

KALTĖ IR JOS NUSTATYMAS BYLOSE, SUSIJUSIOSE SU KELIŲ TRANSPORTO EISMO SAUGUMO IR TRANSPORTO PRIEMONIŲ EKSPLOATAVIMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIM AIS

Doktorantė Ieva Truncienė

Lietuvos teisės universiteto Teisės fakulteto Baudžiamosios teisės katedra
Ateities g. 20, LT-08303 Vilnius
Telefonas 271 45 84
Elektroninis paštas btk@ltu.lt

Pateikta 2004 m. vasario 6 d.

Parengta spausdinti 2004 m. liepos 9 d.

Pagrindinės sąvokos: kaltė, nusikalstamas pasitikėjimas, nusikalstamas nerūpestingumas.

S a n t r a u k a

Vykstant intensyviame moksliniame-techniniame progresui, nuolat ryškėja nepalankios nusikaltimų, susijusių su padidinto pavojaus šaltinių naudojimu, dinamikos tendencijos. Atsakomybės už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus, sukeliančius sunkius padarinius, reglamentavimas Lietuvos baudžiamuosiuose įstatymuose evoliucionavo tobulinant normų dispozicijų konstrukciją, o kaltės už šių nusikaltimų padarymą nustatymo ypatumai tapo mokslinių ir praktinių diskusijų objektu.

Straipsnyje aptariamos mokslininkų pozicijos dėl kaltės formos šios kategorijos nusikaltimuose, teoriškai nagrinėjami neatsargumo rūšių – nusikalstamo pasitikėjimo ir nusikalstamo nerūpestingumo – turinio ypatumai kelių transporto priemonių vairuotojų veikose. Taip pat analizuojami neatsargumo rūšių intelektualinio ir valinio elementų požymiai, jie iliustruojami teismų praktikos pavyzdžiais ir atliktos bylų tiriamosios analizės rezultatais.

Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas [1] (toliau – LR BK) neapibrėžia kaltės sąvokos, tačiau jame pateikiamos kaltės formų definicijos. Lietuvos baudžiamosios teisės teorijoje kaltė suprantama kaip pavojingą veiką padariusio asmens vidinis psichinis santykis su objektyviaisiais nusikalstamos veikos sudėties požymiais. LR BK 2 straipsnio 3 dalyje įtvirtintas *nullum crimen sine culpa* principas įpareigoja ikiteisminio tyrimo įstaigas ir teismus teisingai įvertinti kelių transporto priemonę vairuojančio asmens psichinį santykį su padaryta veika, nusikalstamais padariniais ir kitais objektyviais požymiais.

Nagrinėjant kaltės problemą nusikaltimuose, susijusiuose su kelių transportu, svarbu paminėti, kad įstatymų leidėjas 1961 metų BK [2] 246 straipsnio, reglamentavusio atsakomybę už transporto priemonės vairuojančių asmenų eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą, dispozicijose ar atskirose straipsnio dalyse tiesiogiai nenurodė kaltės formos. Tokia situacija sąlygojo prieštaringų mokslininkų ir praktikų pozicijų formavimąsi.

Baudžiamosios teisės doktrinoje 1961 m. BK 246 straipsnis [2] buvo nurodomas kaip klasikinis nusikaltimo sudėties, kuriai būdinga mišri kaltė¹, pavyzdys. Galima daryti prielaidą, kad baudžiamosios teisės teoretikams, įrodinėjusiems mišrios kaltės egzistavimą kelių transporto nusikaltimų sudėtyse, didelę įtaką turėjo 1965 m. balandžio 9 d. SSRS Aukščiausiojo Teismo plenumo nutarime suformuluota nuostata, jog nusikaltimuose, susijusiuose su kelių transportu, kaltininko santykis su eismo saugumo ir eksploatacijos taisyklių pažeidimu gali pasireikšti ir tyčine kaltės forma, ir neatsargumo forma, o santykis su atsiradusiais padariniais – tik neatsargumo forma [3, p. 11]. Teisinėje literatūroje taip pat buvo pateikiama nuomonė, kad nustatant vairuotojo kaltę, reikia išskirti kaltę, susijusią ne su formaliu kelių eismo taisyklių pažeidimu, bet būtent su avarine situacija, kuri susidaro dėl šių taisyklių pažeidimo [4, p. 74].

Ne mažiau svarbu paminėti, kad baudžiamosios teisės doktrinoje laikomasi ir kitos pozicijos. Štai prof. V. Piesliakas teigia, kad minėtame straipsnyje numatyta viena neatsargi kaltės forma, ir jokios mišrios kaltės negali būti, o apie mišrią kaltę galima kalbėti tik tada, kai pati veika, net jei nebuvo pasekmių, sudaro baigto nusikaltimo sudėtį [5, p. 169]. Nemažai Rusijos baudžiamosios teisės specialistų: V. A. Nersesianas, A. I. Rarogas ir kiti, taip pat laikėsi nuomonės, kad dvi skirtingos kaltės formos tokiaime nusikaltime negalimos [6, p. 23], nes tyčia ir neatsargumas tarpusavyje nesimaišo, o egzistuoja savarankiškai [7, p. 57]. Įdomu pastebėti, kad 1970 m. spalio 6 d. SSRS Aukščiausiojo Teismo plenumo nutarime Nr. 11 *Dėl teisminės praktikos autotransporto nusikaltimų byloje* [8, p. 696] nebenurodomi kelių transporto priemonę vairuojančio asmens psichinio santykio su taisyklių pažeidimu ir atsiradusiais padariniais skirtumai. Todėl netgi kai kurie mišrios kaltės egzistavimo šalininkai vėliau visiškai pakeitė nuomonę ir, sakykime, rusų teisininkas V. N. Kudriavcevas pastaraisiais metais laikėsi nuomonės, kad skirtingas asmens psichinis santykis su taisyklių pažeidimu nepaneigia šiame nusikaltime neatsargumo, kaip kaltės formos, nepaverčia jo mišria kalte ir nėra požymis, atskiriantis tarpusavyje susijusius nusikaltimus [9, p. 150].

