



ISSN 2029–2236 (print)  
ISSN 2029–2244 (online)  
SOCIALINIŲ MOKSLŲ STUDIJOS  
SOCIAL SCIENCES STUDIES  
2009, 4(4), p. 121–139

## BŪTINASIS REIKALINGUMAS EISMO ĮVYKIŲ BYLOSE

Pavelas Kujalis

Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto  
Baudžiamosios teisės katedra  
Ateities g. 20, LT-08303 Vilnius, Lietuva  
Telefonas (+370 5) 271 4584  
Elektroninis paštas kujalis@mruni.eu

Pateikta 2009 m. rugsėjo 15 d., parengta spausdinti 2009 m. lapkričio 9 d.

**Anotacija.** Lietuvos baudžiamajoje teisėje būtinojo reikalingumo institutas yra aktualus, bet mažai nagrinėtas. Straipsnio autorius nagrinėja būtinają reikalingumą nauju požiūriu, t. y. konkretaus nusikaltimo sudėties atžvilgiu. Autorius pateikia būtinojo reikalingumo formalios atitikties Lietuvos Respublikos baudžiamajo kodekso 281 straipsnyje įtvirtintai nusikaltimo sudėčiai objektyviusius požymius, nagrinėja, kaip būtinojo reikalingumo teisėtumo sąlygos pasireiškia kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo bylose, pateikia kelių praktinių pavyzdžių analizę.

Straipsnyje pateikiamas autoriaus požiūris į veikos, atliktos būtinojo reikalingumo sąlygomis, subjektyviosios kontrolės ir kaltės santykį. Autorius išryškina ir sukonkretina būtinojo reikalingumo teisėtumo sąlygas, kurių nustatymas kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo bylose yra problemiškas.

**Reikšminiai žodžiai:** Baudžiamasis kodeksas, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, teismų veikla, institutas aplinkybių, šalinančių baudžiamąją atsakomybę.

## Įvadas

Būtiną reikalingumą instituto taikymo atvejais Lietuvos teismų praktikoje pasitaiko labai retai. Labai nedaug teisiamų asmenų savo veiksmus bando pateisinti būtiną reikalingumą nuostatomis. Taip yra dėl to, kad baudžiamosios teisės teorijoje nėra pakankamai išnagrinėtas būtiną reikalingumą institutas. Mokslinėse publikacijose, kurių nėra daug, būtinasis reikalingumas nagrinėjamas atskirai nuo konkrečių nusikalstamų veikų sudėčių. Visiškai nėra mokslinių darbų, kuriuose būtinasis reikalingumas būtų analizuojamas nusikaltimo, numatyto Baudžiamojo kodekso 281 straipsnyje, sudėties atžvilgiu. Be to, pasitaiko atvejų, kai teismai kitaip nei baudžiamosios teisės teorija traktuoja būtiną reikalingumą formalios atitikties nusikalstamos veikos objektyviuosius požymius ir teisėtumo sąlygas.

Šio straipsnio tikslas yra apibūdinti būtiną reikalingumą formalios atitikties nusikalstamos veikos objektyviems požymiams ir teisėtumo sąlygas eismo įvykių bylose. Įgyvendindamas iškeltą tikslą autorius, pasinaudodamas teismine praktika, atskleidžia: formalios atitikties nusikalstamos veikos, numatytos Baudžiamojo kodekso 281 straipsnyje, objektyviųjų požymių nustatymo ir aiškinimo ypatumus ir problemas; būtiną reikalingumą teisėtumo sąlygas eismo įvykių bylose; veikos, atliktos būtiną reikalingumą sąlygomis, subjektyviosios kontrolės ir kaltės santykį.

Straipsnio tyrimo objektas – būtiną reikalingumą institutas, teismų praktika eismo įvykių bylose. Tiriant minėtus objektus autorius naudojami S. Bikelio, V. Piesliako, I. Truncienės ir kitų autorių atliktais moksliniais tyrimais. Siekdamas užbrėžto tikslo autorius taiko sisteminę analizę, apibendrinimo, istorinį ir kitus metodus.

### 1. Būtiną reikalingumą sąlygomis atliktų veiksmų formali atitiktis Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 281 straipsnyje numatyto nusikaltimo objektyviems požymiams

Iš pirmo žvilgsnio gali pasirodyti, kad nėra nieko bendra tarp minėtų baudžiamosios teisės institutų. Kaip gali būti susijusi atsakomybė pagal Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau – BK) 281 straipsnį ir būtiną reikalingumą? Vienas institutas kriminalizuoja neatsargią veiką, kitas – baudžiamosios atsakomybės netaikymą už sąmoningą, valingą asmens veiką. Tačiau praktikoje pasitaiko atvejų, kai asmuo, kaltinamas padaręs BK 281 straipsnyje numatytą veiką, aiškina, kad, darydamas žalą, jis siekė išvengti didesnės žalos.

Pavyzdžiui, autobuso vairuotojas G., bandydamas išvengti susidūrimo su tos pačios krypties eismo juostoje sustojusiu traktoriumi su priekaba, įvažiavo į priešingos krypties eismo juostą ir susidūrė su automobiliu. Šis automobilis buvo stipriai apgadintas, jo vairuotojui A. P. padarytas sunkus sveikatos sutrikdymas, automobilyje buvusiai keleivei J. J. – nesunkus sveikatos sutrikdymas, antrajam keleiviui S. J. – nežymus sveikatos. G. teigė, kad, neturėdamas techninės galimybės sustabdyti autobusą su jame esančiais keleiviais, jis iš esmės neturėjo kitos išeities, kaip pasukti į kairę, bandyti apvažiuoti

kliūtį ir taip išvengti kur kas sunkesnių pasekmių, t. y. veikė būtinojo reikalingumo sąlygomis<sup>1</sup>.

Pavyzdžiui, automobilio vairuotojas L., tamsiu paros metu atsiradus kelyje pėsčiajam A., nesaugiai manevravo į kairę ir nesugebėjo suvaldyti vairuojamo automobilio. Dėl to automobilis įvažiavo į skiriamąją juostą, atsitrenkė į šulinio rentinį ir apvirto. Keleiviams J., T., S., Sl. buvo padarytas nesunkus sveikatos sutrikdymas ir buvo apgadintas automobilis. L. teigė, kad eismo įvykių sukėlė pėsčiojo A. veiksmai, nes jis, tamsiu paros metu neapšviestame kelio ruože staiga išeidamas į važiuojamąją kelio dalį, sukėlė grėsmę eismo saugumui ir sudarė kliūtį; L. suprato, kad tik sukdamas į kairę gali išgelbėti pėsčiojo gyvybę, t. y. veikė būtinojo reikalingumo sąlygomis<sup>2</sup>.

Abiem minėtais atvejais gynyba bandė pateisinti vairuotojų G. ir L. veiksmus būtinuoju reikalingumu. To padaryti nepavyko, tačiau antruoju atveju vairuotojas L. išvengė baudžiamosios atsakomybės, bet tik dėl to, kad kasacinės instancijos teismas konstatavo, jog jo veiksmuose nebuvo kaltės. Kyla klausimas, kokios priežastys lėmė, kad abiem atvejais nepasiteisino būtinuoju reikalingumu pagrįsta gynyba?

Būtinasis reikalingumas, kaip baudžiamąją atsakomybę šalinanti aplinkybė, – tai Baudžiamajame kodekse numatytos nusikalstamos veikos požymius formaliai atitinkanti sąmoninga, valinga asmens veika, kuri padaroma ypatingomis aplinkybėmis, pašalinančiomis jos pavojingumą visuomenei arba pavojingumą visuomenei ir priešingumą baudžiamajai teisei, kartu ir baudžiamąją atsakomybę, ir paverčianti ją visuomenei naudinga arba baudžiamąją prasme neutralia veika<sup>3</sup>.

Vairuotojų G. ir L. elgesys atitinka visus objektyviuosius nusikaltimo, numatyto BK 281 straipsnyje<sup>4</sup>, požymius. Jų elgesys susijęs su *transporto eismo saugumo sritimi* (saugoma vertybė), t. y. vairuotojai G. ir L. vairavo transporto priemones automobilių keliais ir privalėjo laikytis Lietuvos Respublikos Vyriausybės patvirtintų Kelių eismo taisyklių (toliau – KET). Taip pat G. ir L. elgesys tiesiogiai palietė kitų asmenų *sveikatą ir nuosavybę* (papildomos saugomos vertybės).

Kartu G. ir L. veikos atitinka BK 281 straipsnio 1 dalyje numatytus reikalavimus. G. pagal KET 14.2. punktą<sup>5</sup> „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“. L. pagal KET<sup>6</sup> 53 punkto reikalavimus privalėjo „laikytis visų būtinų atsargu-

1 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2003 m. birželio 3 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–450/2003.

2 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2009 m. kovo 17 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–121/2009.

3 Plačiau: Kujalis, P. *Būtinasis reikalingumas, kaip aplinkybė, šalinanti baudžiamąją atsakomybę*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė) Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004, p. 36–59.

