

MÕNINGAID KÜSIMUSI SEOTES «EESTI NSV KRIMINAALKOODEKSI» § 204 KOHALDAMISEGA

Aspirant K. Nigola

Kriminaalõiguse ja -protsessi kateeder

«Eesti NSV kriminaalkodeksi»¹ §-s 204 nähakse ette kriminaalvastutus isikute suhtes, kes mehhaniseeritud transpordivahendit juhtides põhjustasid transpordivahendi ohutu liiklemise või tehnilise ekspluateerimise eeskirjade rikkumisega seaduses ettenähtud kahjuliku tagajärje.

Nimetatud paragrahvi kohaldamisel kerkib praktikas rida küsimusi, eelkõige küsimused sellest, mida mõista transpordivahendi ohutu liiklemise ja tehnilise ekspluateerimise eeskirjade, mehhaniseeritud transpordivahendi ja kahjuliku tagajärje põhjustamise all ning millal on mehhaniseeritud transpordivahend teatava isiku juhtimisel. Samuti kerkib küsimusi seoses kõne all oleva kuriteo subjektiivse küljega.

Seaduses endas neid mõisteid ei ole avatud. Ka ei ole meie juriidilises kirjanduses kõigi nende mõistete läbitöötamisele veel vajalikku tähelepanu pööratud. Neid küsimusi lahendamata ei ole aga kindlustatud seaduse õige kohaldamine. Praktiliselt võib see viia selleni, et KrK § 204 järgi võetakse vastutusele isik, kes faktiliselt sooritas mõne muu kuriteo, või et isik, kes faktiliselt sooritas KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo, võetakse vastutusele mõne muu kuriteo eest. Ka võib see viia selleni, et KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo sooritanud isik jäetakse üldse kriminaalvastutusele võtmata või võetakse kriminaalvastutusele isik, kes kuritegu ei ole sooritanud. Kõik sellised juhud on vastuolus riigi, samuti kodanike õiguslikult kaitstud huvidega ning nõrgendavad efektiivset võitlust KrK §-s 204 ettenähtud kuritegudega.

Käesolevas artiklis püütakse kaasa aidata eespool nimetatud küsimuste lahendamisele. Seejuures on tuginetud NSV Liidu Ülemkohtu ning Eesti NSV uurimis- ja kohtuorganite praktika analüüsile.²

¹ Edaspidi KrK.

² Nende küsimuste läbitöötamine on ühtlasi eelduseks autotranspordialaste kuritegude uurimisele kriminoloogilisest aspektist, mis käesoleva artikli autoril on teostamisel.

A. I. Mehhaniseeritud transpordivahendi liikumine — see on igasugune asukoha muutmine transpordivahendi enda jõuallika vahendusel. Ent transpordivahendi liikumisest tuleb eristada liiklemist.

Liiklemine on ühiskonna arenemise tulemusena kujunenud suhtlemise vorme, mida iseloomustab liikumine ühest asukohast teise kui vahetu eesmärk, mis seejuures on vahendiks mõne kaugema, peamiselt (kuid mitte ainult) majandusliku eesmärgi saavutamisele ja mis toimub teataval, selleks ruumiliselt määratud aladel (teedel, tänavatel jmt.).

Nimetatud tunnustele vastavat liikumist me nimetamegi liiklemiseks. Kui seejuures kasutatakse transpordivahendeid, räägime transpordivahendite liiklemisest.

Niipea kui kas- või üks nimetatud tunnustest puudub, ei saa rääkida liiklemisest.

Kui näiteks jalakäija läheb tänaval kauplusesse sisseoste tegema, s. t. liigub ühest punktist teise, on see vaadeldav liiklemisena, sest kauplusesse jõudmine, kasutades selleks tänavat, on sellele jalakäijale vahetuks eesmärgiks ja ta realiseeribki seda eesmärki kui vahendit sisseostude tegemiseks. Teisiti on lugu heinalisega, kes aasal heina niites liigub ka pidevalt ühest punktist teise. Siin on heinalise vahetuks eesmärgiks mitte aasal ühest punktist teise jõudmine, vaid heina niitmine, teise punkti jõudmine on niitmisele paratamatult kaasnevaks nähtuseks. Sellist liikumist ei saa vaadelda liiklemisena. Samal põhjusel ei saa vaadelda liiklemisena ka põllul töötava kombaini liikumist, teed hõõveldava teehöövli liikumist jne.

