

**BAUDŽIAMOSIOS ATSAKOMYBĖS UŽ TRANSPORTO EISMO
SAUGUMO TAISYKLIŲ PAŽEIDIMUS PROBLEMAS
PAGAL NAUJĄJĄ LIETUVOS RESPUBLIKOS
BAUDŽIAMĄJĄ KODEKSĄ**

Doktorantė Ieva Zdanavičiūtė

Lietuvos teisės universiteto Teisės fakulteto Baudžiamosios teisės katedra
Ateities g. 20, 2057 Vilnius
Telefonas 271 45 84
Elektroninis paštas btk@ltu.lt

Pateikta 2003 m. rugsėjo 3 d.

Parengta spausdinti 2003 m. gruodžio 12 d.

*Recenzavo Lietuvos teisės universiteto Teisės fakulteto Baudžiamosios teisės katedros vedėjas profesorius
habil. dr. Vytautas Piesliakas ir šio Universiteto Socialinio darbo fakulteto prodekanas dr. Aurelijus Gutauskas*

S a n t r a u k a

Straipsnyje nagrinėjami atsakomybės už nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui reglamentavimo ypatumai naujajame Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse (toliau – BK), jie lyginami su 1961 m. Baudžiamojo kodekso nuostatomis, taip pat užsienio šalių baudžiamaisiais įstatymais. Aptariami kai kurių veikų dekriminalizavimo klausimai, apžvelgiamos nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui sudėčių konstrukcijos ypatybės.

Praktinėje veikloje dažnai tenka taikyti BK 281 straipsnį, numatantį atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą, sukėlusį sunkius padarinius, todėl daugiausia dėmesio skiriama šio straipsnio dispozicijose įtvirtintų požymių apžvalgai, taip pat aptariamos bausmių bei baudžiamojo poveikio priemonių skyrimo perspektyvos.

1896 m. Anglijoje įvykus pirmajai oficialiai užregistruotai eismo nelaimėi, kai 7 km/h greičiu važiuojantis automobilis sužalojo pirmąjį pėsčiąjį [7, p. 6], turbūt sunkiai buvo įmanoma įsivaizduoti ateityje gresiančių tragiškų padarinių mastą. Dėl sparčios mokslinės–techninės pažangos nuolat didėjanti transporto svarba, kasmet didėjantys krovinių bei keleivių pervežimų mastai, intensyvėjanti automobilizacija sukelia daug neigiamų padarinių. Remiantis statistikos duomenimis, Europos Sąjungos šalyse kasmet įvykus eismo nelaimėi žūsta apie 50 tūkstančių žmonių, daugiau nei 1,7 mln. sužeidžiama [8]. Lietuvoje per pastaruosius penkerius metus kasmet įvykus eismo nelaimėi žuvo vidutiniškai 724 žmonės, sužeista – vidutiniškai 7370 žmonių, o kasmet šiuose įvykiuose patiriama apie 1,3 mlrd. litų nuostolių [9].

Kriminalizavus transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimus, sukeliančius sunkius padarinius, šių nusikaltimų reglamentavimas Lietuvos baudžiamuosiuose įstatymuose evoliucionavo tobulinant straipsnių dispozicijų konstrukciją, įvedant specialias normas, keičiant sankcijose numatytas bausmių rūšis bei dydžius. 1961 m. Baudžiamajame kodekse [1] (toliau – senasis BK) nebuvo atskiro skirsnio, sisteminančio normas, reglamentuojančias atsakomybę už nusikaltimus transporto eismo saugumui. Šiame kodekse dalis nusikaltimų, padarytų geležinkelio, oro ar vandens transporto funkcionavimo srityse, buvo numatyta tarp valstybinių nusikaltimų, nusikaltimų valdymo tvarkai, tuo tarpu nusikalstami pažeidimai kelių transporto funkcionavimo srityje – nusikaltimų visuomenės saugumui ir viešajai tvarkai skirnyje. Nors senasis BK neabejotinai įtvirtino įstatymų leidėjo suformuotą santykinę transporto

nusikaltimų sistemą, tačiau toks nusikalstamų veikų išdėstymas keliuose BK skirsniuose kėlė tam tikrų praktinio pobūdžio problemų.