4 Vairuotojo G. veika buvo kvalifikuojama pagal 1961 m. BK 246 str. 2 d. Ši sudėtis visiškai pakartota dabar galiojančio BK 281 str. 1 d., todėl toliau tekste bus kalbama tik apie BK 281 str. 1 d.

5 Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. lapkričio 29 d. nutarimas Nr. 883 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ *Valstybės žinios*. 1993, Nr. 66-1250. Su pakeitimais ir papildymais iki 2000 m. lapkričio 6 d.

6 Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 88-3530. Su pakeitimais ir papildymais iki 2008 m. liepos 16 d.

mo priemonių, nekelti pavojaus kitų eismo dalyvių, kitų asmenų ar jų turto saugumui“, pagal KET 64 punkto reikalavimus turėjo „imtis visų būtinų priemonių savo ir keleivių saugumui kelionės metu užtikrinti“, taip pat vykdyti KET 172 punkto reikalavimus: „pasirinkdamas važiavimo greitį, vairuotojas turi atsižvelgti į važiavimo sąlygas, ypač vietovės reljefą, kelio ir transporto priemonės būklę ir krovinį, meteorologines sąlygas, kad galėtų sustabdyti transporto priemonę. (...) Jis turi sulėtinti greitį ir prirėkęs sustoti, jeigu to reikia dėl susidariusių aplinkybių, ypač kai blogas matomumas“, KET 173 punkto reikalavimus: „jeigu atsirado kliūtis ar iškilo grėsmė eismo saugumui, vairuotojas privalo sulėtinti greitį, net visiškai sustabdyti transporto priemonę arba apvažiuoti kliūtį nesukeldamas pavojaus kitiems eismo dalyviams“.

Baudžiamoji atsakomybė, kaip ir baudžiamąją atsakomybę šalinančios aplinkybės, reikalauja, kad subjekto *veika* būtų sąmoninga ir valinga. Kaip matyti iš bylos aplinkybių, vairuotojas G. teigė, kad „neturėdamas techninės galimybės sustabdyti autobuso su jame esančiais keleiviais, jis iš esmės neturėjo kitos išeities, kaip pasukti į kairę, bandyti apvažiuoti kliūtį ir taip išvengti kur kas sunkesnių pasekmių“<sup>7</sup>. Toks G. teiginys nebuvo teismo paneigtas. Tai leidžia daryti išvadą, kad G., sukdamas į kairę, veikė sąmoningai ir valingai, tai yra pasirinko savo elgesio variantą ir atliko veiksmus, įgyvendinančius pasirinktą elgesio variantą. Iš bylos medžiagos matyti, kad pirmosios instancijos teismas neskyrė reikiamo dėmesio veikos, atliktos būtiną reikalingumo situacijoje, sąmoningumui ir valingumui nustatyti.

Vairuotojas L. „važiuojamojoje kelio dalyje apšvietė pėsčiąjį. Kad išvengtų užvažiavimo, bandė stabdyti, bet matydamas, kad automobilio nesustabdys, manevravo į kairę, įvažiavo į skiriamąją juostą, atsitrenkė į šulinio rentinį ir automobilis apvirto“<sup>8</sup>. L. teigimu, „jeigu jis nebūtų pasukęs į kairę, o važiuotų tiesiai arba sukęs į dešinę pusę, būtų mirtinai sužalojęs pėsčiąjį, todėl bandė išvengti tragiškų pasekmių“<sup>9</sup>. Tokie teiginiai nebuvo paneigti pirmosios instancijos teismo, tačiau teismas konstatavo, kad L. pažeidė KET 53, 64, 172 ir 173 punktų reikalavimus, o pasukimą į kairę, siekiant išvengti užvažiavimo ant pėsčiojo A., įvertino kaip nesugebėjimą „suvaldyti vairuojamos transporto priemonės“<sup>10</sup>. Nenustatęs, kad L. veiksmai, netikėtai pastebėjus kliūtį važiuojamojoje kelio dalyje, buvo valingi ir apgalvoti, pirmosios instancijos teismas negalėjo vertinti situacijos kaip būtiną reikalingumo, nors tokią galimybę privalėjo išnagrinėti. Apeliacinės instancijos teismas taip pat neskyrė dėmesio tam, kad nustatytų, ar L. veikimas buvo sąmoningas ir valingas. Tačiau konstatuodamas, kad L. atliko veiksmus „siekdamas išvengti užvažiavimo“<sup>11</sup> ant pėsčiojo, teismas aiškiai nurodė tai,

7 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2003 m. birželio 3 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-450/2003.

8 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2009 m. kovo 17 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-121/2009.

9 Kauno apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. spalio 6 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-425-317/2008.

10 Kauno apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. spalio 6 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-425-317/2008.

11 Kauno apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. spalio 6 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-425-317/2008.

kad L. suprato susidariusią padėtį ir kontroliavo savo veiksmus. Tokia pat išvada kyla iš kasacinės instancijos teismo sprendimo, nes Lietuvos Aukščiausiasis Teismas konstatuoja, jog „bylos aplinkybės rodo, kad, pasirinkęs savo elgesio variantą – manevravimą į kairę...“<sup>12</sup>. Šis Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teiginys parodo, kad vairuotojas L. veikė sąmoningai ir valingai, nes pasirinkti elgesio variantą galima tik tada, kai supranti, kad yra keli elgesio variantai, ir elgiesi pagal pasirinktąjį.

Vairuotojų G. ir L. veikos sukėlė *padarinius*, numatytus BK 281 straipsnio 1 dalyje, t. y. kitų žmonių sveikatos sutrikdymą ir turtinę žalą. G. atveju A. P. buvo padarytas sunkus kūno sužalojimas, J. J. – apysunkis kūno sužalojimas, S. J. – lengvas kūno sužalojimas, taip pat buvo apgadintas automobilis – jam padaryta 2 800 litų materialinė žala<sup>13</sup>. L. atveju J., T., S., Sl. nustatytas nesunkus sveikatos sutrikdymas, taip pat buvo sužalotas ir pėstysis A.<sup>14</sup> Tokius padarinius yra patvirtinusios atitinkamos ekspertų išvados, ir jos nebuvo ginčijamos teismuose.

Eismo įvykių bylose taip pat yra labai svarbus *priežastinio ryšio* nustatymas, nes „teismų praktikoje nenustačius tiesioginio priežastinio ryšio tarp kelių eismo saugumo ar kelių transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo bei eismo įvykio, paprastai konstatuojama, kad priežastinio ryšio apskritai nėra, arba, esant tam tikroms aplinkybėms, yra tik netiesioginis priežastinis ryšys“<sup>15</sup>. Jam nustatyti skiriamos teismo ekspertizės (eismo įvykių, dažų ir kt. ekspertizės), kurių pagrindu, taip pat pasiremdamas kitais įrodymais teismas daro išvadą dėl priežastinio ryšio buvimo arba nebuvimo. Šiuo atveju teismai neskyrė reikiamo dėmesio priežastiniam ryšiui nustatyti. Tik apylinkės teismo nuosprendyje yra paminėta, kad pagrindinė priežastis, dėl kurios kilo eismo įvykis, yra L. veiksmai, t. y. nesaugus manevravimas į kairę, o tai, susidarius byloje nurodytai situacijai, techniniu požiūriu buvo nepriimtina<sup>16</sup>. Būtinajam reikalingumui konstatuoti yra būtinas priežastinis ryšis tarp asmens pasirinkto elgesio varianto ir atsiradusių padarinių. Priežastinio ryšio nustatymą eismo įvykių bylose apsunkina tai, kad „teismas, konstatavęs, jog eismo įvykyje buvo pažeistas ne vienas KET punktas, turi nustatyti, kuris pažeidimas buvo *tiesioginė* neigiamų padarinių atsiradimo priežastis“<sup>17</sup>. Minėtais atvejais to padaryta nebuvo. Tačiau patys kaltinamieji ir nuteistieji neginčijo, kad jų pasirinktas elgesio variantas sukėlė padarinius; ginčas vyko tik dėl elgesio teisinio vertinimo bei sukeltų ir išvengtų padarinių palyginimo.

Be jau minėtų nusikalstamos veikos sudėties požymių, kuriuos formaliai atitinka asmens, veikiančio būtinojo reikalingumo sąlygomis, elgesys, yra ir kitų ne mažiau svarbių požymių – nusikalstamą veiką padariusio (veikiančio būtinojo reikalingumo

12 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2009 m. kovo 17 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–121/2009.

13 Padariniai aprašyti pagal 1961 m. BK 246 straipsnį.

14 Visų instancijų teismai visiškai neišsakė savo pozicijos dėl A. sužalojimo.

15 Truncienė, I. *Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005, p. 106.

16 Kauno apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. spalio 6 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A–425–317/2008.