Teise tunnuse seisukohalt ei saa käsitleda liiklemisena jalakäija või transpordivahendi liikumist põllul, metsas, ehitusplatsil jne., s. o. väljaspool teid ja tänavaid, kuigi esimese tunnuse seisukohalt võiks selline liikumine olla vaadeldav liiklemisena. Liiklemisele kui ühiskondlikule protsessile on omane selle toimumine siiski vaid teedel ja tänavatel, mis selleks spetsiaalselt ongi rajatud.

2. Kuni 1. jaanuarini 1965 kehtinud «NSV Liidu teedel ja tänavatel liiklemise eeskirjades» peeti silmas vaid üldkasutatavaid teid. Praegu kehtivates «Eeskirjades liiklemiseks NSV Liidu teedel ning linnade ja asulate tänavatel»³ räägitakse aga mitte üldkasutatavatest teedest, vaid teedest üldse (vt. punkt 1). Sellest järeldub, et praegu kehtivad «Liiklemiseeskirjad» on kohaldatavad ka mitte-üldkasutatavatel teedel.⁴

³ Edaspidi «Liiklemiseeskirjad».

⁴ Üldkasutatavate teedena tuleb mõista selliseid, mis ühendavad omavahel asustatud punkte, asulaid ja linnu ning on, nagu nende nimetuski juba ütleb, üldiseks kasutamiseks. Mitteüldkasutatavate teedena tuleb mõista juurdesõidu-

Kui üldkasutatavate teede puhul praktiliselt ei kerki küsimust sellest, kas teataval juhul on tegemist teega kui sellisega, siis mitteüldkasutatavate teede puhul võib selline küsimus kerkida. Ja seda neil juhtudel, mil teatavat maariba hakati liiklemiseks kasutama suhteliselt hiljuti, selle kasutamise intensiivsus on väike ja see maariba ei ole saanud sellist spetsiaalset väljatootust, nagu on saanud üldkasutatavad teed.

Nii on see näiteks juhul, kui sovhoos hakkab kusagile eemale põllule ehitama mingisugust tootmishoonet. Tööde teostamise algperioodil võivad transpordivahendid sinna juurde sõita suhteliselt harva ja teha seda sugugi mitte üht ja sama maariba mööda. Nüüd kerkibki küsimus: kas iga juurdesõiduks kasutatav maariba on tee ja kui ei, siis milline see oleks ja alates mis momendist?

Meie arvates võiks see küsimus olla lahendatav järgmiselt.

Kui transpordivahendite liikumine kandub põhiliselt ühele, kõige otstarbekamalt valitud maaribale ja vastava otsuse kohaselt see maariba arvatakse põllumajandusliku maa hulgast välja ning kantakse teede all olevate maade bilanssi, siis sellist maariba võib juba nimetada teeks. Tavaliselt kujuneb selline tee alaliseks ja saab enam-vähem parema töötluse.

Õeldust ei tule aga järeldada, et kõiki teisi maaribasid, mis jäävad endiselt põllumajanduslike maade bilanssi ja tulevad hiljem sellistena kasutamisele, ei saa teedena vaadelda. Kui põhitee kõrval liiklevad transpordivahendid mõnel teisel maaribal intensiivselt edasi, kuigi on ette näha, et see toimub vaid ajutiselt, mistõttu ka neid maaribasid teede all olevate maade hulka ei ole arvatud, võiks neid maaribasid nende faktiliselt teedena kasutamise ajal lugeda ka teedeks. Ülejäänud maaribasid, millel transpordivahendite liikumine on vaid juhuslik ja pigem juhtide suva kohane kui vajadusest tingitud, ei tuleks teede hulka arvata.

Seega tuleks teedeks lugeda: a) kõiki neid maaribasid, mis vastavas bilansis on arvele võetud teede all olevate maadena ja kus transpordivahendite liikumine on faktiliselt alanud; b) nendest maaribadest, mis vastavas bilansis ei ole arvele võetud teede all olevate maadena, vaid selliseid, mis teatava perioodi vältel on faktiliselt kasutatavad üksnes transpordivahendite enam-vähem pidevaks liiklemiseks (ajutised ümbersõiduteed remonditavatest teelõikudest, juurdesõiduteed ajutiste ekspeditsioonijaamade juurde jne.).