Apibendrinant pateiktas nuomones dėl kaltės formos, pažeidus kelių transporto eismo funkcionavimo taisykles, galima teigti, kad mišrios kaltės šalininkai neatkreipė dėmesio į faktą, jog šių taisyklių pažeidimas, kaip veika, pats savaime nesudaro atskiros nusikaltimo sudėties, o yra tik administracinis teisės pažeidimas, todėl kelių transporto priemonę vairuojančio asmens psichinio santykio su taisyklių pažeidimo faktu negalima traktuoti, remiantis kaltės formos aspektu, kaip juridinės kategorijos. Šiuo atveju materialios nusikaltimo sudėties konstrukcija lemia tai, kad neatsargios kaltės buvimas padariniuose savaime reiškia neatsargios kaltės buvimą visoje veikoje. Apskritai kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimo fakto suvokimas arba nesuvokimas turi įtaką tik neatsargios kaltės rūšiai, bausmės individualizavimui, bet ne veikos kvalifikavimui.

Galima teigti, kad teoriškai Lietuvos įstatymų leidėjas kaltės formos problemą išsprendė 2000 m. BK 281 straipsnio, numatančio atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo pažeidimus, 7 dalyje, kurioje konstatuojama, kad atsakomybė pagal šio straipsnio 1–6 dalis kyla tik tada, kai jose numatytos veikos yra padarytos *dėl neatsargumo*. Taigi akivaizdu, kad kelių transporto eismo saugumo funkcionavimo taisyklių pažeidimas, sukėlęs BK 281 straipsnyje numatytus padarinius: didelę turtinę žalą, nesunkų ar sunkų sveikatos sutrikdymą, žmogaus žūtį, tačiau padarytas *tyčia*, transporto nusikaltimams nepriskiriamas. Todėl, atsižvelgiant į tyčios kryptingumą ir kilusius padarinius, nusikalstamomis veikomis, padaromomis kaip veikos įrankį naudojant kelių transporto priemones, kėsinamasi ne į kelių transporto eismo saugumą, kaip objektą, o į žmogaus gyvybę, sveikatą, nuosavybę ir pan.

D. Ž., keršydamas L. S už tai, kad ji atsisako toliau draugauti ir gyventi su juo, ir dėl to norėdamas nužudyti ją ir pats nusižudyti, tyčia pažeidė atitinkamus Kelių eismo taisyklių punktus, t. y. automobiliu važiavo dideliu greičiu priešpriešine kryptimi vienpusio eismo keliu,

¹ Teisinėje literatūroje taip pat vartojami sinoniminiai terminai *dviguba kaltė*, *sudėtinga kaltė*.

susidūrė su kitu automobiliu ir sukėlė L. S. mirtį, kito automobilio vairuotojui A. K. padarė lengvą kūno sužalojimą ir tyčia sužalojo svetimą automobilį – padarė G. K. didelę 26 043 Lt turtinę žalą.

D. Ž. pripažintas kaltas ir nuteistas pagal 1961 m. BK 104 str., 116 str. 1d., 278 str. 2 d. (atitinka 2000 m. LR BK 129 str. 1 d., 140 str. 1d., 187 str. 2 d.) [10]¹.

Būtina paminėti, kad užsienio šalių baudžiamieji įstatymai dažniausiai neapibrėžia neatsargumo, todėl šios kaltės formos turinys aiškinamas teismų praktikoje ir baudžiamosios teisės teorijoje. Lietuvos baudžiamasis įstatymas progresyvesnis: jo 16 straipsnyje pateikiamos neatsargios nusikalstamos veikos rūšių – nusikalstamo pasitikėjimo ir nusikalstamo nerūpestingumo – definicijos. Tačiau reikia pripažinti, kad neatsargios kaltės *turinio* nustatymas, pažeidus kelių transporto eismo saugumo taisykles, Lietuvos teismų praktinėje veikloje yra pakankamai komplikuoatas.

Pirmiausia būtina atkreipti dėmesį į tai, kad straipsnio autorė atliko 100 bylų tyrimą (šiose bylose asmenys nuteisti pagal 1961 m. BK 246 straipsnį (atitinka 2000 m. LR BK 281 straipsnį)², po kurio paaiškėjo, kad pirmosios instancijos teismai nuosprendžiuose dažniausiai konstatuodavo, jog asmens padarytas nusikaltimas yra neatsargus, tačiau neįvardydavo konkrečios neatsargumo rūšies ir neanalizuodavo jos turinio. Galima teigti, kad neatsargumo rūšies nustatymas, išsiaiškinimas, sąmoningai ar nesąmoningai buvo pažeistos kelių eismo taisyklės, vairuotojo psichinis santykis su jo padaryta veika, turėtų būti labai kruopščiai analizuojamas kiekvienu konkrečiu atveju, nes šie faktoriai lemia bausmės dydį ją individualizuojant (LR BK 54 str. 2 d. 2 p.), be to, tampa viena iš teisingai ir teisėtai priimamo nuosprendžio sąlygų. Todėl taikant 2000 m. LR BK 281 straipsnį, rekomenduotina teismo nuosprendyje nurodyti konkrečią nusikalstamus kelių transporto eismo funkcionavimo taisyklių pažeidimus padariusių vairuotojų neatsargumo rūšį ir atskleisti jos turinį.

Nusikalstamas pasitikėjimas, kaip neatsargios kaltės rūšis, pažeidus kelių transporto eismo funkcionavimo taisykles. Panagrinėkime neatsargios kaltės turinio ypatumus. Schemiškai spręsdami kaltės identifikavimo klausimą nusikaltimuose, numatytuose LR BK 281 straipsnio 1–6 dalyse, nustatome psichinį kelių transporto priemonę vairuojančio asmens santykį su eismo įvykiu ir dėl jo atsiradusiais sunkiais nusikalstamais padariniais, kurie traktuotini kaip objektyvus požymis, neatsargiam nusikaltimui suteikiantis pavojingos veikos statusą. Konkretizuojant neatsargumo rūšį, galima teigti, kad esant nusikalstamam pasitikėjimui, kaltininkas *numato*, jog jo padarytas kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimas (pvz., greičio viršijimas, netinkamas manevravimas, vairavimas apsvaigus nuo psichotropinių medžiagų ir pan.) gali sukelti eismo įvykį (avariją), dėl kurio gali būti padaryta didelė turtinė žala, sutrikdyta kito žmogaus sveikata, tačiau *lengvabūdiškai tikisi tokių padarinių išvengti*.