17 Truncienė, I., *op. cit.*, p. 107.

sąlygomis) asmens amžius, nusikalstamos veikos padarymo įrankis (autobusas, automobilis ir kt.), nusikalstamos veikos padarymo aplinkybės (tamsus paros metas, meteorologinės sąlygos, kelio danga ir kt.). Nusikalstamą veiką padariusio (veikiančio būtinąjo reikalingumo sąlygomis) *asmens amžiaus* nustatymas paprastai nesukelia problemų. Pirmosios instancijos teismas nurodo kaltinamojo gimimo datą, paprastai nustatoma iš pateiktų dokumentų, kitų instancijų teismai šios informacijos nekartoja. Transporto priemonės, kuri yra nusikalstamos veikos, numatytos BK 281 straipsnyje, padarymo *įrankis* arba įrankis, kuriuo būtinąjo reikalingumo sąlygomis padaroma žala, apibrėžimas pateikiamas BK 281 straipsnio 9 dalyje. Pateiktuose pavyzdžiuose tai buvo autobusas (G. atveju) ir automobilis (L. atveju). Turint tam tikro mechanizmo registracijos dokumentus arba eksperto ar specialisto išvadą, praktikoje nekyla problemų konstatuoti, kad šis mechanizmas yra kelių transporto priemonė. Kitos objektyvios veikos padarymo *aplinkybės* nustatomos iš įvairių įrodymų šaltinių. Ginčų kyla tik dėl jų įtakos padarinių atsiradimui.

## 2. Veikos, atliktos būtinąjo reikalingumo sąlygomis, subjektyviosios kontrolės ir kaltės santykis

Pirmiau išnagrinėti BK 281 straipsnio 1 dalyje numatytos sudėties objektyvieji požymiai, kuriuos gali formaliai atitikti asmens, veikiančio būtinąjo reikalingumo sąlygomis, elgesys, yra aiškūs ir nekelia didesnių teorinių ginčų. Šiame straipsnyje laikomasi pozicijos, kad formaliojo (išorinio) atitikimo negali rodyti subjektyvieji nusikalstamos veikos požymiai, nes jie parodo vidinį, psichinį, asmens santykį su objektyviaisiais nusikalstamos veikos sudėties požymiais<sup>18</sup>. Tokia pozicija reikalauja tam tikro paaiškinimo.

Baudžiamosios teisės doktrinoje žinomos kelios pagrindinės kaltės teorijos. Šios teorijos pateikia skirtingą požiūrį į kaltę, jos intelektualinį bei valinį momentus. Galima paminėti grynąją psichologinę, socialinę-psichologinę ir norminę kaltės teorijas<sup>19</sup>.

*Grynosios psichologinės kaltės teorijos* atstovai, neįtraukdami į kaltės turinį psichinio santykio su baudžiamąjo įstatymo reikalavimais ir jo ginamomis vertybėmis suvokimo, kaltę apibrėžia kaip asmens psichinį santykį su BK aprašyto nusikaltimo ar baudžiamąjo nusizengimo sudėties objektyviaisiais požymiais. *Socialinės-psichologinės kaltės teorijos* atstovai kaltę apibrėžia analogiškai, tačiau į kaltės turinį papildomai įtraukia psichinį santykį su įstatymų reikalavimais bei jų ginamomis vertybėmis. *Norminės kaltės teorijos* atstovų nuomone, kaltės struktūrą sudaro penki elementai: 1) pakaltinamumas, 2) tyčinės kaltės ar neatsargios kaltės forma, 3) galimybė suvokti įstatymų reikalavimus, 4) veikos padarymo aplinkybių normalumas, 5) specialieji kaltės požymiai.

Šiame straipsnyje nebus analizuojamas klausimas, kuri iš išvardytų teorijų labiausiai pagrįsta ir turi būti taikoma. Autoriaus nuomone, Lietuvos baudžiamosios teisės

18 Reikia pažymėti, kad kai kurie autoriai yra prieš „formalųjį atitikimą“, kaip veikos, kaip aplinkybių, šalinančių baudžiamąją atsakomybę, elemento reikalavimą. Plačiau: Kujalis, P., p. 12–21.

19 Plačiau: Bikelis, S. *Tyčinė kaltė baudžiamosios teisės teorijoje ir teismų praktikoje*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2007, p. 16–45.

teorijai, susiformavusiai praktikai ir esamiems įstatymams labiausiai priimtina socialinė-psichologinė kaltės teorija.

BK 15 straipsnyje pateikti tiesioginės ir netiesioginės tyčios apibrėžimai, kurie parodo įstatymų leidėjo poziciją nagrinėjamu klausimu. Įstatymo formuluotė, kuri konstatuoja, kad asmens veika padaryta tyčia, įpareigoja nustatyti, kad toks asmuo suvokė *pavojingą nusikalstamos veikos pobūdį*. Šio nusikalstamos veikos pobūdžio suvokimas – tai: „1) faktinių daromos veikos aplinkybių, t. y. objektyviųjų inkriminuojamos nusikalstamos veikos sudėties požymių, suvokimas ir 2) daromos veikos socialinės reikšmės suvokimas“<sup>20</sup>.

Daromos veikos socialinės reikšmės suvokimas – tai asmens supratimas, kaip visuomenė vertina jo elgesį – ar kaip naudingą, ar kaip neutralų, ar kaip žalingą (nepriimtina). Baudžiamoji atsakomybė gali kilti tik už veikas, kurios yra žalingos visuomenei. Veikdamas tyčia asmuo supranta, kad jo daroma veika yra socialiai labai žalinga, iš esmės nusikalstama. „Tyčinei kaltei būdingas daromos veikos didelio socialinio žalingumo suvokimas. Iš esmės asmuo supranta, kad jis daro nusikalstamą veiką, nors gali būti ir nesusipažinęs su BK straipsnio, kurį jis pažeidė, turiniu“<sup>21</sup>. Visuomenei naudingos ar neutralios veikos negali užtraukti baudžiamosios atsakomybės, nes jos nedaro žalos baudžiamojo įstatymo saugomoms vertybėms ir nekelia joms realaus pavojaus. Veikos, padarytos būtinojo reikalingumo situacijoje, dėl tam tikrų aplinkybių virsta visuomenei naudingomis, ir visuomenė skatina tokių veikų atlikimą. Pavyzdžiui, nuo apsnigto kalno pradeda slysti autobusas su keleiviais, ir vairuotojas, nelaukdamas, kol autobusas nuslys ir įkris į upę, nukreipia jį į kelkraštyje pastatytus automobilius, tokiu būdu jį sustabdydamas.

Vertinant veiką, padarytą būtinojo reikalingumo sąlygomis, turi būti atsižvelgiama į jos žalą ar naudą *visuomenei*, o ne konkrečiam asmeniui, nes „tam, kas patiria tiesioginę žalą dėl veiksmo, atlikto būtinojo reikalingumo būsenoje, jis bus pavojingas. Bet toks veiksmas nebus pavojingas ir žalingas visuomenei“<sup>22</sup>. Toks veikimas (neveikimas) atliekamas siekiant pašalinti pavojų reikšmingesnėms vertybėms, todėl yra visuomenei naudingas ir skatintinas.

Atlikdamas tyčinę nusikalstamą veiką, subjektas numato dėl šios veikos kylančius pavojingus padarinius, t. y. subjektas numato galimų padarinių rūšį ir socialinę reikšmę<sup>23</sup>. Būtinojo reikalingumo situacijoje asmuo paprastai numato galimų padarinių rūšį, bet jų socialinės reikšmės supratimui tiesioginę įtaką daro veikos teigiamos socialinės reikšmės suvokimas ir tai, kad šie padariniai yra neišvengiama blogybė, siekiant visuomenei naudingo tikslo – išvengti sunkesnių, žalingesnių padarinių atsiradimo. Veikdamas būtinojo reikalingumo situacijoje asmuo supranta, kad įstatymas ir „sveikas protas“

20 Piesliakas, V. *Lietuvos baudžiamoji teisė*. Pirmoji knyga. Vilnius: Justitia, 2006, p. 344.

21 *Ibid.*, p. 381.

22 Домахин, С. А. *Крайняя необходимость по советскому уголовному праву* [Domachin, S. A. Necessity in the Soviet Criminal Law]. Москва: Госюриздат, 1955, с. 5.

23 Piesliakas, V., *op. cit.*, p. 347.

jam leidžia ir net skatina jį atlikti veiksmus<sup>24</sup>, kuriais paaukojama viena baudžiamojo įstatymo saugoma vertybė, taip išgelbėjant reikšmingesnę vertybę, todėl apie jokią savo elgesio pavojingumą, tuo labiau apie nusikalstamos veikos pavojingumą, negali būti net kalbos.

