&sessionid=15883116&skin=hudoc-en>.

SANTRAUKA

Tema : baudžiamoji atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimus

Svarbiausios sąvokos: kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimas, nusikaltimai kelių transportui, transporto nusikaltimai, Kelių eismo taisyklių pažeidimai, baudžiamoji atsakomybė.

Kelių eismo saugumas pastaruoju metu yra viena globaliausių problemų pasaulyje. Šiuolaikinis žmogus galimybę kasdien naudotis transporto priemone ne visada tinkamai įvertina, dažnai nesilaiko naudojimosi transporto priemonėmis taisyklių, kas dažnai nulemia neigiamų ar net tragiškų pasekmių atsiradimą. Baudžiamoji atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimą yra viena iš teisinių priemonių kovojant su nusikalstamomis veikomis kelių transportui, kurios svarbiausias tikslas yra nubausti kaltus dėl šios nusikalstamos veikos asmenis. Darbe analizuojami baudžiamosios atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimus teoriniai ir praktiniai aspektai, siūlomi esamų problemų galimi sprendimo būdai.

Teismų praktika rodo, kad dėl veikos kvalifikavimo pagal BK 281 straipsnį “Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimas” dažnai kyla ginčų, todėl šiame darbe daugiausia dėmesio skiriama šios nusikalstamos veikos sudėties požymių analizei. Taip pat darbe aptariama kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimo samprata, sistema, šios nusikalstamos veikos atribojimo nuo administracinių teisės pažeidimų ypatumai, dvigubos atsakomybės problema.

SUMMARY

Theme: criminal responsibility for violation of road traffic safety and vehicle operation regulations.

Main concepts: criminal responsibility for violation of road traffic safety and vehicle operation regulations, offences related to the road traffic, road traffic offences, violation of road traffic regulation, criminal responsibility.

Lately, the road traffic safety is one of the global problems in the world. The possibility to use vehicle every day is not properly evaluated by the modern man. Usually people do not keep road traffic regulations and it cause negative or even tragical events. Criminal responsibility for violation of road traffic safety and vehicle operation regulations is one of the legal means to struggle with offences of the road traffic, which is the main purpose to punish guilty persons.

In this research paper theoretical and practical aspects of criminal responsibility for violation of road traffic safety and vehicle operation regulations are analyzed. Also the possible methods how to solve these problems are presented.

Court practice shows, that the qualification of the violation under Article 281 of the Criminal Code of Lithuania “Criminal responsibility for violation of road traffic safety and vehicle operation regulation” cause many arguments, therefore in this research paper attention is paid mostly on the analysis of the criminal act elements. Also the concept of the road traffic safety and offences related to the road traffic is discussed. Features of this crime separation from administrative offences and the problem of double responsibility is also analyzed.