Todėl nuo 2003 m. gegužės 1 d. įsigaliojusiam naujajame BK [2] nusikalstamos veikos transporto eismo saugumui išskirtos į atskirą skyrių, taip pat jų objektyviųjų bei subjektyviųjų požymių tikslinimas vertintinas pozityviai. Paminėtina, kad kai kurių Europos valstybių (Lenkijos, Ispanijos, Šveicarijos, Rusijos, Latvijos ir kt.) baudžiamųjų įstatymų normos, nustatančios atsakomybę už šios kategorijos nusikaltimus, taip pat nustatytos atskiruose skyriuose remiantis rūšinio objekto – transporto eismo saugumo – kriterijumi. Lyginant naujajame BK įtvirtintą nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui sistemą su užsienio šalių baudžiamaisiais įstatymais paminėtina, kad šios kategorijos nusikalstamų veikų sistemos gana akivaizdžiai skiriasi apimtimi bei konkrečių normų konstrukcijos ypatumais.

Nusikalstamos veikos transporto srityje pasireiškia įvairaus pobūdžio taisyklių pažeidimais, skiriasi subjekto ypatumais, kaltės formomis, ir tai daro įtaką konstruojant jų sudėtis. Įstatymų leidėjas į naujojo BK XXXIX skyrių „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui“ įtraukė penkis straipsnius, kuriuose įtvirtintos nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui sudėtys (BK 278–282 str.). Taigi BK 278 straipsnis numato atsakomybę už geležinkelio, vandens arba oro transporto priemonių ar kelių, juose esančių įrenginių netinkamą priežiūrą ar remontą, jeigu dėl to kilo sunkių padarinių arba jie iš tikrųjų grėsė, o BK 280 straipsnis skirtas atsakomybės nustatymui už visų rūšių transporto priemonių ar kelių, juose esančių įrenginių sugadinimą. BK 279 straipsnyje reglamentuojama atsakomybė už tarptautinių skrydžių taisyklių pažeidimus. Tuo tarpu pagal BK 281 straipsnį kvalifikuojami kelių transporto priemonę vairuojančių asmenų padaryti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo pažeidimai, sukėlę atitinkamus padarinius, o pagal BK 282 straipsnį – transporto eismo tvarkos ar saugumo taisyklių pažeidimai, jeigu dėl to žuvo žmogus arba sunkiai sutrikdyta sveikata, padaryti asmenų, nevairuojančių transporto priemonės.

Kokios šios kategorijos nusikalstamų veikų reglamentavimo tendencijos? Baudžiamosios politikos aspektu svarbiu laikytinas neblaivus, apsvaigusio nuo narkotikų arba vaistų ar kitų svaigiuųjų medžiagų asmens pakartotinis ar turinčio teistumą už tokios veikos padarymą transporto priemonės vairavimo (senojo BK 246¹ str. paskutinė redakcija) dekriminlizavimo faktas. Veikos teisinis vertinimas turi tiesiogiai priklausyti nuo jos pavojingumo, o ne nuo padarytų pažeidimų skaičiaus, todėl šio straipsnio su vadinamąja administracine prejudicija įtraukimas į baudžiamąjį įstatymą taptų nepateisinamas.