Nusikalstamo pasitikėjimo *intelektualinį elementą* apibūdina tai, kad kelių transporto priemonę vairuojantis asmuo *numato*, kad dėl jo kelių eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatacijos pažeidimo *gali* atsirasti baudžiamajame įstatyme numatytų padarinių. Kaip būtų galima apibūdinti tokio vairuotojo „numatymo“ pobūdį? Įstatymų leidėjas, LR BK 16 straipsnio 2 dalyje apibrėždamas nusikalstamą pasitikėjimą, jo nedetalizuoja, tačiau šios kaltės rūšies apibrėžimo aiškinimas leidžia daryti tik vieną išvadą: galvoje turima *abstrakti* nusikalstamų padarinių atsiradimo numatymo galimybė, kitaip tariant, mažiausia padarinių atsiradimo tikimybė. Nusikalstamų padarinių atsiradimo tikimybės numatymas gali būti paaiškinamas tuo, kad kelių transporto priemonės vairuotojas nesuvokia tikrosios priežastinio ryšio tarp jo daromo taisyklių pažeidimo ir galimų padarinių vystymosi eigos, nors tinkamai įtempęs savo psichines jėgas galėtų tai suvokti. Pavyzdžiui, galingo motociklo vairuotojo, 20 km/h viršijančio leistiną greitį, netinkamai manevruojančio judrioje miesto gatvėje ir taip

¹ Cituojamų bylų kalba pateikiama netaisyta.

² Straipsnio autorė atliko 100 pirmosios instancijos teismuose 2000–2002 metais išnagrinėtų baudžiamųjų bylų, kuriose asmenys pripažinti kalti ir nuteisti pagal 1961 m. Baudžiamojo kodekso 246 straipsnį (atitinka 2000 m. LR BK 281 str.), tiriamąją analizę ir teismų praktikos apibendrinimą.

šurkščiai pažeidžiančio Kelių eismo taisyklių [11] atitinkamus punktus, motyvai gali būti siejami su noru greičiau pasiekti kelionės tikslą – gyvenamąją vietą, parduotuvę ir pan., sudaryti kitiems eismo dalyviams drašaus vairuotojo įvaizdį ar tiesiog pasipuikuoti naujo ir galingo motociklo galimybėmis. Be abejo, sąmoningai rizikingai elgdamasis, motociklo vairuotojas numato abstrakčią tikimybę patekti į avarinę situaciją. Jis to nenori, todėl galimus sunkius padarinius numato tik kaip mažai tikėtinus ar apskritai numato tik teorinę jų kilimo galimybę. Taigi kritikuotina baudžiamosios teisės doktrinoje išsakyta nuomonė, kad įstatymų leidėjas suvokia realią, o ne abstrakčią pavojingų padarinių numatymo galimybę, ir ši nuomonė argumentuojama tuo, kad abstrakčiai numatyti galima viską, kas neprieštarauja gamtos dėsniams, visuomenės tvarkai, logikai, neatsižvelgiant į tai, ar tikrovėje yra sąlygos, sukeliančios tą reiškinį, ar jų nėra [12, p. 412–413]. Galima teigti, jog teoriškai sprendžiant padarinių numatymo klausimą tokia linkme, taptų sudėtinga atskirti tiesioginę tyčią ir nusikalstamą pasitikėjimą pagal jų intelektualinį elementą.

Kaip žinome, Lietuvos įstatymų leidėjas, apibrėždamas nusikalstamą pasitikėjimą (LR BK 16 str. 2 d.), neįtraukė į definiciją *intelektualinio kaltininko santykio su jo daroma veika elemento*, todėl gali atrodyti, jog šis klausimas neturi esminės teisinės reikšmės. Tačiau išanalizavus šios neatsargios kaltės rūšies turinį, galima daryti išvadą, jog kaltininkas vis dėlto supranta daromos veikos rizikingą pobūdį [5, p. 155]. Pavyzdžiui, apsvaigęs nuo alkoholio galingo motociklo vairuotojas, viršydamas leistiną greitį, supranta, kad pažeidžia konkretų teisės norminį aktą – Kelių eismo taisykles, supranta, kad jo veiksmai vertintini kaip administraciniai teisės pažeidimai, taip pat suvokia, kad toks jo elgesys iš esmės rizikingas, nes kelia potencialią grėsmę kitiems kelių eismo dalyviams ir pan.