Remiantis tuo, kas išdėstyta, galima teigti, kad asmens, veikiančio būtiną reikalingumo sąlygomis, elgesys negali atitikti tyčios reikalavimų. Todėl negalima sutikti su Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutarties<sup>25</sup> formuluote, kad „būtiną reikalingumo instituto esmė ir paskirtis suponuoja būtinybę asmeniui įvertinti daromą žalą ir žalą, kurios siekiama išvengti, ir sąmoningai pasirinkti elgesio variantą, leisiantį padaryti mažesnę žalą [...] mažesnė žala turi būti padaroma *tyčia*“ (*paryškinta autoriaus*).

Nagrinėjant būtiną reikalingumo situaciją, galima skirti tam tikrą kaltės analogą – subjekto, veikiančio būtiną reikalingumo situacijoje, subjektyviąją kontrolę. Subjektyvioji elgesio kontrolė gali būti traktuojama kaip kaltės analogas, bet dėl pirmiau paminėtų priežasčių jokių būdu netapatinama su kalte. Tačiau ir tuo atveju, jei Teismas turėjo omenyje tyčios analogą, t. y. subjektyviąją kontrolę, primenančią tyčią, su Teismo suformuluota būtiną reikalingumo situacijos nustatymo taisykle sutikti neįmanoma dėl kelių priežasčių.

Pirmiausia, Teismas, priimdamas nuosprendį dėl L., pripažino, kad jo elgesys iš esmės buvo pavojingas ir žalingas visuomenei ir tik dėl L. vidinio psichinio santykio su objektyviaisiais sudėties požymiais peržengė baudžiamosios atsakomybės ribas, tačiau to, kad L. siekė išgelbėti staiga į kelią neleistinoje vietoje išėjusio A. gyvybę, nevertino kaip visuomenei naudingą poelgį.

Antra, nenustatydamas, kad savo veiksmais L. tyčia sužalojo keleivius, Teismas pripažino, kad L. veikė be kaltės. Kitaip tariant, L., tamsiu paros metu atsiradus kliūčiai, važiuodamas 70 km/h greičiu, staiga pasukdamas vairą kairėn, nenumatė ir negalėjo numatyti, kad gali atsirasti žala. Su tuo, kad L. nesuprato ir negalėjo suprasti padarinių atsiradimo, sutikti labai sunku. Teismo nutartyje cituojamoje specialisto išvadoje konstatuojama, kad toks L. manevras techniniu požiūriu yra nepriimtinas, kitaip tariant, tokia specialisto išvada tiesiogiai pasako, kad L. elgesys tomis aplinkybėmis yra pavojingas dėl galimų padarinių. Kiekvienas patyręs vairuotojas žino ir supranta, kad staigus gana dideliu greičiu (70 km/h) važiuojančio automobilio posūkis gali sukelti jo šoninį slydimą, o gal ir apvirtimą, ir dėl to gali nukentėti transporto priemonėje esantys keleiviai. Ypač kai tai yra profesionalus vairuotojas<sup>26</sup>, vairuojantis automobilį, kurio svorio centras yra aukščiau nei lengvojo automobilio ir dėl to jis daug greičiau apvirsta. Darydamas išvadą apie kaltės nebuvimą L. veikoje, Teismas remiasi kaltininko parodymais ir apeliacinės instancijos teismo išvada, jog L. negalėjo numatyti ir įtarti, kad jo vairuojamas automobilis atsitrenks į šulinį ir dėl to bus sužaloti žmonės. Tačiau ar L. galėjo

24 Baudžiamosios teisės teorijoje laikomasi bendros pozicijos, kad būtinasis reikalingumas, būtinąjį gintis yra visuomenei naudingas ir skatintinos veikos.

25 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2009 m. kovo 17 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-121/2009.

26 Vairuoja automobilį, skirtą keleiviams vežti ir turintį daugiau kaip aštuonias sėdimas vietas be vairuotojo vietos.



numatyti kitokius padarinius, pavyzdžiui, vairuojamo automobilio apgadinimą, teismai nenagrinęjo.

Trečia, tai, kad būtinojo reikalingumo situacijoje žala turi būti padaroma tik tyčia (esant tyčios analogui) negalima sutikti. Neatsargios kaltės analogas būtinojo reikalingumo situacijoje visiškai įmanomas, nes priešingu atveju, nenustačius tyčios analogo, asmuo visada būtų traukiamas baudžiamojon atsakomybėn. Pavyzdžiui, jei asmuo, siekdamas pašalinti atsiradusį pavojų, veikė rizikingai, numatė, kad dėl jo veikimo ar neveikimo gali atsirasti Baudžiamajame kodekse numatyti padariniai, tačiau lengvabūdiškai tikėjosi jų išvengti, arba 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, konstatuoti kaltės nebuvimo nebus galima; konstatuoti tyčios (pagal L. bylą), siekiant veiksmus pateisinti būtinuoju reikalingumu, taip pat nebus galima. Tokį asmenį reikės patraukti baudžiamojon atsakomybėn (minėtoje situacijoje pagal BK 281 straipsnio 1 dalį, nes jo kaltė kaip tik ir yra neatsargumas).

Ketvirta, Teismas, konstatuodamas, kad L. veikoje „nėra BK 281 straipsnio 1 dalyje numatyto nusikaltimo subjektyviojo požymio – kaltės“, nekonkretizavo, ar L. nekaltas tik dėl to, kad sužalojo keleivius, ar tas „kaltės nebuvimas“ apima ir pėsčiajam A. padarytus sužalojimus. Kasacinės instancijos teismas, pripažindamas, kad L. poelgio atveju nebuvo būtinojo reikalingumo situacijos, ir, neišsakydamas nuomonės dėl A. sužalojimo, pasielgė nelogiškai.

Neatsargumas yra antroji BK įtvirtinta kaltės forma, kurios negali atitikti asmens, veikiančio būtinojo reikalingumo sąlygomis, subjektyvi kontrolė. Tokį teiginį galima paaiškinti pasinaudojant analogiškais argumentais, pateiktais nagrinėjant subjektyviosios kontrolės ir tyčios santykį. Svarbiausias iš jų yra tas, kad būtinojo reikalingumo sąlygomis veikiantis asmuo supranta, jog, paaukodamas vieną visuomeninį gėrį, gelbsti didesnę visuomeninį gėrį, t. y. supranta savo elgesio naudingumą visuomenei, o neatsargi kaltės forma reikalauja, kad asmuo suprastų savo elgesio rizikingumą ar pavojingumą arba savo pareigą būti dėmesingam.

Baudžiamosios teisės literatūroje išsakoma pozicija, kad pagal socialinę-psichologinę kaltės teoriją nesant suvokimo, kad elgesys yra pavojingas visuomenei, nėra ir tyčios, o tai reiškia nelogiškumą, nes baudžiamąją atsakomybę šalinančios aplinkybės kartu reiškia ir nusikalstamos veikos sudėties nebuvimą, t. y. abu institutai yra sutapatinami<sup>27</sup>. Nenorėčiau sutikti su tokia pozicija. Kaltės nebuvimas ir baudžiamąją atsakomybę šalinančios aplinkybės pagal savo prigimtį yra skirtingi baudžiamosios teisės institutai. Kaltės nebuvimo atveju asmens vidinis psichinis santykis su objektyviais tam tikros nusikalstamos veikos sudėties požymiais neatitinka BK 15 ir 16 straipsniuose įtvirtintų reikalavimų, bet dėl to jis netampa visuomenei naudingas arba priimtinas, o BK įtvirtintos baudžiamąją atsakomybę šalinančios aplinkybės yra visuomenei naudingos. Baudžiamosios atsakomybės nekilimas dėl kaltės nebuvimo ir baudžiamosios atsakomybės pašalinimas dėl to, kad asmens elgesys yra naudingas ir visuomenės skatinamas, turi absoliučiai skirtingą reikšmę ir jų sutapatinimas neįmanomas.

27 Plačiau: Bikelis, S., p. 16–48.

### 3. Būtinąjo reikalingumo teisėtumo sąlygos eismo įvykių byloje

Būtinąjo reikalingumo teisėtumo sąlygos skirstomos į teisėtumo sąlygas, apibūdinančias gresiantį pavojų (tai pavojus įstatymo saugomoms vertybėms, pavojaus realumas, pavojaus akivaizdumas), ir teisėtumo sąlygas, apibūdinančias gresiančio pavojaus pašalinimą (tai negalėjimas pašalinti pavojaus kitais būdais, padarytoji žala turi būti ne tokia reikšminga kaip ta, kuri grėsė)<sup>28</sup>. Šios teisėtumo sąlygos, konstatuojant būtinąjį reikalingumą, turi būti privalomai nustatytos.