Būtina paminėti, kad 2000 m. rugsėjo 26 d. patvirtinus naująjį BK teisės praktikų diskusijas sukėlė įstatymų leidėjo atliktas akivaizdžiai nenusikalstamos veikos – kelių transporto priemonės vairavimo apsvaigus nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, nors ir nėra pažeistos kitos taisyklės, nėra jokių žalingų padarinių – kriminalizavimas. BK 281 straipsnio 6 dalyje įtvirtintai veikai buvo suteiktas baudžiamosio nusižengimo statusas. Žinoma, galima įžvelgti prevencinę tokios normos reikšmę, nes Lietuvoje kasmet sulaikoma apie 22–25 tūkst. neblaivių vairuotojų. Tačiau neabejotina, jog minėtos BK 281 straipsnio dalies galiojimas vis dėlto būtų nepagrįstai išplėtęs baudžiamosios jurisdikcijos sritį. Todėl pozityviai vertintina tai, kad 2003 m. balandžio 10 d. įstatymu Nr. IX–1495 [3] ši BK 281 straipsnio dalis buvo išbraukta. Taigi Lietuvoje, kaip ir anksčiau, kelių transporto priemonės vairavimo apsvaigus faktas traktuojamas kaip administracinis teisės pažeidimas. Tačiau įdomumo dėlei galima paminėti, kad kai kurių Europos valstybių (pavyzdžiui, Vokietijos, Lenkijos) baudžiamieji įstatymai vis dėlto numato atsakomybę už tokį transporto priemonę vairuojančio asmens padarytą pažeidimą.

Reikia pasakyti, kad tik įsigaliojus naujajam BK buvo pastebėta, kad jame nėra numatyta atsakomybė už kelių transporto priemonę vairuojančio blaivaus asmens padarytą kelių transporto eismo saugumo ar eksploatavimo taisyklių pažeidimą, sukėlusį nukentėjusiajam nesunkų sveikatos sutrikdymą, todėl inicijuotos BK 281 straipsnio pataisos, siekiant pašalinti atsiradusią įstatymo spragą [5].

Apžvelgiant nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui sudėčių konstrukcijos ypatumus galima teigti, kad praktinėje veikloje teisiškai įvertinti objektyviuosius požymius

gana sudėtinga dėl įstatymų leidėjo vartojamų blanketinių bei vertinamųjų dispozicijų. Akivaizdu, kad daugelis aptariamame BK skyriuje numatytų veikų pasireiškia taisyklių bei reikalavimų, užtikrinančių saugų geležinkelio, vandens, oro, kelių transporto funkcionavimą, pažeidimu (išskyrus BK 280 str., numatantį atsakomybę už transporto priemonių ar kelių, juose esančių įrenginių sugadinimą), todėl ypač daug dėmesio reikėtų skirti, kad BK ir poįstatyminiuose teisės aktuose vartojamos sąvokos sutaptų, šalinti teisės norminiuose aktuose esančius prieštaravimus.

Daugelio nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui sudėtys sukonstruotos kaip materialios, todėl pažeidimų visų rūšių transporto funkcionavimo srityje sąlygoti padariniai – didelė turtinė žala, sunkus sveikatos sutrikdymas, žmogaus žūtis ir kt. – laikytini vienu iš esminių kriterijų, kuriuo vadovaujantis atribojamos nagrinėjamos nusikalstamos veikos nuo eismo saugumo taisyklių pažeidimų, už kuriuos taikoma administracinė ar kita teisinė atsakomybė. Tačiau atkreiptinas dėmesys, kad naujajame BK sąvokos, žyminčios transporto nusikalstamų veikų padarinius, nėra tapačios. Pavyzdžiui, 278 straipsnio 1 dalyje ir 280 straipsnio 2 dalyje vartojama sąvoka „sunkiai sužalotas žmogus“, tuo tarpu 281–282 straipsnių atitinkamose dalyse įstatymų leidėjas pasirinko platesnę sąvoką – „sunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata“, kuri apima tiek žmogaus sužalojimą, tiek susargdinimą.

Dar vienas įdomus momentas: BK 278 straipsnio 3 dalyje ir 280 straipsnio 1 dalyje numatyta atsakomybė už nusikalstamas veikas, sudarančias sunkių padarinių grėsmę. Šiuo atveju sunkių padarinių atsiradimo grėsmė turi būti reali, t. y. galinti padaryti akivaizdžių pokyčių objektyviame pasaulyje, kurie toliau plėtodamiesi sukeltų sunkius nusikalstamus padarinius, jeigu tam tikromis priemonėmis ar sąlygomis nebūtų sustabdyti ar nukreipti kita linkme [10, p. 135].