Dar vienu nusikalstamo pasitikėjimo *intelektualinio elemento požymiu* reikia laikyti tai, kad pažeidžiantis kelių eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles transporto priemonės vairuotojas suvokia ir vertina faktines galimybes bei aplinkybes, kurios objektyviai užkirstų kelią nusikalstamiems padariniams. Būtent su šiuo požymiu susijusi nusikalstamo pasitikėjimo valinio elemento specifika. Taigi *valinis* nusikalstamo pasitikėjimo *elementas* apima vairuotojo *lengvabūdišką tikėjimąsi išvengti nusikalstamų padarinių*. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Senato nutarimo Nr. 18 *Dėl teismų praktikos nužudymų bylose* 23 punkte teigiama, jog pasitikėjimas laikomas lengvabūdišku, jei teismas prieina išvadą, kad kaltininkas netinkamai įvertino (ar pervertino) tas aplinkybes, kuriomis jis rėmėsi darydamas veiką, ir tos aplinkybės objektyviai negalėjo užkirsti kelio žalingoms pasekmėms [13, p. 184]. Taigi ir bylose, susijusiose su kelių transporto eismo taisyklių pažeidimais, būtina nustatyti konkrečius realius faktorius, lemiančius vairuotojo tikėjimą, jog sunkių pavojingų padarinių pavyks išvengti. Be abejo, kaltininko tikėjimas turi remtis objektyviais apskaičiavimais. Tikėjimas sėkme, kitomis aplinkybėmis, kurios neturi objektyvaus pagrindo ir iš principo negali užkirsti kelio žalingoms pasekmėms, nelaikomas tikėjimu, kaip nusikalstamo pasitikėjimo kaltės elementu [13]. Lietuvių kalbos žodis *pasitikėti* reiškia *tikėti, kad neapvils, pasikliauti* [14, p. 511]. Taigi vairuotojas, atlikdamas pavojingą manevrą judrioje miesto gatvėje, paprastai pasitiki tam tikru objektyviu faktoriumi arba objektyvių faktorių visuma: savo vairavimo įgūdžiais, patirtimi, reakcija, stažu, vairuojamos transporto priemonės techninėmis charakteristikomis ir pan. Pavyzdžiui, išvažiuodamas į sankryžą, kai dega raudonas šviesoforo signalas, kelių transporto priemonę vairuojantis asmuo suvokia, kad tokiais savo veiksmais šurkščiai pažeidžia Kelių eismo taisykles ir kad dėl to gali įvykti susidūrimas su per sankryžą važiuojančiomis kitomis transporto priemonėmis. Šis susidūrimas sąlygotų sunkių padarinių atsiradimą, tačiau vairuotojas pasitiki savimi, savo automobilio mobilumu, galin gumu, ankstesne sėkminga patirtimi, savo automobilio stabdžiais.

Vairuotojas dėl nusikalstamo pasitikėjimo gali remtis ir kitų eismo dalyvių sąmonin gumu, greita reakcija ir pan. Pavyzdžiui, sunkvežimio vairuotojas nepraleidžia pėsčiųjų nereguliuojamoje sankryžoje, tuo jis pažeidžia Kelių eismo taisyklių reikalavimus, tačiau lengvabūdiškai tiki, kad patys pėstieji sugebės sėkmingai pereiti gatvę ir išvengs avarijos bei jos sukiamų sunkių padarinių. Jei įvyksta eismo įvykis, toks šio vairuotojo tikėjimas traktuoti-

nas kaip klaidingas ir lengvabūdiškas, nes jis neturėjo pakankamo objektyvaus pagrindo. Kyla klausimas: ar eismo įvykių sunkius padarinius galima automatiškai inkriminuoti kelių transporto priemonę vairuojančiam asmeniui dėl lengvabūdiško elgesio? Atsakymas turėtų būti vienintelis: aplinkybės, objektyvūs faktoriai, kuriais asmuo rėmėsi, gali būti iš esmės pagrįsti, o padariniai gali kilti ne dėl nepagrįstų apskaičiavimų, o dėl kažkokių kitų priežasčių, ir jų inkriminavimą tokiu atveju neabejotinai būtų galima vertinti kaip objektyvaus pakaltinimo išraišką. Pavyzdžiui, eismo įvykio pagrindinė priežastis gali būti kelio dangos defektas, netikėtas automobilio stabdžių sistemos gedimas ir kt.

Vertinant teismų praktinę veiklą, tenka pripažinti, jog atlikus 100 bylų tiriamąją analizę, paaiškėjo, kad realūs objektyvūs faktoriai, kuriais remdamasis kelių transporto priemonės vairuotojas atliko rizikingus veiksmus, nėra tinkamai nustatomi, t. y. pirmosios instancijos teismų praktikoje *valinio elemento* turinys paprastai neanalizuojamas. Be to, būtina pastebėti, kad neretai teismų praktikoje išvada dėl nusikalstamo pasitikėjimo, vertinant kelių transporto priemonę vairuojančio asmens santykį su nusikalstamais padariniais, daroma remiantis tuo, kad kaltininkas *suvokė kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo faktą*. Tačiau galima teigti, kad sąmoningas atitinkamų taisyklių pažeidimo suvokimas dar neleidžia konstatuoti nusikalstamo pasitikėjimo fakto, kadangi toks suvokimas visiškai neįrodo nei padarinių numatymo, nei lengvabūdiško tikėjimosi jų išvengti. Štai Rusijos mokslininkai apklausė 87 vairuotojus, nuteistus už kelių transporto priemonių eismo saugumo ir eksploatacijos taisyklių pažeidimą. Apibendrinus tyrimo rezultatus, paaiškėjo, kad visi vairuotojai skirtingai suvokė, jog jų daromi kelių eismo taisyklių pažeidimai gali sukelti pavojingų padarinių [15, p. 47–48].

Nusikalstamas nerūpestingumas, kaip neatsargios kaltės rūšis, pažeidus kelių transporto eismo funkcionavimo taisykles. Nusikalstamo nerūpestingumo *intelektualinis elementas* pasireiškia tuo, kad vairuotojas, vairuodamas kelių transporto priemonę ir pažeisdamas kelių eismo saugumo ar transporto eksploatavimo taisykles, *nenumato*, kad dėl to pažeidimo gali įvykti eismo įvykis, nenumato sunkių avarijos padarinių, nors pagal veikos aplinkybes ir savo asmenines savybes *gali ir turi tai numatyti (valinis elementas)*. Aiškinant įstatymą loginiu metodu, galima būtų teigti, kad vairuotojas nesupranta daromos veikos pavojingo pobūdžio, nes LR BK 16 straipsnio 3 dalies formuluotėje nurodyta, jog kaltininkas nenumato, kad dėl jo veikimo ar neveikimo gali atsirasti šiame kodekse numatyti padariniai. Galima teigti, kad kelių transporto priemonę vairuojantis asmuo, pažeisdamas atitinkamas taisykles, tiesiog klaidingai suvokia daromos veikos socialinę reikšmę, ir dėl šio fakto nenumatomi padariniai.