3. Liiklemist tänapäeval iseloomustab selle üha suurenev tiheus, transpordivahendite liikumiskiiruse tõus ja spetsiaalsete autoteede rajamine. Et transpordivahendite arvu kasvu ja nende liikumiskiiruse tõusu puhul oleks tagatud liiklusõnnetuste vähenemine ning lõpuks nende täielik likvideerimine, on vaja pidevalt täius-

teid loomakasvatufarmide, karjamaade, metsade, karjäärade jne. juurde ning muid teid, mis ühendavad mitmesuguseid ettevõtteid teede üldvõrguga ja teenivad eelkõige nende vajadusi.

tada liiklemise organiseerimist. Eelkõige tähendab see vastavate eeskirjade kehtestamist, mis loovad kindla korra tänavate ja teede kasutamises. Ka tähendab see liiklemisest osavõtivate isikute distsiplineerituse tõusu nende eeskirjade nõuete järgimises. Lõpuks tähendab see liiklemise objektiivsete tingimuste (tee profiili, teekatte, teepäraldiste, nähtavuse ja vaatepiiri, transpordivahendite tehnilise seisundi, jne.) üha paremaks muutmist.

Transpordivahendite ohutu liiklemisena tuleb mõista sellist liiklemist, mil transpordivahendi osavõtt liiklemisprotsessist ei saa inimeste surma või nendele kehavigastuse tekkimise, samuti riigi ja ühiskonna vara või kodaniku isikliku vara hävitamise või rikkumise põhjuseks. Seejuures on silmas peetud nii transpordivahendeid kasutavaid isikuid kui ka kõiki teisi isikuid, keda liiklev transpordivahend saab kahjustada, samuti nii transpordivahendit asuvat vara, transpordivahendit ennast kui ka igasugust muud vara, mille hävimist või rikkumist saab põhjustada liiklev transpordivahend. Siin ei ole silmas peetud vaid selliseid isikuid, kes on asetleidnud õnnetuses ainsateks süüdlasteks ja kes seejuures kahjustasid üksnes iseennast või oma vara. Seda seepärast, et seadus ei näe ette isiku kriminaalvastutust kahju ettevaatamata tekitamise eest oma tervisele või varale, samuti ka liiklemisele ainuüksi ohu (abstraktse või reaalse) loomise eest.

B. I. Transpordivahendi ohutu liiklemise eeskirjadena ei tule mõista teatavat üht normatiivset akti või sellesse koondatud eeskirju, vaid nad on teatavates normatiivsetes aktides sisalduvate eeskirjade üldnimetuseks. Ennekõike tulevad siin arvesse «Liiklemiseeskirjad».

Kuid ohutu liiklemise eeskirjadena ei ole vaadeldavad mitte kõik nimetatud aktis formuleeritud eeskirjad.

«Liiklemiseeskirjades» formuleeritud eeskirjad on oma sisult kahesugused: a) sellised, mille rikkumine saab otseselt kahjustada liiklemise ohutust, ja b) sellised, mis seda ei saa ja mis sätiavad vaid transpordivahendite kasutamise korda laiemas mõttes. Ohutu liiklemise eeskirjadena on vaadeldavad vaid esimesena mainitud eeskirjad.⁵ Teisena mainitud eeskirju nimetame lihtsalt

⁵ Seisukohta, et liiklemiseeskirjad on liigitatavad ühelt poolt sellisteks, mille rikkumine ei saa kunagi põhjustada kahjulikku tagajärge, ja teiselt poolt sellisteks, mis on kehtestatud just liiklemise ohutuse tagamise huvides, kaitseb oma monograafias B. Kurinov. Vt. Б. А. Куринов, Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте, М., 1957, lk. 37.

Kuid sellele seisukohale on ka vastuväiteid. Nii märgib N. Aleksejev, et liiklemiseeskirjade selline liigitamine on ebaõige, sest liiklemiseeskirjade kogu kompleks on suunatud liiklemise ohutuse tagamisele. Vt. Н. С. Алексеев, Б. А. Куринов, Уголовная ответственность за нарушение правил движения на автотранспорте, «Правоведение», 1958, № 2, lk. 145.

N. Aleksejevi selline vastuväide võib olla põhjendatud, kui rääkida liiklemiseeskirjadest kui terviklikust normatiivsest aktist. Kui aga rääkida niisuguse akti üksikute eeskirjadest, on B. Kurinovi seisukoha õigsus meie arvates ilmne.

liiklemiseeskirjadeks. Meie peatume allpool vaid ohutu liiklemise eeskirjade juures.