Nagrinėdami būtinąjo reikalingumo klausimus, teismai pripažįsta, kad iki eismo įvykių susidariusiose situacijose buvo kilęs pavojus *Baudžiamojo kodekso saugomoms vertybėms*. G. atveju „dėl S. padaryto eismo saugumo taisyklių pažeidimo iškilo realus pavojus baudžiamojo įstatymo saugomoms vertybėms, t. y. G. vairuojamo autobuso keleiviams“<sup>29</sup>. L. atveju „A., tamsiu paros metu neapšviestame kelio ruože staiga išeidamas į važiuojamąją kelio dalį, sukėlė grėsmę eismo saugumui ir padarė kliūtį L. vairuojamai transporto priemonei“<sup>30</sup>. Darydami išvadą, kad minėtose situacijose buvo kilęs pavojus baudžiamojo įstatymo saugomoms vertybėms, teismai taip pat skiria dėmesio pavojaus šaltiniui, nurodydami (pasiremdami ekspertizių aktais ir kitais įrodymais), kurio eismo dalyvio – vairuotojo, pėsčiojo ar keleivio – elgesys sukėlė tą pavojų. Paprastai teismai nurodo, kokius reikalavimus (KET, ATPK ir kt.) pažeidžia pavojaus šaltinis. Tačiau reikia pažymėti, kad būtinąjo reikalingumo situacijoje nėra svarbu, kokie asmens veiksmai sukėlė pavojų baudžiamojo įstatymo saugomoms vertybėms. Tai gali būti veikimas ir neveikimas, visuomenei pavojinga ir nepavojinga žmogaus veika, kalta veika ir veikimas ar neveikimas be kaltės<sup>31</sup>.

Kita būtinąjo reikalingumo teisėtumo sąlyga – *pavojaus baudžiamojo įstatymo saugomoms vertybėms realumas*. Būtinąjo reikalingumo situacijos negali sudaryti menamas, ne objektyviame pasaulyje, o tik asmens sąmonėje egzistuojantis pavojus. Pavojaus realumas reiškia objektyvų pavojaus buvimą išoriniame pasaulyje ir jo galimybę pavirsti konkrečiais žalingais padariniais. Teismai vienu ar kitu būdu aptaria šią būtinąjo reikalingumo teisėtumo sąlygą, nurodydami, kad iškilo realus pavojus arba sveikatai ir gyvybei grėsė realus pavojus. Išvadą apie pavojaus realumą teismai daro atsižvelgdami į pavojaus šaltinio veiksmų neteisėtumą (KET, ATPK reikalavimų pažeidimą), situacijos aplinkybes (pvz., tamsus paros metas, staigus pasirodymas važiuojamojoje kelio dalyje) ir kt. Ikitiesminio tyrimo institucijos ir teismai, nustatydami šią būtinąjo reikalingumo teisėtumo sąlygą, turi „vadovautis ne būtinąjo reikalingumo padėtyje veikiančio asmens (jis gali klysti), bet objektyvaus stebėtojo žiniomis ir suvokimu“<sup>32</sup>. Tačiau reikia paži-

28 Plačiau: Kujalis, P., p. 75–154.

29 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2003 m. birželio 3 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–450/2003.

30 Kauno apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. spalio 6 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A–425–317/2008.

31 Plačiau: Kujalis, P., p. 83–117.

32 Wessels, J. *Baudžiamoji teisė. Bendroji dalis. Baudžiamoji veika ir jos struktūra*. Vilnius: Eugrimas, 2003, p. 106.

mėti, kad „objektyvus kriterijus ne pašalina, o numato subjektyvų kriterijų. Priešinga nuomonė daugeliu atvejų sąlygotų objektyvų pakaltinimą“<sup>33</sup>.

Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas, kasacinėje byloje<sup>34</sup> aiškindamas pavojaus realumą, nurodo, kad dėl S. padaryto eismo saugumo taisyklių pažeidimo iškilo realus pavojus baudžiamojo įstatymo saugomoms vertybėms, t. y. G. neturėjo galimybės sustabdyti savo mašinos taip, kad nesusidurtų su kliūtimi. Panašią išvadą padarė Kauno apygardos teismas baudžiamojoje byloje<sup>35</sup>. Jis konstatavo, kad veiksmų L. ėmėsi siekdamas išvengti A. sukulto ir jo sveikatai ar net gyvybei grėsusio realaus pavojaus, kad jei nuteistasis nebūtų pasukęs vairuojamo automobilio į kairę, o būtų važiuavęs tiesiai arba sukęs į dešinę, neabejotinai būtų užvažiuavęs ant A. ir jį sunkiai ar net mirtinai sužalojęs.

*Pavojaus akivaizdumas* apibūdina jau atsiradusią ir dar nepasibaigusią grėsmę įstatymo saugomoms vertybėms. Pavojaus akivaizdumo nebus, jei grėsmė įstatymo saugomoms vertybėms buvo nukreipta į ateitį. Tai reiškia, kad asmuo, padaręs žalą įstatymo saugomoms vertybėms, šalindamas tokį pavojų, negalės pasiremti būtinojo reikalingumo nuostatomis. Pavyzdžiui, jei vairuotojas, šalia kelio matydamas žaidžiantį vaiką, šiam dar nespėjęs išbėgti į važiuojamąją kelio dalį, pasuka kairėn, kur susiduria su priešais atvažiuojančia transporto priemone, tokioje situacijoje nėra pavojaus, gresiančio vaiko sveikatai ir gyvybei, akivaizdumo. Tačiau reikia pažymėti, kad baudžiamosios teisės teorijoje pritariama kiek platesniam atsiradusios ir dar nepasibaigusios grėsmės supratimui, kai, „priklausomai nuo konkrečių bylos aplinkybių, akivaizdžiu bus pripažintas ne tik jau kilęs pavojus, bet ir pavojus, kuris neišvengiamai turi kilti“<sup>36</sup>. Pavyzdžiui, nuo apsnigto kalno pradeda slysti autobusas su keleiviais; vairuotojas, nelaukdamas, kol autobusas nuslys ir įkris į upę, nukreipia jį į kelkraštyje pastatytus automobilius, tokiu būdu jį sustabdydamas. Jei mes reikalausime, kad tokiu atveju, koks pateiktas pavyzdyje, autobuso vairuotojas lauktų, kol atsiras pavojus, t. y. autobusas slysdamas pasiektų upės šlaitą, labai sumažėtų būtinojo reikalingumo subjekto (vairuotojo) galimybė pasinaudoti būtinuoju reikalingumu. Kartu tai labai padidintų žalos norimai apsaugoti vertybei atsiradimo galimybę arba padidintų žalos, padaromos siekiant išvengti pavojaus, mastą. Tokią išvadą galima paaiškinti tuo, kad kuo mažiau laiko žmogus turi optimaliam savo elgesio variantui pasirinkti, tuo didesnę stresą jis patiria, todėl dažniau klysta.

Pavyzdžiui, Lietuvos Aukščiausiasis Teismas kasacinėje byloje<sup>37</sup>, aiškindamas pavojaus akivaizdumą, nurodo, kad G. pastebėjo kliūtį likus mažiau kaip 30 m iki trakto-

33 Домахин, С. А., с. 29. Plačiau apie subjektyvų ir objektyvų pakaltinimą: Лунеев, В. В. *Субъективное вменение* [Lunejev, V. V. Principle of Culpability]. Москва, 2002.

34 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2003 m. birželio 3 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–450/2003.

35 Kauno apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. spalio 6 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A–425–317/2008.

36 Ахмедшин, Х. М. *Обстоятельства, исключают общественную опасность и противоправность деяния* [Achmedshin, Ch. M. Circumstances Excluding Act Wrongfulness and Unlawfulness]. Москва: ВПА, 1958, с. 25.

37 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2003 m. birželio 3 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–450/2003.

riaus priekabos ir neturėjo galimybės sustabdyti savo mašinos taip, kad nesusidurtų su kliūtimi. Panašiai pavojaus akivaizdumą aiškino Kauno apygardos teismas baudžiamojoje byloje<sup>38</sup>. Šis teismas konstatavo, jog specialisto išvadoje nurodoma, kad, važiuodamas leistinu 70 km/h greičiu, esant iki pastebėto pėsčiojo mažam atstumui, techninės galimybės sustabdyti transporto priemonę L. neturėjo ir kad jei L. nebūtų pasukęs vairuojamo automobilio į kairę, o važiuotų tiesiai arba sukęs į dešinę, neabejotinai būtų užvažiuavęs ant A. ir jį sunkiai ar net mirtinai sužalojęs.

Kita teisėtumo sąlyga yra tiesiogiai įtvirtinta 2000 m. BK 31 straipsnio 1 dalyje: „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“. Tokio įstatymo reikalavimo esmė yra ta, kad pačiam būtinojo reikalingumo subjektui, kitiems asmenims ar jų teisėms, visuomenės ar valstybės interesams gresiantis pavojus gali būti pašalintas tik padarant žalą teisės saugomoms kitų asmenų vertybėms. Tokia griežta įstatymo nuostata nulemta to, „kad būtinojo reikalingumo atveju pavojus nuo vieno teisėto intereso perkeliamas kitam teisėtam interesui“<sup>39</sup>. Tuo atveju, kai asmuo, šalindamas jam pačiam, kitiems asmenims ar jų teisėms, visuomenės ar valstybės interesams gresiantį pavojų, turi galimybę pasirinkti iš kelių pavojaus pašalinimo būdų, vienas iš kurių nedaro žalos įstatymo saugomoms vertybėms, jis privalo pasirinkti šį būdą.