Trumpai aptariant nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui subjektą, pažymėtina, kad daugelyje straipsnių įstatymų leidėjas numato jo specialius požymius, todėl sąlyginai galima išskirti tokias specialių subjektų grupes: 1) asmenys, valdantys transporto priemones (BK 279, 281 str.); 2) asmenys, privalantys užtikrinti normalų, saugų transporto darbą (BK 278, 282 str.). Taip pat paminėtina, kad už BK 280 straipsnio 2 dalyje nurodytų veiksmų padarymą atsakomybėn gali būti traukiamas asmuo, kuriam iki nusikaltimo padarymo buvo suėję keturiolika metų (BK 13 str.).

Kalbant apie subjektyviusius transporto eismo saugumo pažeidimų požymius būtina pažymėti, kad laikantis Europos valstybių baudžiamuosiuose įstatymuose vyraujančių tendencijų naujojo BK 16 straipsnio 4 dalyje įtvirtinta nuostata, kad asmuo baudžiamas už nusikalstamos veikos padarymą dėl neatsargumo tik šio kodekso specialiojoje dalyje numatytais atvejais. Taigi daliai nusikalstamų veikų, numatytų nagrinėjamame skyriuje (BK 278 str. 1 ir 2 dalys, 281 str. 1–6 dalys, 282 str.), būdinga išimtinai neatsargi kaltė. Jeigu analogiškos veikos padaromos tyčia, atsižvelgiant į tyčios kryptingumą bei kilusius padarinius jos turi būti kvalifikuojamos kaip nusikaltimai žmogaus gyvybei, sveikatai ir pan. Aptariamame BK skyriuje įtvirtintas nusikalstamų veikų sudėtis būtų galima suklasifikuoti remiantis kaltės kaip subjektyvaus požymio kriterijumi: 1) dėl neatsargumo padarytos veikos (BK 278 str. 1 ir 2 dalys, 281 str. 1–6 dalys, 282 str.); 2) veikos, padarytos tyčia arba dėl neatsargumo (278 str. 3 dalis, 280 str. 1 ir 2 dalys); 3) tyčinės veikos (BK 278 str.).

Aptariant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui nesunku prognozuoti, kad ikiteisminio tyrimo įstaigoms, teismams dažniausiai tenka ir teks taikyti naujojo BK 281 straipsnį, kuriame numatyta kelių transporto priemonę vairuojančio asmens atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ar eksploatavimo taisyklių pažeidimą, sukėlusį įstatyme numatytus padarinius. Šią išvadą galima nesunkiai pagrįsti statistikos duomenimis. Štai 2002 m. buvo užregistruotas 1921 transporto priemonės vairavusių asmenų eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas (pagal senojo BK 246 str.), iš jų – 282 pažeidimai, sukėlę nukentėjusiojo mirtį, per 2003 m. pirmąjį ketvirtį – 558 tokie pažeidimai, iš jų – 88, sukėlę nukentėjusiojo mirtį. Tuo tarpu per minėtą laikotarpį užregistruoti 3 nusikalstami transporte galiojančių taisyklių pažeidimai (senojo BK 249 str., atitinkantis BK 282 str.), 4 nusikaltimai, pasireiškę susisiekimu kelių ir transporto priemonių sugadinimu (senojo BK 85 str., atitinkantis naujojo BK 280 str.) [11].

Akivaizdu, kad, kaip ir 1961 m. BK, atsakomybė BK 281 straipsnyje diferencijuojama, atsižvelgiant į dvi pagrindines aplinkybes: 1) atsiradusių padarinių sunkumą (didelė turtinė žala, nesunkus arba sunkus kito žmogaus sveikatos sutrikdymas, žmogaus žūtis); 2) ar kelių transporto priemonę vairuojantis asmuo buvo apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų.