Nagrinėjant nusikalstamo nerūpestingumo nustatymo kriterijus, būtina akcentuoti, kad *turėjimas numatyti padarinius* yra objektyvusis nusikalstamo nerūpestingumo kriterijus, nustatantis pareigą būti atsargiam, dėmesingam darant veiką. Tokios pareigos atsiradimą lemia įstatymas, tarnybos pareigos, profesija, ankstesnė veikla, gyvenimiškas patyrimas ir pan. [13]. Pažeidus kelių transporto funkcionavimo taisykles, kaltininko pareigą numatyti LR BK įteisintus padarinius suponuoja teisės aktai, iš kurių svarbiausios Kelių eismo taisyklės [11].

Žinoma, negali užtekti tik objektyviojo kriterijaus, nes remiantis tik juo, neatsižvelgiama į konkrečias vairuotojo asmenines savybes, eismo įvykio kontekstą. Būtent todėl *galėjimas numatyti padarinius* yra subjektyvusis nusikalstamo nerūpestingumo kriterijus, nustatantis, ar galėjo kelių transporto priemonės vairuotojas, turintis atitinkamą teisinę pareigą, konkrečioje situacijoje numatyti eismo įvykio ir iš jo kylančių padarinių (pvz., kito žmogaus sveikatos sutrikdymo, žūties) galimybę, kaip jo atliekamo kelių transporto eismo funkcionavimo taisyklių pažeidimo padarinį. Subjektyvusis nusikalstamo nerūpestingumo kriterijus, pažeidus kelių transporto eismo funkcionavimo taisykles, nustatomas remiantis *veikos aplinkybėmis* ir kaltininko *asmeninėmis savybėmis*, kadangi LR BK 16 straipsnio 3 dalyje įteisinta formuluotė įgalioja teisėsaugos institucijas papildomai nustatyti ir įvertinti minėtas aplinkybes.

Vertinant veikos aplinkybes, reikėtų neužmiršti to, kad objektyvių eismo įvykio aplinkybių visuma: kitų eismo dalyvių (vairuotojų, pėsčiųjų) veiksmai, oro sąlygos, temperatūra, kelio dangos ypatybės, matomumas ir kita, taikant materialinę baudžiamąją teisę, yra svarbi, kai sprendžiamas kaltės klausimas. Tinkamai tai įvertinus, galima išvengti situacijų, kai objektyviai kilę padariniai neretai automatiškai inkriminuojami asmeniui.

T. H. išteisintas dėl kaltinimo pagal 1961 m. BK 246 straipsnio 4 dalį (atitinka 2000 m. BK 281 str. 5 d.), kadangi jo veiksmuose nėra nusikaltimo sudėties (kaltės). Nustatyta, kad eismo įvykio priežastis buvo ne T. H., o VAZ 2103 vairuotojo V. S. veiksmai: greičio viršijimas konkrečiose kelio sąlygose, pakartotinis išvažiavimas į priešingos krypties eismo juostą arti priešpriešiais važiuojančio T. H. vairuojamo automobilio „Daimler Benz“ ir ne laiku atliktas grįžimas į savo eismo juostą. T. H. veiksmai susidariusioje situacijoje buvo priverstinio pobūdžio, jie buvo atlikti, siekiant išvengti susidūrimo. Tuo tikslu T. H. pradžioje signalizavo, po to mažino greitį, o siekdamas išvengti frontalinio smūgio, išvažiavo į priešingos krypties eismo juostą, į kurią tuo pat metu grįžo ir VAZ 2103 markės automobilis, kur ir įvyko susidūrimas [16].

Kelių transporto nusikaltimuose, be vairuotojo kaltės, didelį vaidmenį vaidina ir nukentėjusiojo kaltė (netikėtas atsiradimas prieš kelių transporto priemonę, gatvės perėjimas draudžiamose vietose ir t. t.). Todėl sprendžiant vairuotojo atsakomybės klausimą, būtina analizuoti ne tik technines, bet ir realias galimybes, kartu ir vairuotojo asmenines savybes, išvengti eismo įvykio. Juk vairuotojų reakcijos greitis ir teisingo sprendimo priėmimas (pvz., tam tikro manevro atlikimas, kad būtų išvengta susidūrimo, arba automobilio stabdymas) susidariusioje avarinėje situacijoje priklauso būtent nuo individualių savybių. Nustatyta, kad tomis pačiomis sąlygomis suvokti pavojingą situaciją ir reaguoti į ją vieniems vairuotojams reikia 0,3–0,4 sekundės, kitiems – 0,6–0,7 s ir pan. [17, p. 21]. Jeigu vertintume emocijų vaidmenį tokiuose nusikaltimuose, reikėtų atkreipti dėmesį į sąlygas, kuriomis jie padaromi: pavojingos situacijos susidarymo netikėtumas, laiko priimti sprendimą nebuvimas, sukelian-tis stresinę būseną ir pan. Taigi negalime ignoruoti fakto, kad šiomis sąlygomis gali kilti labai stiprios emocinės reakcijos, darančios įtaką vairuotojo elgesiui, tačiau praktikoje šioms aplinkybėms paprastai neteikiama didelės reikšmės.

Praktikoje pasitaiko atvejų, kai ekstremalių situacijų ypatybės arba vairuotojo sveikatos būklė daro tokį stiprų poveikį jo elgesiui, kad paneigia kaltės buvimą padarytoje nusikalstamoje veikoje. Štai, rusų mokslininko A. I. Korobejevo teigimu, specialiais tyrimais nustatyta, kad ypatingas dėmesingumas, būtinas vairuojant kelių transporto priemones, pastebimai susilpnėja arba visiškai išnyksta, jei asmuo dirba, viršydamas nustatytą darbo laiką, todėl į minimus faktorius reikėtų atsižvelgti sprendžiant atsakomybės klausimą [18, p. 65].

Kaip žinome, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, formuojantis vienodą teismų praktiką, laikosi nuomonės, jog kai įtariamojo ir kaltinamojo parodymai prieštarauja įrodinėjimo versijai, tyrimas ir teismas turi ypatingą dėmesį skirti tam, kad būtų paneigta iškelta versija ir nustatyta nusikaltimo subjektyvioji pusė, ko ir reikalauja įstatymas. Teismas įpareigotas paneigti kaltinamojo versiją ir motyvuoti nuosprendyje.