Ohutu liiklemise eeskirju võib omakorda liigitada kolme rühma vastavalt sellele, millisel viisil nende rikkumine kahjuliku tagajärje esile kutsub. Need oleksid: ohutu liiklemise eeskirjad kitsamas mõttes, ohutustehnika eeskirjad ja tehnilise ekspluaterimise eeskirjad.

a) Transpordivahendi ohutu liiklemise eeskirjadeks kitsamas mõttes on eeskirjad, mis reguleerivad teede ja tänavate kasutamise korda, loovad kooskõla kõigi liiklejate käitumises, et ühe liikleja käitumine ei ohustaks teiste liiklemist. Nende puhul domineerib liiklejate omavahelise käitumise reguleerituse moment ja maksimaalselt realiseeritud kujul võime neid võrrelda laitmatult töötava keeruka aparaadiga. Vaadeldavate eeskirjade hulka kuuluvad ristteede ja väljakute ületamise eeskirjad, liikumissuuna muutmise, eesliikujast möödasaõidu jts. eeskirjad.

Kõik ohutu liiklemise eeskirjad kitsamas mõttes on paigutatud «Liiklemiseeskirjadesse». Üheski teises üldkehtivas normatiivses aktis neid ei esine. Küll aga sisaldavad «Liiklemiseeskirjad» ise peale kõne all olevate eeskirjade ka ohutustehnika ja tehnilise ekspluaterimise eeskirju.

b) Tüüpilisemateks ohutustehnika eeskirjadeks, mis võivad olla kohaldatavad KrK § 204 puhul, on reisijate ja veoste vedu reguleerivad eeskirjad. Nii on keelatud reisijate vedu luukideta platvormidel, isekallutatavate autode veokastis, tsisternidel jms. («Liiklemiseeskirjade» p. 135); mootorratta (motorrolleri) tagaistmel on keelatud vedada isikuid, kes on nooremad kui 12 aastat («Liiklemiseeskirjade» p. 133 «d»), jne.

Ohutustehnika eeskirjade mittetäitmine võib põhjustada kahjuliku tagajärje sõltumatult sellest, kas seejuures rikuti ka ohutu liiklemise eeskirju kitsamas mõttes või tehnilise ekspluaterimise eeskirju.

Ohutustehnika eeskirjade rikkumine liiklemisprotsessis ohustab üldreeglina eelkõige rikkumises süüdi oleva isiku enda ning tema poolt juhitalval transpordivahendil viibivate teiste isikute elu ja tervist, samuti ka transpordivahendi ja sellel oleva veose terveolekut, ning alles selle kaudu teiste liiklemist. Nii on ebakaine reisija väljakukkumisel auto veokastist eelkõige ohustatud tema ise. Teiste liiklemist võib see ohustada näiteks sellega, et sunnitakse teist juhti järsult pidurdama või kõrvale pöörama, mis võib omakorda kaasa tuua õnnetuse.

Teravat piiri ohutustehnika eeskirjade ja ohutu liiklemise eeskirjade vahele kitsamas mõttes alati tõmmata ei saa. Ja selleks pole ka KrK § 204 seisukohalt praktilist vajadust. Meie eraldasime nad vaid selleks, et tõmmata piiri ohutustehnika eeskirjade ja muude liiklemiseeskirjade vahele eri normatiivsetes aktides, kuna ohutustehnika eeskirjadest räägitakse nii juriidilises kirjanduses

kui ka normatiivsetes aktides (näiteks kuni 1. jaanuarini 1965 kehtinud «Liiklemiseeskirjade» punktis 4). Sisuliselt on ka need ohutustehnika eeskirjad, mille rikkumise puhul võib kaasneda vastutus KrK § 204 järgi, ohutu liiklemise eeskirjadeks selle sõna laiemas mõttes. Kui me edaspidi räägime ohutu liiklemise eeskirjadest, mõtleme nende all ka ohutustehnika eeskirju.

Peale «Liiklemiseeskirjade» leiame ohutustehnika eeskirju ka teistes normatiivsetes aktides, eelkõige aga Sidetöötajate, Autotranspordi ja Maanteede Töölise Ametiühingu Keskkomitee Presiidiumi 8. veebruaril 1963. a. kinnitatud «Autotranspordi ettevõtete ohutustehnika eeskirjades»,⁶ mille üks osa on pühendatud ohutustehnikale sõiduajal.⁷

c) Transpordivahendi tehnilise ekspluaterimise eeskirjade hulka kuuluvad eeskirjad, mis esitavad nõudeid transpordivahendite tehnilise seisundi kohta.