Pavyzdžiui, P. sankryžoje atsiradus kliūčiai turėjo techninę galimybę stabdydamas išvengti susidūrimo su automobiliu „Mazda 626“, tačiau pasirinko kitą elgesio variantą. P. staiga pasuko į dešinę ir taip sudarė automobilio „Opel Corsa“ vairuotojai A. kliūtį. Išvengti susidūrimo vairuotoja neturėjo techninės galimybės ir dėl to atsitrenkė į elektros linijos atramą ir patyrė nesunkų sveikatos sutrikdymą<sup>40</sup>.

Tokiais ir panašiais atvejais pareiga sustoti yra „pareiga susilaikyti nuo kitų asmenų teisių pažeidimo ir kartu būdas išgelbėti savo arba kitų asmenų interesus“<sup>41</sup>. Teismai, remdamiesi ekspertų ar specialistų išvadomis ir kitais byloje surinktais įrodymais, nustato (įrodo), ar kaltinamasis turėjo galimybę išvengti žalingų padarinių atsiradimo. Turint omenyje tai, kad kiekvienoje eismo įvykio byloje skiriama eismo įvykio ekspertizė, kurios metu atkuriami eismo įvykio eiga, aplinkybės įvykio vietoje, tiriami nustatyti transporto priemonių gedimai, jų atsiradimo laikas, gedimų ir eismo įvykio ryšys, eismo įvykio dalyvių veiksmai, aplinkybės, turėjusios įtakos eismo įvykiui, eksperto ar specialisto išvados pateikiama informacija apie tai, ar eismo dalyviai galėjo išvengti tam tikrų padarinių atsiradimo. Tačiau reikia atkreipti dėmesį į tai, kad ekspertai ir specialistai pateikia išvadas techniniu požiūriu, jie nevertina situacijos teisiškai įvertindami visus

38 Kauno apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. spalio 6 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-425-317/2008.

39 Klimka, A.; Apanavičius, M.; Misiūnas, J. *Tarybinė baudžiamoji teisė. Bendroji dalis*. Vilnius: Mintis, 1972, p. 222.

40 Vilniaus apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. lapkričio 10 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 1A-183/2008.

41 Домахин, С. А., с. 46–47.

įrodymus. Todėl tai, kas, ekspertų ar specialistų nuomone, yra techniškai nepriimtinas elgesys, teisiškai įvertinus situaciją visais aspektais, gali būti vienintelis galimas elgesys konkrečiomis aplinkybėmis. Be to, atkreiptinas dėmesys, kad „ekspertizės akte ar specialisto išvadoje sprendžiami tik techniniai eismo įvykio klausimai, kurių teisinis vertinimas yra išimtinai teismo kompetencija“<sup>42</sup>.

Pavyzdžiui, baudžiamojoje byloje<sup>43</sup> specialistas I. G. nustatė, kad L. veiksmai techniniu požiūriu buvo nepriimtini, ir tai buvo pagrindinė sąlyga, kad buvo sužaloti automobiliu važiuavę keleiviai. Siekiant patikslinti pateiktą išvadą, specialistas I. G. buvo apklaustas bylą nagrinėjant pirmosios instancijos teisme. Į kaltinamojo gynėjo klausimą, koks L. elgesys susidariusioje situacijoje būtų priimtinas, jis atsakė, kad turėjo būti stabdymas, o ne judėjimo krypties keitimas. Pasakyti, ar tokiu atveju būtų išvengta A. sužalojimų, jis negalėjo. Pavyzdys rodo, kad specialistas nagrinėjo L. pasirinktą elgesio variantą *kilusiu* padarinių atžvilgiu, o teismai situaciją turėjo vertinti plačiau, t. y. jie turėjo įvertinti ir išvengtus padarinius.

Nustatant, ar pavojus negalėjo būti pašalintas kitomis priemonėmis, būtina, kad subjektas iš vienintelio ar kelių gresiančio pavojaus pašalinimo variantų neturėtų nė vieno, nedarančio žalos įstatymo saugomoms vertybėms, ir kad asmuo tai suvoktų.

Pavyzdžiui, baudžiamojoje byloje<sup>44</sup> teismas konstatavo, kad G. pastebėjo kliūtį likus mažiau kaip 30 m iki traktoriaus priekabos ir neturėjo galimybės sustabdyti savo mašinos taip, kad nesusidurtų su kliūtimi, o iš G. parodymų matyti, jog jis suprato, kad bet koks jo elgesio variantas gresia žalos atsiradimu. Baudžiamojoje byloje<sup>45</sup> teismas konstatavo, kad, stabdydamas vairuojamą transporto priemonę, L. neturėjo techninės galimybės išvengti pėsčiojo A. (staiga išėjusio į važiuojamąją kelio dalį) partrenkimo ir kad jei L. nebūtų pasukęs vairuojamo automobilio į kairę, o važiuavęs tiesiai arba sukęs į dešinę, neabejotinai būtų užvažiuavęs ant A. ir jį sunkiai ar net mirtinai sužalojęs.

Kaip matome iš pateiktų situacijų, teismai nustato, kad vairuotojai G. ir L. turėjo kelis elgesio variantus, ir tik vienas iš jų galėjo sumažinti arba visai pašalinti kilusį pavojų. Tačiau teismai ne visada svarsto, ar buvo elgesio variantų, kurie leistų išvengti žalos padarymo šalinant atsiradusį pavojų, nors tokio elgesio varianto buvimas reiškia būtinumą juo pasinaudoti. Tokiais atvejais būtinojo reikalingumo situacijos nėra. Jei minėtoje situacijoje G. pasukimas į dešinę leistų išvengti bet kokio pavojaus nepadarant žalos, jis privalėtų pasirinkti būtent tokį elgesio variantą. Be to, tokiu atveju nebūtų pagrindo G. veiksmus vertinti iš baudžiamosios teisės pozicijų.

Vertinant elgesio variantus, kurie gali būti pasirenkami siekiant pašalinti pavojų, atsiradusį kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo srityje, būtina nustatyti, ar tarp tų variantų buvo bent vienas, nesusijęs su žalos padarymu. Jei

42 Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2009 m. kovo 17 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–121/2009.

43 Kauno apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. spalio 6 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A–425–317/2008.

44 Lietuvos Aukščiausiojo teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2003 m. birželio 3 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–450/2003.

45 Kauno apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. spalio 6 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A–425–317/2008.

toks variantas egzistavo, bet asmuo pasirinko kitą – žalą sukeltantį – elgesio variantą, žalos pateisinimas būtiną reikalingumo sąlygomis tampa neįmanomas.

Išskirtinę vietą būtiną reikalingumo teisėtumo sąlygų sistemoje užima reikalavimas, kad *padarytoji žala turi būti mažiau reikšminga už tą, kuri grėsė*, arba, kaip suformuluota BK, „padaryta žala yra mažesnė už tą, kurios siekta išvengti“<sup>446</sup>. Šia teisėtumo sąlyga siekiama kiek įmanoma apsaugoti asmenų, kurie paprastai nėra prisidėję prie pavojaus sudarymo ar atsiradimo, vertybes, nes šios vertybės yra tiek pat saugomos įstatymų, kaip ir tos, kurioms gresia pavojus. Be to, būtent ši teisėtumo sąlyga daro didžiausią įtaką būtiną reikalingumo, kaip aplinkybės, šalinančios baudžiamąją atsakomybę, naudingumo visuomenei turiniui. Reikia pažymėti, kad nėra prasmės vienai baudžiamąjo įstatymo saugomai vertybei išsaugoti aukoti kitą tiek pat reikšmingą arba net reikšmingesnę baudžiamąjo įstatymo saugomą vertybę. Būtiną reikalingumo sąlygomis susiduriančios vertybės gali skirtis ir kiekybiškai, ir kokybiškai, todėl nustatyti, kuri iš jų yra ne tokia reikšminga, o kuri vertingesnė, tuo labiau mažesnė arba didesnė, nėra taip paprasta. Vertinimas, kokia žala yra mažesnė, o kokia didesnė, atliekamas remiantis kokybiniais ir kiekybiniais požymiais. Pagal kokybinių požymių lengva palyginti skirtingas baudžiamąjo įstatymo saugomas vertybes, pavyzdžiui, sveikatą ir gyvybę, gyvybę ir turtą ir kita. Kiekybinis požymis padeda lyginant tas pačias baudžiamąjo įstatymo saugomas vertybes. Pavyzdžiui, įprastomis sąlygomis dviejų žmonių gyvybė vertingesnė nei vieno arba vienam asmeniui priklausantis didelės vertės turtas yra vertingesnis už kito asmens nedidelės vertės turtą.