Nuteistojo A. K. aiškinimas bei jo skundo argumentas, kad jis negalėjo pamatyti pėsčiojo R. R. dėl to, kad jį akino iš priekio važiuojantys automobiliai, neatleidžia jo nuo pareigos būti dėmesingesniam kelio aplinkai, o reikalui esant net sustoti ar imtis kitokių priemonių eismo saugumui užtikrinti. A. K. nebuvo pakankamai atidus ir dėmesingas aplinkai, iškilus grėsmei eismo dalyvių saugumui, t. y. važiuojamoje kelio dalyje jo važiuojamoje eismo juostoje netikėtai atsiradus kliūčiai – pėsčiajam R. R., jis nesulėtino greičio, automobilio nestabdė ir kliūties nesistengė apvažiuoti, nors turėjo realią galimybę tai padaryti, t. y. nukentėjusysis vilkėjo šviesius drabužius, nors autoįvykis įvyko tamsiu paros metu, tačiau eismo sąlygos buvo geros, eismo juostos plotis – 5,30 m, šalikelė – 2,50 m, todėl buvo galimybė pastebėti pėstijį, o taip pat buvo techninė galimybė išvengti jo partrenkimo [19].

Galima pateikti kitos panašios bylos pavyzdį, kurioje kelių transporto priemonę vairavęs Z. V. išteisintas, nes padaryta išvada, jog jo veikoje nėra nusikaltimo sudėties, o pagrin-

dinė eismo įvykio priežastis buvo paties pėsčiojo, pažeidusio Kelių eismo taisyklių reikalavimus, veiksmai.

Išteisintojo Z. V. teiginys, kad jis neturėjo galimybės laiku pastebėti į jo važiuojamąją dalį, prieš pat automobilį, tamsiu paros metu ne pėsčiųjų perėjoje įžengusio pėsčiojo ir išvengti jo partrenkimo byloje surinktais įrodymais nepaneigtas. Teismas padarė išvadą, kad tardymo eksperimento, kuriuo iš esmės grindžiamas kaltinimas, duomenys nėra objektyvūs, nes eksperimento metu nebuvo pasiektas maksimalus eksperimentinio ir įvykio metu buvusių sąlygų panašumas [20].

Būtina pabrėžti, kad nusikalstamų padarinių numatymas turi neperžengti asmens galimybių ribų [13]. Tačiau pirmajame pavyzdyje nurodytos bylos pirmosios instancijos teismo nuosprendyje ir apeliacinės instancijos teismo nutartyje išvados dėl vairuotojo kaltės daromos, analizuojant tik eismo įvykio aplinkybes, jo mechanizmą, tačiau ignoruojant asmenines konkretaus vairuotojo, veikusio konkrečioje situacijoje, savybes: fizinę būseną, profesinę ir gyvenimišką patirtį, išsilavinimą, sveikatos būklę, reakcijas, įžvalgumo laipsnį, adekvataus situacijos vertinimo, dėmesingumo, atidumo lygmenį ir kt. Šios savybės turi įtaką teisingam eismo įvykio aplinkybių vertinimui ir tinkamų sprendimų priėmimui.

Tiriant sudėtingas avarijų bylas, kuriose Kelių eismo taisyklių tam tikrus punktus pažeidžia keletas eismo įvykyje dalyvavusių kelių transporto priemonių vairuotojų, paprastai stengiamasi nustatyti pagrindinį ir vienintelį kaltininką, kurio padarytas kelių transporto eismo funkcionavimo taisyklių pažeidimas tiesioginiu priežastiniu ryšiu susijęs su eismo įvykio metu kilusiais sunkiais padariniais. Panagrinėkime situaciją:

Esant blogam matomumui, tamsiu paros metu siaurame vingiuotame žvyrkelyje važiuoja du lengvieji automobiliai, vairuojami M. ir N. Kadangi abu automobiliai važiuoja ne dešiniuoju kelkraščiu, o kairiau ir yra užėmę kelio vidurį, įvyksta priešpriešinis susidūrimas, dėl kurio padaromas sunkus sveikatos sutrikdymas vienam keleiviui, o kitas keleivis žūsta.

Šioje situacijoje ir vairuotojas M., ir vairuotojas N. nesilaikė rekomendacijos važiuoti dešiniau (KET 164 p.), todėl ši situacija turėtų būti traktuojama kaip „dvigubo priežastingumo“ atvejis ir abu vairuotojai, atlikus išsamų tyrimą, galėtų būti patraukti baudžiamojon atsakomybėn.

Taigi tokiais atvejais nereikėtų dirbtinai nustatinėti „kaltesnio“ vairuotojo, nes neatsargiai besielgiantys gretutiniai vykdytojai negali atsiriboti nuo atsakomybės už sukeltus veikos padarinius, ir abu turi atsakyti už nusikalstamos veikos realizavimą [21, p. 224].

Užsienio valstybių baudžiamosios teisės teorijoje diskutuojama dėl nerūpestingumo (angl. *negligence*) nustatymo kriterijų: ar jis turi būti vertinamas tik aplinkybių požiūriu, remiantis abstrakčiu stropios ir rūpestingos šeimos galvos tipu (objektyvioji sistema), ar turi būti atsižvelgiama ir į tokius duomenis, kaip: amžius, kultūra ir pan. (dvigubo standarto sistema)? Teorija pirmenybę teikia dvigubo standarto sistemai [22, p. 250]. Užsienio valstybių teismų praktikoje, ypač bendrosios teisės sistemoje (angl. *common law*), nerūpestingumui nustatyti plačiai taikomas protingo ir apdairaus vairuotojo (angl. *a reasonable and prudent driver*) kriterijus, vertinant konkrečią situaciją, konkretaus eismo įvykio aplinkybes, siejant su vairuotojo galėjimu ir turėjimu numatyti padarinius [23, p. 467].