Suur osa tehnilise ekspluaterimise eeskirjadest on paigutatud «Liiklemiseeskirjadesse» (üheksas osa). Seal loetletakse rooli-seadme, pidurite, jõuülekande jne. rikked, mille puhul on transpordivahendiga väljasõit keelatud.

Autotranspordivahendite tehnilise ekspluaterimise eeskirjad on aga antud ka spetsiaalses normatiivses aktis — endise NSV Liidu Autotranspordi ja Maanteede Ministriumi 24. mai 1956. a. kinnitatud «Autotranspordi tehnilise ekspluaterimise eeskirjades».⁸

Peale rikete loetelu, mille puhul transpordivahendiga väljasõit on keelatud, on seal antud rida nõudeid transpordivahendi juhtimise suhtes, et säilitada transpordivahendi tehniline korrasolek sõiduajal. Nii on juht kohustatud sõitmisel auklikul teel vähendada liikumiskiirust, et vältida liiga suuri lööke transpordivahendi detailidele (punkt 149 «a»); võimaluse korral tuleb vältida kahe esimese või kahe tagumise ratta samaaegset sattumist lohkudesse või aukudesse (punkt 149 «b»). jne.

Transpordivahendi tehnilise ekspluaterimise eeskirjad on suunatud liiklemise ohutuse tagamisele n.-ö. vahendatult, sel teel, et nende täpne täitmine tagab transpordivahendi tehnilise korrasoleku, mis on liiklemise ohutuse üheks tingimuseks.

2. Ka ohutustehnika ja tehnilise ekspluaterimise eeskirjad on kehtestatud mitte ainult liiklemise ohutuse tagamiseks. Nende reguleerimisobjekt on tunduvalt laiem. Nii on «Tehnilise ekspluaterimise eeskirjades» peale liiklemise ohutust tagavate eeskirjade veel selliseid eeskirju, mis reguleerivad transpordivahendite tehnilise teenindamise ja remondi korda ning esitavad nõuded transpordi ehitiste ja tehniliste seadmete suhtes. Tervikuna on «Tehni-

⁶ Edaspidi «Ohutustehnika eeskirjad».

⁷ Vt. Autotranspordi ettevõtete ohutustehnika eeskirjad, Tallinn 1964.

⁸ Edaspidi «Tehnilise ekspluaterimise eeskirjad». Vt. Справочник работника автомобильного транспорта, т. I, М., 1957, lk. 192—222.

lise ekspluateerimise eeskirjad» lõppastmes suunatud sellele, et tagada peale liiklemise ohutuse ka transpordivahendi ja veetava veose terveolek, transpordivahendi töö katkematus, mugavused reisijatele, juhi töö normaalsed tingimused, kütuse, õli ja teiste ekspluataatsiooni materjalide kulutuste normeerimine, veoste ja reisijate vedu vastavalt kehtestatud plaanile ja graafikule, tootliku läbisõidu maksimaalne suurendamine, mittetootlike seisakute vältimine liinil, transpordivahendi kandejõu(mahu) täielik ärakasutamine ning vedude omahinna alandamine (vt. punktid 26 ja 136).

Kuna KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo objektiks on ühiskondlik julgeolek, siis ohutustehnika ja tehnilise ekspluateerimise eeskirjade rikkumine võib KrK § 204 järgi olla kvalifitseeritav vaid nendel juhtudel, mil nimetatud eeskirjade rikkumisega oli kahjustatud ühiskondlik julgeolek. Seepärast, kui näiteks auto veokastis olnud esemed rikesid auklikul teel suure kiirusega sõitmisest tingitud rappumise tõttu, ei saa selles süüdi oleva juhi vastutuselevõtmine KrK § 204 järgi tulla kõne alla.