Praktikoje gali kilti klausimas, ar situacijose, kai asmuo galės rinktis iš kelių mažesnę žalą darančių elgesio variantų, kaip pašalinti tam tikrą gresiančią žalą, jis turi pasirinkti variantą, darančią mažiausią žalą. Tokiais atvejais reikia laikytis J. V. Baulino suformuluotos taisyklės: „jei subjektas turi kelis žalos padarymo variantus (ir juos supranta), yra pagrįsta reikalauti iš jo daryti būtent mažiausią žalą, jeigu jos visiškai pakanka nustatytam tikslui pasiekti“<sup>447</sup>. Tokio elgesio varianto pasirinkimas parodys didžiausią asmens elgesio naudingumą visuomenei. Tačiau ši taisyklė nepanaikina galiybės pripažinti teisėtais kitus pasirinktus elgesio variantus.

Būtiną reikalingumo sąlygomis padarytos ir grėsusios žalos santykiui nustatyti gali būti naudojamas objektyvusis ir subjektyvusis kriterijai. „Objektyvus įvertinimas sąlygoja padarytos ir pašalintos žalos reikšmės nustatymą ne tik tiems asmenims, kuriuos ta žala betarpiškai paliečia; toks įvertinimas padeda nustatyti, ar galima veiksmą traktuoti kaip *visuomenei naudingą*, o ne naudingą ar žalingą konkrečiam asmeniui“<sup>448</sup>, nes būtent objektyvusis kriterijus nukreipia padarytos ir grėsusios žalos vertintoją į visuomenėje susiformavusią vertybių sistemą, kuri yra pagrindinis veiksmų, atliktų būtiną reikalingumo sąlygomis, matas. Pirmenybė turi būti teikiama objektyviajam kriterijui. Tačiau jeigu situacijos būtų vertinamos remiantis vien objektyviuoju kriterijumi, tai sąlygotų arba objektyvų pakaltinimą, arba neteisingą baudžiamosios atsakomybės

46 Plačiau apie šios teisėtumo sąlygos formuluočių santykį: Kujalis, P., p. 125–145.

47 Баулин, Ю. В. *Обстоятельства, исключющие преступность деяния* [Baulin, U. V. *Circumstances Excluding Criminal Liability*]. Харьков, Основа, 1991, с. 319.

48 Домахин, С. А., с. 56–57.

pašalinimą. Todėl turi būti įvertinamas ir subjektyvusis kriterijus, parodantis, ar asmuo supranta, kad, siekdamas pašalinti gresiančią didesnę žalą, daro mažesnę žalą.

Reikia pažymėti, kad, vertinant grėsusią ir padarytą žalą, labai daug priklauso nuo to, kiek reali atrodė padarytoji ir išvengtoji žala. Kuo realesnė išvengtoji žala ir kuo nerealesnė padarytoji, tuo asmeniui, veikiančiam būtiną reikalingumą situacijoje, jų palyginimas aiškesnis, ryškesnis. L. numatė, kad jeigu užvažiuos ant pėsčiojo A., šis žus (tokios pozicijos laikosi visų instancijų teismai); pasukus į kairę, A. gyvybė bus išgelbėta, bet autobuso šeiminkui bus padaryta turtinė žala, jei autobusą sumėtys, jis išvažiuos į skiriamąją juostą, kuri nepritaikyta eismui ir kurioje gali būti nelygumų, akmenų ir kt.; autobuso apsvertimas, o kartu ir rimtas keleivių sužalojimas yra tikėtinas. Taigi L. aiškiai supranta, kad A. gyvybės išsaugojimas yra daug naudingesnis visuomenei. Kitaip tariant, galima žala, siekiant išvengti užvažiavimo ant A., vairuotojui L. atrodė daug mažesnė. Kuo L. aiškesnė galima žala, tuo ją lengviau palyginti su atsiradusia, tačiau kuo ji yra mažiau tikėtina, tuo labiau L. vertina ją kaip mažesnę. Pavyzdžiui, gresia mirtis, o norint jos išvengti, gali atsirasti turtinė žala, arba tokios žalos tikimasi išvengti, tuo aiškesnis gresiančios žalos didesnis reikšmingumas.

Sprendžiant klausimą, ar pavyzdyje, kai autobuso vairuotojas G., siekdamas apsaugoti savo keleivių sveikatą, kito automobilio vairuotojui P. padarė sunkų sveikatos sutrikdymą, o jo automobilyje buvusiai keleivei J. J. – nesunkų sveikatos sutrikdymą, antrajam šio automobilio keleiviui S. J. – nežymų sveikatos sutrikdymą, padarytoji žala buvo mažiau reikšminga už grėsusią, būtina įvertinti visas objektyvias įvykio aplinkybes. Iš teismo nutarties paaiškėja, kad G. važiavo ne didesniu kaip 40 km/h greičiu ir pastebėjo kelyje esančią kliūtį likus iki jos mažiau kaip 30 m. Tai reiškia, kad jeigu G. būtų pradėjęs stabdyti iškart, kai tik pastebėjo kliūtį, jo vairuojamas autobusas būtų labai sumažinęs greitį ir susidūrimas su traktoriaus priekaba būtų gana lengvas. Jeigu būtų pasirinktas toks elgesio variantas, tikėtina, kad didelė žala autobuso keleivių sveikatai nebūtų padaryta. Tačiau G., norėdamas išvengti susidūrimo su traktoriaus priekaba, išvažiavo į priešingos krypties eismo juostą, nors žinojo, kad ja važiavo kitas automobilis. Vairuotojas profesionalas G. (apie tai galima spręsti iš to, kad jis buvo keleivinio autobuso vairuotojas) turėjo suprasti, kad susidūrimas su priešingos krypties eismo juosta atvažiuojančiu automobiliu yra daug pavojingesnis negu susidūrimas su stovinčia kliūtimi pirmiausia todėl, kad tokiu atveju reikia sudėti dviejų automobilių greitį, o tai reiškia, jog bendras greitis bus daug didesnis negu vieno autobuso; antra, atvažiuojantis automobilis buvo B kategorijos (iki 3,5 tonos), o tai reiškia, kad jo keleiviai lengviau pažeidžiami negu autobuso. Šie argumentai parodo, kad autobuso vairuotojas G. suprato arba galėjo ir privalėjo suprasti, jog kito automobilio vairuotojui ir keleiviams bus padaryta žala, didesnė už tą, kuri galėjo atsirasti, jeigu G. būtų pradėjęs stabdyti ir atsitrenkęs į stovinčiojo traktoriaus priekabą. Todėl teismo išvada, jog „nėra pagrindo išvadai, kad laiku pradėjus stabdyti dėl susidūrimo būtų kilusios sunkesnės pasekmės negu tos, kurios realiai kilo“, yra visiškai pagrįsta.

Nagrinęjant kitą minėtą pavyzdį, kai vairuotojas L., siekdamas išgelbėti staiga į kelią neleistinoje vietoje išėjusio A. gyvybę, pasuko į kairę ir dėl to J., T., S., Sl. buvo padarytas nesunkus sveikatos sutrikdymas bei apgadintas įmonei priklausantis automobilis,

buvo nustatyta, kad jeigu L. būtų nesiėmęs veiksmų, kurių jis ėmėsi, t. y. būtų nebandęs išvengti užvažiavimo ant pėsčiojo A., neabejotinai būtų kilęs daug didesnis pavojus A. sveikatai ar net gyvybei. Apeliacinės instancijos teismas pažymėjo, kad, „svarstant klausimą, ar L. veiksmais padaryta žala mažesnė nei išvengtoji žala, būtina atsižvelgti į teismų praktiką. Panašiomis aplinkybėmis, t. y. transporto priemonėms judant ne mažiau kaip 70 km/h greičiu ir atsitrenkiant į pėsčiąjį, šie asmenys yra sužalojami daug sunkiau (ar net mirtinai), nei buvo sužaloti autoįvykio metu nukentėję asmenys“, be to, automobilio keleiviai *visada* apsaugoti geriau nei pėstieji. Todėl apeliacinės instancijos teismo išvada, kad L. nepažeidė BK 31 straipsnio 1 dalyje įtvirtintos nuostatos dėl padarytos žalos ir išvengtos žalos santykio, yra teisinga. Reikia pažymėti tik tai, kad teismas per mažai dėmesio skyrė tam, kad būtų nustatyta galima (vairuotojo L. numatoma) žala, o tai lėmė, jog kasacinės instancijos teismas konstatavo, kad žala nebuvo numatyta. Tačiau kiekvienas patyręs vairuotojas, o L. yra vairuotojas profesionalas, žino ir supranta, kad gana dideliu greičiu (70 km/h) važiuojančio automobilio, kurio svorio centras yra palyginti aukštai, staigus posūkis gali būti automobilio šoninio slydimo, o gal ir apvirtimo priežastis. Dėl to bus apgadinta transporto priemonė, taip pat gali nukentėti joje esantys keleiviai.