Tenka konstatuoti, kad Lietuvos ikiteisminio tyrimo institucijos, kartais ir teismai ne visada atsižvelgia į objektyvias ir subjektyvias situacijos aplinkybes ir inkriminuoja vairuotojui pasekmes, kurių jis ne tik neturėjo, bet ir negalėjo numatyti. Jeigu nagrinėjant nusikalstamo nerūpestingumo turinį, nepavyksta nustatyti bent vieno iš jo kriterijų (objektyviojo ar subjektyviojo), turi būti konstatuojamas nelaimingas įvykis.

Išteisinamajame teismo nuosprendyje nurodoma, kad a/m „Ford Scorpio“ vairavęs P. D. nenumatė, neturėjo ir negalėjo numatyti, kad jo vairuojamo automobilio keleivis R. T. apsvaigęs nuo alkoholio, netikėtai ir staigiai spaus jo ant akseleratoriaus pedalo laikytą dešinę koją, o paskui trukdys stabdyti automobilį, dėl ko sankryžoje P. D. nepraleido pagrindine gatve važiuosio automobilio KAMAZ ir susidūrė su juo. Dėl nukentėjusiojo R. T. trukdymų P. D. objektyviai nebegalėjo laiku ir efektyviai sustabdyti automobilį ir išvengti gresiančių pa-

sekmių, t. y. teismas tarp P. D. veiksmų bei kilusių pasekmių (R. T. mirtis, 4 žmonių sveikatos sutrikdymai, automobilio KAMAZ apgadinimas (6316,72 Lt turtinė žala)), nenustatė tiesioginio priežastinio ryšio [24].

Kasdieniam gyvenime kazuso situacijos nėra retos. Pavyzdžiui, naktį, važiuojant nepašviestu kelio ruožu, staiga sugenda naujo automobilio žibintai, sprogsta automobilio padanga ar kelių transporto priemonės vairuotoją išstinka širdies infarktas, ir nurodytos aplinkybės tampa eismo įvykio su sunkiais padariniais būtina sąlyga. Tokios situacijų ypatybės eliminuoja kelių transporto priemonę vairavusio asmens kaltę.

Taigi apkaltinamasis teismo nuosprendis gali būti priimtas tik tada, kai kelių transporto priemonę vairavusio asmens kaltė dėl nusikaltimo, numatyto atitinkamoje LR BK 281 straipsnio dalyje, yra visiškai ir besąlygiškai įrodyta ir tik jeigu veikos padarymo metu iš to asmens buvo galima reikalauti įstatymus atitinkančio elgesio (LR BK 2 str. 3 d.).

Išvados

1. Kelių transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimas pats savaime yra tik administracinis teisės pažeidimas, todėl kelių transporto priemonę vairuojančio asmens psichinio santykio su pačiu taisyklių pažeidimo faktu negalima traktuoti kaltės formos prasme kaip juridinės kategorijos. Apskritai kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimo fakto suvokimas arba nesuvokimas daro įtaką bausmės individualizavimui, bet ne veikos kvalifikavimui.

2. Teoriškai Lietuvos įstatymų leidėjas kaltės formos problemą išsprendė 2000 m. LR BK 281 straipsnio, numatančio atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo pažeidimus, 7 dalyje, kurioje konstatuojama, kad atsakomybė pagal šio straipsnio 1–6 dalis kyla tik tais atvejais, kai jose numatytos veikos yra padarytos *dėl neatsargumo*. Taigi akivaizdu, kad kelių transporto eismo funkcionavimo taisyklių pažeidimas, sukėlęs BK 281 straipsnyje numatytus padarinius: didelę turtinę žalą, nesunkų ar sunkų sveikatos sutrikdymą, žmogaus žūtį, tačiau padarytas *tyčia*, transporto nusikaltimams nepriskiriamas. Todėl, atsižvelgiant į tyčios kryptingumą ir kilusius padarinius, nusikalstamomis veikomis, padaromomis naudojant kelių transporto priemonę, kaip veikos įrankį, kėsinamasi ne į kelių transporto eismo saugumą, kaip objektą, o į žmogaus gyvybę, sveikatą, nuosavybę ir pan.

3. Inkriminuojant LR BK 281 straipsnį, rekomenduotina teismo nuosprendyje nurodyti konkrečią nusikalstamus kelių transporto eismo funkcionavimo pažeidimus padariusių vairuotojų neatsargumo rūšį ir atskleisti jos turinį, nes šie faktoriai lemia bausmės dydį ją individualizuojant (LR BK 54 str. 2 d. 2 p.), be to, tampa viena iš teisingo ir teisėto nuosprendžio priėmimo sąlygų.

4. Neretai teismų praktikoje išvada dėl nusikalstamo pasitikėjimo, vertinant kelių transporto priemonę vairuojančio asmens santykį su nusikalstamais padariniais, daroma remiantis tuo, kad kaltininkas suvokė kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo faktą. Tačiau galima teigti, kad sąmoningo atitinkamų taisyklių pažeidimo suvokimo tikrai nepakanka nusikalstamo pasitikėjimo faktui konstatuoti, nes toks suvokimas visiškai, iki galo, neįrodo nei padarinių numatymo, nei lengvabūdiško tikėjimosi jų išvengti.

5. Objektyvusis nusikalstamo nerūpestingumo kriterijus negali būti traktuojamas kaip pakankamas, todėl sprendžiant kelių transporto priemonės vairuotojo atsakomybės klausimą, būtina analizuoti ne tik technines, bet ir realias galimybes (tarp jų ir vairuotojo individualias savybes) išvengti eismo įvykio.

6. Tenka konstatuoti, kad ikiteisminio tyrimo institucijos, o kartais ir teismai ne visada atsižvelgia į objektyvias ir subjektyvias situacijos aplinkybes ir inkriminuoja vairuotojui pasekmes, kurių jis ne tik neturėjo, bet ir negalėjo numatyti. Jeigu nagrinėjant nusikalstamo nerūpestingumo turinį, nepavyksta nustatyti bent vieno iš jo kriterijų (objektyviojo ar subjektyviojo), turi būti konstatuojamas nelaimingas įvykis.