C. Kuna liiklemisest saame rääkida vaid teedel ja tänavatel, siis seda reguleerivad eeskirjad — ohutu liiklemise eeskirjad — saavad kehtida ka ainult teede ja tänavate puhul. See põhimõte on otseselt fikseeritud praegu kehtivate «Liiklemiseeskirjade» punktis 1 ning oli seda ka kuni 1. jaanuarini 1965 kehtinud «Liiklemiseeskirjades». Järelikult saame kahjuliku tagajärje põhjustamisest liiklemiseeskirjade rikkumisega rääkida üksnes nendel juhtudel, mil transpordivahendijuht põhjustas kahjuliku tagajärje liiklemisel teel või tänaval.⁹

Eesti NSV uurimis- ja kohtuorganite praktika läheb sageli liiklemiseeskirjade kehtivuse sfääri laiendamise teed, inkrimineerides «Liiklemiseeskirjade» rikkumisi ka neile transpordivahendijuhtidele, kes põhjustasid kahjuliku tagajärje liikumisel väljaspool teid ja tänavaid (õues, ehitusplatsil, metsas jne.).¹⁰ Selline praktika on ilmses vastuolus seadusega ja suurendab kunstlikult liiklemiseeskirjade rikkumisega seonduvate kuritegude arvu Eesti NSV-s.

Väljaspool teid ja tänavaid võib kõne alla tulla vaid ohutustehnika ja tehnilise ekspluateerimise eeskirjade rikkumine. Kuna aga KrK § 204 dispositioonis räägitakse peale ohutu liiklemise eeskirjade vaid tehnilise ekspluateerimise eeskirjade rikkumisest, on väljaspool teid ja tänavaid transpordivahendiga kahjuliku tagajärje põhjustamine KrK § 204 järgi kvalifitseeritav üksnes

⁹ See ei tähenda muidugi, et kahjulik tagajärg peab olema põhjustatud transpordivahendi teel või tänaval asumise ajal. Kahjulik tagajärg võib olla põhjustatud ka väljaspool teid ja tänavaid, kui transpordivahend sattus väljapoole teed või tänavat tingitult ohutu liiklemise eeskirjade rikkumisest sõiduajal teel või tänaval.

¹⁰ Vt. Tartu Linna Rahvakohtu kriminaaltoimik 1-161/1962, Tartu Linna Prokuratuuri kriminaaltoimik 07590/1963, Tallinna Kalinini Rajooni Rahvakohtu kriminaaltoimik 1-199/1963, Tallinna Mere Rajooni Rahvakohtu kriminaaltoimik 1-164/1963, Harju Rajooni Rahvakohtu kriminaaltoimik 1-24/1964 jne.

nendel juhtudel, mil oli tegemist tehnilise eksploateerimise eeskirjade rikkumisega.¹¹ KrK § 204 dispositsiooni selline konstruktsioon on vaevalt millegagi põhjendatav ja vajaks revideerimist.¹²

II

Mehhaniseeritud transpordivahendi mõiste on KrK § 204 puhul üks kesksemaid küsimusi. See on osa küsimusest, kes võib olla KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo subjektiks, samuti osa ka objektiivset külge iseloomustavatest tunnustest.

Et mehhaniseeritud transpordivahendite hulka kuuluvad iga tüüpi autod, autobussid, mootorrattad, motorollerid ja teised taolised vahendid, mille sihipärane kasutamine seisneb nendega veoste või reisijate transportimises, see ei ole meie teoorias ja praktikas kunagi vastuväiteid esile kuksunud. Teisiti on lugu traktorite, teede-, ehitus-, koristus-, kastmismasinatega ja teiste spetsiaalsete, mitte auto šassiile konstrueeritud masinatega, mis oma majanduslikult otstarbalt ei ole mõeldud veoste või reisijate transportimiseks, kuigi neid teatud juhtudel võidakse sellistena teedel ja tänavatel kasutada. Kas ka need masinad kuuluvad transpordivahendite hulka või mitte, selles küsimuses ei ole veel täielikku üksmeelt.

Põhjalikumalt hakati selle probleemi kallal töötama alles 1962. a., pärast J. Severini vastavasisulise artikli avaldamist.¹³ Pärast seda käsitlesid seda küsimust aastail 1962—1963 veel M. Brainin, I. Sapožnikov ja V. Tkatsenko. Nimetatud autorite töödes diskuteeriti eelkõige traktori kuuluvuse üle transpordivahendite hulka. Teised selles küsimuses oma arvamust avaldanud autorid on seda teinud vaid möödaminnes, oma seisukohta põhjalikult motiveerimata.