Nustatant, ar padarytoji žala yra mažesnė už tą, kurios siekta išvengti, būtina žinoti, kad žalą, kurios siekta išvengti, gali sudaryti padarytos žalos ir išvengtos žalos suma. Pavyzdžiui, povandeninio laivo, kuriam gresia vandens įsiveržimas, pertvarų uždarymas yra būtinas siekiant išgelbėti laivą, nors tokiu atveju nužudomi uždaryti jūreiviai<sup>49</sup>. Įsivaizduokime, kad uždarytų jūreivių yra 30, o išgelbėtų – tik 20. Tokiu atveju padarytoji žala yra 30 jūreivių mirtis, išvengtoji žala – išsaugotos 20 jūreivių gyvybės. Tačiau lyginti reikia ne padarytąją ir išvengtąją, o padarytąją (30 jūreivių mirtis) ir grėsusiąją (30+20=50 jūreivių mirtis) žalą. Taip pat svarbu, kokios žalos asmuo siekė išvengti, tačiau ne mažiau svarbu, kokią gresiančią žalą jis numatė, nes asmuo, veikiantis būtinąjo reikalingumo sąlygomis, gali siekti išvengti tik dalies grėsusios žalos, tikėdamas, kad išvengs visos.

Kai išvengtos ir padarytos žalos santykis neatitinka BK 31 straipsnio 1 dalyje nustatytų reikalavimų, galimi du padėties vertinimo variantai. *Pirmu atveju* asmuo, veikiantis būtinąjo reikalingumo sąlygomis, darydamas didesnę žalą, mano, kad daro mažesnę. Tokiu atveju klausimas, ar šį asmenį reikia patraukti baudžiamojon atsakomybėn, sprendžiamas atsižvelgiant į subjektyvaus kriterijaus turinį. Jei asmuo turėjo ar galėjo numatyti, kad savo veiksmais daro didesnę žalą negu ta, kuriai nori užkirsti kelią, jis bus traukiamas baudžiamojon atsakomybėn už neatsargų padarinių sukėlimą (jei tokia atsakomybė numatyta). Jei asmuo negalėjo ir neturėjo suprasti, kad daroma žala yra reikšmingesnė, jis netraukiamas baudžiamojon atsakomybėn, nes jo veikoje nėra kaltės. *Antruoju atveju* asmuo mano, kad daro didesnę žalą, nors objektyviai ji yra mažesnė. Tokiu atveju asmens veiksmai traktuojami kaip tyčinis padarinių sukėlimas, nes šis as-

49 Jescheck, H. H.; Weigend, T. *Lehrbuch des Strafrechts*. Allgemeiner Teil. 5. Aufl. Berlin: Duncker & Humboldt, 1996, p. 361.



muo nesiekė atlikti visuomenei naudingos veikos. Veikla tampa naudinga visuomenei atsitiktinai, ir tai negali turėti reikšmės baudžiamajam teisiniam vertinimui.

## Išvados

1. Eismo įvykio dalyvio, veikiančio būtinojo reikalingumo sąlygomis, pagrindinis subjektyviosios kontrolės požymis – elgesio naudingumo visuomenei supratimas.
2. Formuojama teismų praktika dėl būtinojo reikalingumo eismo įvykių bylose nesutampa su būtinojo reikalingumo teorinėmis nuostatomis. Asmens, veikiančio būtinojo reikalingumo sąlygomis, elgesys negali atitikti kaltės (tyčios ar neatsargumo) reikalavimų.
3. Asmens, veikiančio būtinojo reikalingumo sąlygomis, subjektyviosios kontrolės nustatymas turi didžiulę reikšmę įrodinėjant būtinojo reikalingumo teisėtumo sąlygas eismo įvykių bylose.

## Literatūra

- Bikelis, S. *Tyčinė kaltė baudžiamosios teisės teorijoje ir teismų praktikoje*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2007.
- Klimka, A.; Apanavičius, M.; Misiūnas, J. *Tarybinė baudžiamoji teisė. Bendroji dalis*. Vilnius, Mintis, 1972.
- Kujalis, P. *Būtinasis reikalingumas, kaip aplinkybė, šalinanti baudžiamąją atsakomybę*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė) Vilnius: Lietuvos teisės universitetas, 2004.
- Piesliakas, V. *Lietuvos baudžiamoji teisė. Pirmoji knyga*. Vilnius: Justitia, 2006.
- Truncienė, I. *Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas*. Daktaro disertacija. Socialiniai mokslai (teisė). Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2005.
- Jescheck, H. H.; Weigend, T. *Lehrbuch des Strafrechts*. Allgemeiner Teil. 5. Aufl. Berlin: Duncker & Humboldt, 1996.
- Wessels, J. *Baudžiamoji teisė. Bendroji dalis. Baudžiamoji veika ir jos struktūra*. Vilnius: Eugrimas, 2003.
- Ахмедшин, Х. М. *Обстоятельства, исключающие общественную опасность и противоправность деяния* [Achmedshin, Ch. M. Circumstances Excluding Act Wrongfulness and Unlawfulness]. Москва: ВПА, 1958.
- Баулин, Ю. В. *Обстоятельства, исключающие преступность деяния* [Baulin, U. V. Circumstances Excluding Criminal Liability]. Харьков, Основа, 1991.
- Домакин, С. А. *Крайняя необходимость по советскому уголовному праву* [Domachin, S. A. Necessity in the Soviet Criminal Law]. Москва: Госюриздат, 1955.
- Лунеев, В. В. *Субъективное вменение* [Lunejev, V. V. Principle of Culpability]. Москва, 2002.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1993 m. lapkričio 29 d. nutarimas Nr. 883 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 1993, Nr. 66-1250.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*. 2008, Nr. 88-3530.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2003 m. birželio 3 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–450/2003.  
Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2009 m. kovo 17 d. nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K–121/2009.

Kauno apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. spalio 6 d. nuosprendis baudžiamojoje byloje Nr. 1A–425–317/2008.  
Vilniaus apygardos teismo Baudžiamųjų bylų skyriaus 2008 m. lapkričio 10 d. nutartis baudžiamojoje byloje (bylos Nr. 1A-183/2008).

## NECESSITY IN THE CASES OF TRAFFIC ACCIDENTS

Pavelas Kujalis

Mykolas Romeris University, Lithuania

**Summary.** *In the Lithuanian criminal law the institute of necessity is relevant; however, little research into it has been done so far. Cases when the defendants claim to have acted under the circumstances of necessity are rare. Courts acquit defendants on the grounds of the circumstances of necessity even less frequently.*

*The author of the article analyses necessity from a new angle, i.e. with regard to the corpus delicti of a particular crime. The author presents the objective features of the formal compliance of necessity to the corpus delicti rule established in Article 281 of the Lithuanian Criminal Code. The author distinguishes between the objective features which are difficult to be proved and the ones getting insufficient attention. Normally, the values protected by criminal law, action and inaction and the establishment of the consequences provided for in the Criminal Code do not raise problems. The establishment of a causal relationship between the action or inaction and their consequences is more complex because, usually, a person makes several violations of the Road Traffic Rules; therefore, the Court, having stated that more than one traffic rule was violated during the traffic accident, has to find out which violation was the direct cause of the negative consequences.*

*In this article special attention is paid to the subjective control of the behaviour of a person acting under the circumstances of necessity. According to the author, the subjective control of the behaviour of a person acting under the circumstances of necessity may be understood as an analogue of guilt. However, the author emphasizes that the subjective control of the behaviour of a person acting under the circumstances of necessity may be similar to a certain form and kind of guilt; however, it cannot coincide with guilt. What is more, a conclusion is made that the main feature of the subjective control of the behaviour of a person acting under the circumstances of necessity is the understanding of the benefit of an action for the public.*

*The article analyses the way the conditions of the legitimacy of necessity appear in the cases of the violation of the Road Traffic Rules. The author makes a conclusion that the establishment of some legitimacy conditions, such as “danger to the values protected by law”, “reality of danger” and “evidence of danger”, does not cause any practical problems.*

*In the theory and practice of criminal law most disputes arise regarding two legitimacy conditions describing the elimination of danger, i.e. regarding the conditions of “inability to*

*eliminate the imminence of danger in other ways” and “less harm caused than was meant to be avoided”. These particular legitimacy conditions influence the legal evaluation of human behaviour. These legitimacy conditions also justify the institute of necessity in respect of constitutional law. After the analysis of the conditions of the legitimacy of necessity a conclusion is made that a person’s subjective control has huge significance in proving these conditions.*

**Keywords:** *criminal law, necessity, traffic accident, legitimacy conditions, formal compliance to corpus delicti, subjective control.*

---

**Pavelas Kujalis**, Mykolo Romerio universiteto Teisės fakulteto Baudžiamosios teisės katedros lektorius, daktaras. Mokslinių tyrimų kryptys: baudžiamoji teisė, baudžiamąją atsakomybę šalinančios aplinkybės, eismo saugumas.

**Pavelas Kujalis**, Mykolas Romeris University, Faculty of Law, Department of Criminal Law, lecturer, doctor. Research interests: criminal law, circumstances excluding criminal liability, traffic safety.