LITERATŪRA

1. **Lietuvos Respublikos** baudžiamasis kodeksas // Valstybės žinios. 2000. Nr. 89–2741.
2. **Lietuvos Respublikos** baudžiamasis kodeksas. Patvirtintas 1961 m. birželio 26 d. įstatymu (Žin., 1961, Nr. 18–147) su pakeitimais ir papildymais iki 2003 m. gegužės 1 d.
3. **Бюллетень** Верховного Суда СССР. 1965. № 3 // Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. – Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002.
4. **Лукьянов В. В.** Проблемы квалификаций дорожно-транспортных преступлений. – Москва: Юридическая литература, 1979.
5. **Piesliakas V.** Mokymas apie nusikaltimą ir nusikaltimo sudėtį. – Vilnius: LPA, 1996.
6. **Нерсесян В. А.** Ответственность за неосторожные преступления. – Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002.
7. **Рагоз А. И.** Субъективная сторона и квалификация преступлений. – Москва: Профобразование, 2001.
8. **Сборник** постановлений Пленума Верховного Суда СССР 1924–1986. Ред В. И. Теребилов. – Москва, 1987.
9. **Кудрявцев В.Н.** Общая теория квалификации преступлений. Москва: Юристъ, 2001.
10. **Lietuvos** Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus Teisėjų kolegijos nutartis, kasacinė byla Nr. 2K–536/2000 m.
11. **Kelių** eismo taisyklės // Valstybės žinios. 2003. Nr. 7–263.
12. **Российское** уголовное право. – Москва, 1999 // **Тяжкова И. М.** Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. – Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2002.
13. **Lietuvos** Aukščiausiojo Teismo Senato nutarimas Nr. 18 „Dėl teismų praktikos nužudymų byloje“. – Vilnius: VĮ Teisinės informacijos centras, 2001.
14. **Dabartinės** lietuvių kalbos žodynas. – Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1993.
15. **Кононов А. Л.** Значение субъективной стороны для определения наказания за неосторожные преступления // Проблемы уголовно-правовой борьбы с неосторожной преступностью. – Тюмень, 1991.
16. **Lietuvos** Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus Teisėjų kolegijos nutartis, kasacinė byla Nr. 2K–122/2002 m.
17. **Зотов Б. Л.** Казус или дорожно-транспортное происшествие. – Киев: КВШ МВД СССР, 1979.
18. **Коробеев А. И.** Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. – Москва: Юридическая литература, 1990.
19. **Kėdainių raj.** apylinkės teismo nuosprendis, Panevėžio apygardos teismo nutartis, b/b Nr. 1A–147/2002 m.
20. **Panevėžio** apygardos teismo nutartis, b/b Nr. 1A–10/2003 m.
21. **Wessels J.** Baudžiamoji teisė. Bendroji dalis. – Vilnius: Eugrimas, 2003.
22. **Pradel J.** Lyginamoji baudžiamoji teisė. – Vilnius: Eugrimas, 2001.
23. **Card, Cross & Jones.** Criminal Law. 13th edition. Butterworths (London, Dublin, Edinburgh), 1995.
24. **Biržų raj.** apylinkės teismo nuosprendis, b/b Nr. 1–13–04/2001 m.



Guilt and Its Evaluation in Crimes against Road Traffic Safety and Motor Vehicle Operation

Doctoral Candidate Ieva Truncienė

Law University of Lithuania

Keywords: guilt, criminal negligence, criminal recklessness.

SUMMARY

The author presents opinions of Lithuanian and foreign scientists on the issue of forms and content of guilt in criminal acts against road traffic safety and motor vehicle operation. In the article forms of guilt – criminal negligence and recklessness – which can be considered to be typical to road traffic rules violation, are examined using theoretical material, cases of judicial practise and results of searching analysis.

It should be noted that intentional violation of road traffic safety and motor vehicle rules that causes criminal consequences foreseen in Article 281 of Criminal Code of Lithuania [large material damages, moderate or serious bodily injury, death of human being] cannot be classified as a crime against road traffic safety. In these cases such intentional criminal acts should be qualified as crimes against person's life, health or property.

The author of this article reviews different attitude of criminal law scientists towards a problem of guilt in road traffic crimes. Furthermore, the author asserts that application of concept of composite guilt trying to identify a motor vehicle driver's psychological relation to signs of corpus delicti is not evidential enough. The author states that a violation of road traffic rules itself does not institute a separate corpus delicti but it causes a breach of administrative law. So motor vehicle driver's perception of a fact of road traffic rule violation has an impact only to individualisation of punishment. In general, criminal acts foreseen in Article 281 of Criminal Code of Lithuania have one and undivided form of guilt.

Nullum crimen sine culpa principle, defined in Article 2 part 3 of Criminal Code of the Republic of Lithuania, obligates institutions of pre-trial investigation and courts to explore and evaluate a motor vehicle driver's psychological relation to criminal consequences and other objective signs of corpus delicti properly and fairly. But in judicial practice a detailed analysis of criminal recklessness or criminal negligence content in motor vehicle driver's act is performed rather rarely. It should be noted that identification of these sorts of guilt, clarification of motor vehicle driver's perception of a rule violation fact, other factors related to content of guilt should be precisely examined in concrete cases. Therefore, in this article intellectual and voluntary elements of criminal recklessness and criminal negligence are examined in theoretical and practical aspects.

The analysis of intellectual element of criminal recklessness is described commenting on nature of vehicle driver's prevision to expect criminal consequences [serious bodily injury, death of human being, etc.]. Also it is stated that appropriate evaluation of voluntary element of criminal recklessness is very important in order to avoid objective inculpation.

Criminal negligence as a type of guilt is very characteristic of crimes against road traffic safety. Thus objective and subjective criteria of criminal negligence are discussed and it is stated that prevision of criminal consequences of car accident cannot exceed limits of a concrete driver possibility. Consequently, drivers' individual features, level of advertence, attention, physical state, features of a damage situation, etc. can be considered to be important factors for an impartial evaluation of guilt.