J. Severini arvates kuulub traktor mehhaniseeritud transpordivahendite hulka, kuna paljudes majandusharudes kasutatakse seda aasta läbi transpordivahendina.¹⁴ Analoogilist seisukohta väljendas J. Severini järel M. Brainin.¹⁵ I. Sapožnikov soovust vaatleb traktorit kui peamiselt põllumajandusliku tähendusega masinat.¹⁶ Viimasena sõna võtnud V. Tkatsenko leidis samuti, et trak-

¹¹ NSV Liidu Ülemkohtu Pleenumi 9. aprilli 1965. a. määruse nr. 2 punktis 4 väljendatud seisukoht (vt. Бюллетень Верховного Суда СССР, № 3, 1965, lk. 11) on seepärast Krk § 204 kohaldamisel arvesse võetav vaid osaliselt.

¹² Analoogiliselt on konstrueeritud ka Moldaavia Krk § 177 dispositsioon.

¹³ Ю. Северин, Ответственность трактористов за преступные нарушения правил движения, «Соц. законность», 1962, № 6, lk. 58—61.

¹⁴ Ю. Северин, *op. cit.*, lk. 60.

¹⁵ М. Брайнин, Как квалифицировать нарушение правил техники безопасности трактористами, «Советская юстиция», 1962, № 13, lk. 24.

¹⁶ И. Сапожников, Ответственность трактористов за преступные нарушения правил безопасности движения, «Соц. законность», 1962, № 11, lk. 24.

torit tuleb vaadelda transpordivahendina, sest traktorid on käesoleval ajal muutunud universaalseteks agregaatideks ning neid kasutatakse kui transpordivahendeid kõikjal.¹⁷

Seega peab enamus diskussioonil sõnavõtnutest traktorit transpordivahendiks, ja seda põhjusel, et neid tihti kasutatakse transpordivahenditena. Sama seisukohta jagavad veel paljud teised autorid.¹⁸

Erinevaid seisukohti on avaldatud ka küsimuses, kas transpordivahendite hulka kuuluvad teede-, ehitus-, koristus-, kastmis- masinad ja teised spetsiaalsed, mitte auto šassiile konstrueeritud masinad.

Nii on Vene NFSV KrK kommenteeritud väljaandes asunud seisukohale, et kõik viimati nimetatud masinad kuuluvad transpordivahendite hulka. Seevastu näiteks N. Aleksejev ütleb, et peale autode, traktorite, mitmesuguste iseliikuvate transportööri, trolibusside, metroo, trammide, mootorrataste ja motorollerite kuuluvad transpordivahendite hulka veel vaid sellised mehhanismid, mis on mõeldud veoste ja reisijate transportimiseks, kui nende liikumiskiirus ületab 5 km/h ja nende juhtimiseks on nõutav eriluba.¹⁹ Ei ole raske näha, et Vene NFSV KrK kommenteeritud väljaandes mõistetakse transpordivahendit väga laialt, igasuguse iseliikuva masina tähenduses, sõltumatult selle otstarbest, samal ajal, kui N. Aleksejev mõistab transpordivahendite all ainult selliseid masinaid, mis on mõeldud veoste ja reisijate transportimiseks.

Omapäraselt mõistab transpordivahendit P. Matõševski. Ta märgib: «Automototranspordi all mõistetakse autosid, mootorrataid, motorollereid, samuti ka muid iseliikuvaid masinaid (laadija-autod, traktorid ja teised mehhanismid) liikumisel teedel ja asulates, kui nende kiirus ületab 5 km/h ja nende juhtimiseks on nõutav eriluba».²⁰ Täheleb, mingi iseliikuv masin on vaadeldav transpordivahendina vaid siis, kui ta liigub teel või asulas.

Ka kohtupraktika asub põhiliselt Vene NFSV KrK kommenteeritud väljaandes esitatud seisukohal. Nii anti Eesti NSV Ülemkohtu Pleenumi 2. detsembri 1963. a. määruses nr. 5 «Kohtupraktikast ohutu liiklemise ja transpordivahendite ekspluateerimise eeskirjade rikkumisega seotud kuriteoasjades» kohtutele juhised, et traktorid, tee-ehituse ja teiste iseliikuvate masinate juhid võivad teatavatel juhtudel olla KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo subjektiks

¹⁷ В. Ткаченко, Ответственность трактористов за нарушение правил безопасности движения, «Соц. законность», 1963, № 5, lk. 23.