Apžvelgiant BK 281 straipsnio konstrukcijos ypatumus paminėtina, kad stengtasi preciziškai aiškiai formuluoti nusikaltimo sudėtis, siekiant išvengti skirtingo jų požymių interpretavimo. Taigi galima pozityviai vertinti BK 281 straipsnio dispozicijose patikslintas ir unifikuotas objektyviuosius požymius žyminčias sąvokas. Pavyzdžiui, BK 281 straipsnio pirminėje redakcijoje atitinkamų dalių dispozicijose buvo nurodytas požymis „avarija“, kuris įgijo savarankišką teisinę reikšmę. Nagrinėjamos kategorijos bylose eismo saugumo taisyklių pažeidimas paprastai tiesioginiu priežastiniu ryšiu susijęs būtent su avarijos įvykiu, dėl kurios sunkiai sutrikdoma kito žmogaus sveikata, žūsta žmogus ar kt., todėl šio požymio įtvirtinimas logiškai pagrįstas. Tačiau būtina paminėti, kad sąvoka „avarija“ nesuderinta su Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme (Žin., 2002, Nr. 123–5543) bei kituose teisės aktuose vartojama terminija, todėl 2003 m. liepos 4 d. įstatymu Nr. IX–1706 [5] ji pakeista sąvoka „eismo įvykis“.

Išskirtina dar viena nauja tendencija, kad nusikalstamus padarinius BK 281 straipsnio 1–3 dalių dispozicijose žymi požymis „sutrikdyta kito žmogaus sveikata“, kuris traktuotinas plačiau negu senojo BK 246 straipsnyje vartota sąvoka „kūno sužalojimas“, nes sveikatos sutrikdymas suvokiamas ne tik kaip žmogaus sužalojimas, bet ir susargdinimas pažeidžiant jo kūno audinių (organų) vientisumą ar sutrikdant jų funkcijas [4]. Kaip matome, BK 281 straipsnio 1 dalis inkriminuotina, jei įvykus avarijai nesunkiai sutrikdoma kito žmogaus sveikata, o šio straipsnio 3 dalis – sunkaus kito žmogaus sveikatos sutrikdymo atveju. Tačiau 2003 m. gegužės 1 d. įsigaliojus naujam BK, sveikatos sutrikdymo masto nustatymo klausimas sukėlė praktinio pobūdžio problemų. Naujajame BK pakeista sveikatos sutrikdymų klasifikacija, todėl sveikatos sutrikdymo masto nustatymo medicininiai kriterijai turėjo būti nurodyti specialiose, naujai parengtose taisyklėse. Tačiau tik nuo 2003 m. gegužės 31 d. įsigaliojo Lietuvos Respublikos Vyriausybės įgaliotų institucijų ministrų įsakymu Nr. V–298/158/A1–86 patvirtintos Sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklės [4].

Baudžiamosios teisės doktrinoje nemažai diskusijų kėlė subjektyvieji transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimo požymiai, nes 1961 m. BK 246 straipsnyje nebuvo nurodyta kaltės forma. Teoriškai įstatymų leidėjas kaltės formos problemą išsprendė naujojo BK 281 straipsnio 7 dalyje konstatuodamas, kad atsakomybė pagal šio straipsnio 1–6 dalis kyla tik tais atvejais, kai jose numatytos veikos yra padarytos dėl neatsargumo. Atkreiptinas dėmesys, kad atliktas 100 baudžiamųjų bylų, kuriose asmenys nuteisti dar pagal senojo BK 246 straipsnį, tyrimas parodė, kad pirmosios instancijos teismai nuosprendžiuose dažniausiai konstatuodavo, jog asmens padarytas nusikaltimas yra neatsargus, tačiau neįvardydavo konkrečios neatsargumo rūšies, tuo labiau neanalizuodavo jos turinio [12]. Todėl taikant naują BK rekomenduotina teismo nuosprendyje nurodyti konkrečią nusikalstamus transporto eismo funkcionavimo pažeidimus padariusių subjektų neatsargumo rūšį (nusikalstamas pasitikėjimas arba nusikalstamas nerūpestingumas). Įdomu tai, kad kai kurių užsienio valstybių kodeksuose šis nusikaltimas traktuojamas kaip tyčinis. Tačiau jei nustatoma, kad asmuo padarė veiką dėl neatsargumo, bausmė yra švelninama [13, p. 137].

Atsižvelgiant į nusikalstamų kelių transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimų požymių specifiką, jų padarymo priežastis, eismo įvykių kilimo mechanizmą ir kitas aplinkybes, daugelyje valstybių yra aktualus bausmių ar baudžiamojo poveikio priemonių skyrimo už juos klausimas. Štai netgi Europos Tarybos rezoliucijoje 75(24) „Dėl bausmių už neatsargų gyvybės atėmimą ir kūno sužalojimus, padarytus keliuose“ [6] rekomenduojama nepradėti baudžiamojo persekiojimo arba, jeigu įmanoma, netaikyti baudžiamųjų sankcijų už neatsargų gyvybės atėmimą ar kūno sužalojimą, kilusius dėl nedidelio eismo saugumo taisyklių pažeidimo (angl. – *a minor traffic offence*), padarymo, kai kaltininkas nesuprato pavojingų padarinių kilimo galimybes. Be to, rezoliucijoje atkreipiamas dėmesys į „atleistinių“ (angl. – *excusable*) pažeidimų problemą, t. y. kai avarijoje pats kaltininkas ar jam artimas žmogus

buvo taip sunkiai sužaloti, kad sankcijų taikymas būtų netikslingas arba paprasčiausiai nehumaniškas.

Paminėtina, kad atlikto 100 baudžiamųjų bylų tyrimo metu nustatyta, jog Lietuvoje laisvės atėmimo bausmė kelių transporto priemonių avarijų kaltininkams skiriama gana retai (skirta 8 asmenims iš 100), dažnai taikomas šios bausmės vykdymo atidėjimo institutas ir kita. Kokios galimos baudžiamosios politikos tendencijos šioje srityje įsigaliojus naujajam BK? Akivaizdu, kad pokyčiai naujojo BK bausmių sistemoje turėjo įtakos ir kitų bausmių rūšių už kelių transporto funkcionavimo taisyklių pažeidimą nustatymui (pvz., areštas). Apžvelgiant naujojo BK 281 straipsnio *sankcijas* pastebėtina, kad įstatymų leidėjas vykdė baudžiamąją politiką sankcijų švelninimo linkme. Pavyzdžiui, naujojo BK 281 straipsnio 5 dalies, numatančios atsakomybę už kelių transporto funkcionavimo taisyklių pažeidimą, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio žuvo žmogus, sankcijoje numatyta laisvės atėmimo bausmė iki aštuonerių metų, tuo tarpu už analogišką nusikaltimą 1961 m. BK 246 straipsnio 4 dalies paskutinėje redakcijoje buvo numatyta griežtesnė bausmė – nuo dvejų iki dešimties metų laisvės atėmimo. Tačiau galima teigti, kad tam tikrais atvejais įstatymų leidėjas neturėjo aiškių baudžiamųjų sankcijų nustatymo kriterijų. Štai BK 281 straipsnio 3 dalies, numatančios atsakomybę už eismo įvykio metu sunkiai sutrikdytą kito žmogaus sveikatą, sankcijoje nurodytos keturios alternatyvios bausmių rūšys (griežčiausia bausmė – laisvės atėmimas iki penkerių metų) suteikia teismui plačias galimybes parinkti kaltininkui tinkamiausią bausmės rūšį. Bet, pavyzdžiui, BK 137 straipsnio 3 dalies, numatančios atsakomybę už sunkų sveikatos sutrikdymą dėl neatsargumo pažeidus teisės aktų numatytas specialias elgesio saugumo taisykles, sankcijoje numatyta tik viena bausmės rūšis – laisvės atėmimas iki septynerių metų.

Galima prognozuoti, kad turėtų daugėti atleidimo nuo baudžiamosios atsakomybės, kai kaltininkas ir nukentėjęs asmuo susitaiko, taikymo atvejų padarius kelių transporto eismo saugumo ar eksploatacijos taisyklių pažeidimą, nes naujojo BK 38 straipsnyje įtvirtinta nuostata, jog nuo baudžiamosios atsakomybės, esant atitinkamoms sąlygoms, gali būti teismo atleistas asmuo, padaręs neatsargų nusikaltimą. Tuo tarpu senasis BK nenumatė galimybes taikyti minėtą atleidimo nuo baudžiamosios atsakomybės institutą itin kvalifikuotų transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimų atvejais (BK 246 str. 3–5 dalys). Atleidus asmenį nuo baudžiamosios atsakomybės pagal naujojo BK 38 straipsnį, jam gali būti skiriamos baudžiamojo poveikio priemonės (BK 67 str. 2 dalis), kurios turi padėti įgyvendinti bausmės paskirtį.

Išvados

1. Pozityviai vertintina tai, kad, vadovaudamasis rūšinio objekto kriterijumi, naujajame BK įstatymų leidėjas nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui išskyrė į atskirą skyrių, taip pat patikslinti jų objektyvieji bei subjektyvieji požymiai. Lyginant naujajame BK įtvirtintą nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui sistemą su užsienio šalių baudžiamaisiais įstatymais pabrėžtina, kad šios kategorijos nusikalstamų veikų sistemos gana akivaizdžiai skiriasi apimtimi bei konkrečių normų konstrukcijos ypatumais.

2. Baudžiamosios politikos aspektu svarbiu laikytinas neblaivaus, apsvaigusio nuo narkotikų arba vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų asmens pakartotinis ar turinčio teistumą už tokios veikos padarymą transporto priemonės vairavimo (1961 m. BK 246¹ str. paskutinė redakcija) dekriminalizavimo faktas.

3. Aptartame BK skyriuje daugelis numatytų veikų pasireiškia taisyklių bei reikalavimų, užtikrinančių saugų geležinkelio, vandens, oro, kelių transporto funkcionavimą, pažeidimu, todėl ypač daug dėmesio reikėtų skirti, kad BK ir poįstatyminiuose teisės aktuose vartojamos sąvokos sutaptų, šalinti teisės norminiuose aktuose esančius prieštaravimus.

4. Apžvelgus BK 281 straipsnio dispozicijų konstrukcijos ypatumus akivaizdu, kad stengtasi preciziškai aiškiai formuluoti nusikaltimo sudėtis siekiant išvengti skirtingo jų požymių interpretavimo. Manytina, kad ikiteisminio tyrimo įstaigoms, teismams taikant naujojo BK 281 straipsnį dažniausiai teks susidurti ne su naujų požymių vertinimo sunkumais, bet su

seniai egzistuojančiomis priežastinio ryšio tarp transporto eismo saugumo pažeidimo bei kilusių padarinių, kaltės nustatymo ir kitomis problemomis.

5. BK 281 straipsnyje numatytų sankcijų analizė suponuoja išvadą, kad įstatymų leidėjas vykdė baudžiamąją politiką sankcijų švelninimo linkme. Galima prognozuoti, kad turėtų daugėti atleidimo nuo baudžiamosios atsakomybės, kai kaltininkas ir nukentėjęs asmuo susitaiko, taikymo atvejų, padarius kelių transporto eismo saugumo ar eksploatacijos taisyklių pažeidimą, nes naujojo BK 38 straipsnyje įtvirtinta nuostata, jog nuo baudžiamosios atsakomybės, esant atitinkamoms sąlygoms, teismo gali būti atleistas asmuo, padaręs neatsargų nusikaltimą.



LITERATŪRA

1. **Lietuvos Respublikos** baudžiamasis kodeksas, patvirtintas 1961 m. birželio 26 d. įstatymu su pakeitimais ir papildymais iki 2003 m. gegužės 1 d. // Valstybės žinios. 1961. Nr. 18–147.
2. **Lietuvos Respublikos** baudžiamasis kodeksas, patvirtintas 2000 m. rugsėjo 26 d. įstatymu Nr. VIII–1968 // Valstybės žinios. 2000. Nr. 89–2741.
3. **Lietuvos Respublikos** 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 Nr. IX–1495. Priimtas 2003 m. balandžio 10 d. // Valstybės žinios. 2003. Nr. 38–1733.
4. **Lietuvos Respublikos** sveikatos apsaugos ministro, Lietuvos Respublikos teisingumo ministro, 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.
5. **Lietuvos Respublikos** baudžiamojo kodekso 139, 140, 176, 180, 181, 190, 201, 212, 249, 281 straipsnių pakeitimo ir papildymo įstatymas Nr. IX–1706. Priimtas 2003 m. liepos 4 d. // Valstybės žinios. 2003. Nr. 74–3423.
6. **Resolution** of European Council No 75(24) On the Punishment of Manslaughter and Accidental Injury on the Road. Adopted by the Committee of Ministers on 18 September 1975 at the 248th meeting of the Ministers' Deputies.
7. **Жулев В. И.** Транспортные преступления. Комментарий законодательства. – Москва: Спарк, 2001.
8. **Statistikos** duomenys iš puslapio internete // <http://www.fevr.org/english.html>
9. **Statistikos** duomenys iš puslapio internete // <http://www.lra.lt>
10. **Нерсесян В. А.** Ответственность за неосторожные преступления. – Санкт–Петербург: Юридический центр Пресс, 2002.
11. **Statistikos** duomenys internete // <http://www.nplc.lt/stat/atas/ird/1gs/1gs2002.htm>
12. Straipsnio autorė atliko 100 pirmosios instancijos teismuose 2000–2002 m. išnagrinėtų baudžiamųjų bylų, kuriose asmenys pripažinti kaltais ir nuteisti pagal 1961 m. Baudžiamojo kodekso 246 straipsnį, tyrimą bei teismų praktikos apibendrinimą.
13. **Тяжкова И. М.** Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. – Санкт–Петербург: Юридический центр Пресс, 2002.



*Problems of Criminal Responsibility for Crimes against Traffic Safety according to the
New Criminal Code of the Republic of Lithuania*

Doctorate Candidate Ieva Zdanavičiūtė

Law University of Lithuania

SUMMARY

In the article features of criminal responsibility for criminal acts against traffic safety according to the new Criminal Code of the Republic of Lithuania, which came into force since May 1, 2003 are examined. The system of criminal acts against traffic safety, corpus delicti of the crimes, some definitions are analyzed in comparison with another Criminal Code of Lithuania /approved in 1961/ and codes of foreign countries.

The author states that it should be positively evaluated that criminal acts against traffic security are systematized on the grounds of specific object and placed in the separate section, also the structure of respective corpus delicti is revised in this Criminal Code. It should be emphasized that in comparison with foreign legal acts, the system of criminal acts against traffic security instituted in the Criminal Code of Lithuania definitely differs in its extent, construction of concrete dispositions and types of penalty.

In this article some aspects of decriminalization are reviewed, for example operating a vehicle while under the influence of alcohol or narcotic, psychotropic and other intoxicating substances if commission thereof is repeated within one-year period, and the main changes made by the legislator regarding the criminal acts against traffic safety are briefly explained.

In general the author discusses the construction of the Article 281 that foresees responsibility for causing serious consequences by violating road traffic rules. In the Article 281 criminal responsibility is differentiated considering two main criteria: a degree of consequence (large material damages, moderate or serious bodily injury, death of a human being) and a fact of drunk or intoxicated driving. The author analyzes some aspects of the signs of this crime and assesses some problematic issues of terminology used by the legislator in the Article 281. Furthermore, attention is paid to forms of guilt – criminal negligence and recklessness – that can be considered to be typical to road traffic rules violation.

The article also presents a short review and analysis of punishments for this crime. The author states that criminal policy in this field is becoming milder but it should be noted that in some cases the legislator is inconsistent with institutionalizing sanctions.