¹⁸ Vt. näit. Научно-практический комментарий Уголовного Кодекса РСФСР, М., 1963, lk. 451; Н. С. Алексеев, Автотранспортные происшествия и их расследование, М., 1962, lk. 8; П. С. Матышевский, Ответственность за преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения, М., 1964, lk. 47.

¹⁹ Н. С. Алексеев, Автотранспортные происшествия и их расследование, М., 1962, lk. 8—9.

²⁰ П. С. Матышевский, *op. cit.*, lk. 47.

(määruse punkt 7).²¹ Siit järeldub, et traktoreid, tee-ehitusemasinaid ja teisi iseliikuvaid masinaid peab Eesti NSV Ülemkohus transpordivahenditeks.

Meie arvates ei tule mehhaniseeritud transpordivahendi mõistet ning seega ka KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo subjektide ringi põhjendatult avardada. Tuleks asuda seisukohale, et mehhaniseeritud transpordivahendina on vaadeldav mitte ükskõik milline iseliikuv masin, vaid ainult selline, mis on mõeldud veoste või reisijate transportimiseks, s. t. nende toimetamiseks ühest kohast teise. Mingisuguse teise sisu omistamine terminile «transpordivahend» tundub olevat meelevaldne.

Seepärast me teede-, ehitus-, koristus-, kastmismasinaid jt. spetsiaalseid, mitte auto šassiile konstrueeritud masinaid ei vaatle transpordivahenditena. Ja seda mitte üksnes sel põhjusel, et termin «transpordivahend» ei iseloomusta nende masinate majanduslikku otstarvet. Ei ole raske näha ka muid erinevusi nimetatud masinate ja autode, autobusside, mootorrataste jne. vahel, mis on mõeldud ainult veoste ja reisijate transportimiseks. Põhilisemate erinevustena nimetame siinkohal kolme järgmist:

1. Transpordivahenditena mõeldud masinate liikumiskiirus on üldreeglina tunduvalt suurem muude masinate liikumiskiirusest. See aga tähendab, et liiklusõnnetuste esilekutsumise seisukohalt peitub transpordivahendites suurem oht kui muudes iseliikuvates masinates. Seepärast seab suurem liikumiskiirus ka erilisi, suuremaid nõudeid liiklemise ohutuse kindlustamiseks.

2. Transpordivahendijuhi põhjustatud liiklusõnnetuse puhul on ohustuda võivate huvide ring laiem kui muu masina juhi põhjustatud liiklusõnnetuse puhul, sest viimati nimetatud masinatega ei veeta üldreeglina materiaalseid väärtusi ja reisijaid.

3. Teede-, ehitus-, koristus-, kastmismasinate jt. spetsiaalsete, mitte auto šassiile konstrueeritud masinate osatähtsus teedel ja tänavatel toimivas liiklusprotsessis on tunduvalt väiksem transpordivahendite omast. See tähendab, et nende masinatega põhjustatavaid liiklusõnnetusi on transpordivahenditega põhjustatavate liiklusõnnetustega võrreldes suhteliselt vähe.

Toodud erinevused ühelt poolt transpordivahendite ja teiselt poolt muude masinate vahel on meie arvates niivõrd olulised, et võrdsusmärki nende vahele tõmmata ei saa. On ilmne, et liiklusõnnetustel transpordivahenditega on ülalmainitud eristuse tõttu tunduvalt suurem ühiskonnaohtlikkus kui liiklusõnnetustel muude iseliikuvate masinatega. Sellest lähtudes on viimati nimetatud masinate arvamine transpordivahendite hulka vale ka sellepärast, et sellisel juhul vastutaksid nende juhid samadel alustel transpordivahendite juhtidega, kuigi nende teod on tunduvalt erineva ühiskonnaohtlikkusega.

²¹ Vt. «Eesti NSV Ülemkohtu Bülletään» 1964, nr. 1, lk. 21.

Ainsaks ühiseks omaduseks, mis iseloomustab nii transpordivahendeid kui ka muid iseliikuvaid masinaid, on see, et nii ühed kui teised on liiklemisel teedel ja tänavatel suurema ohu allikaks. Kuid ainuüksi sellest on vähe, et kõiki neid masinaid omavahel juriidiliselt võrdsustada. Ka suurema ohu allikad vajavad diferentseerimist nende kasutamisel muude võrdsete tingimuste juures. Vastasel juhul ei ole kindlustatud neid juhtinud isikute käitumise ühiskonnaohtlikkuse õige hinnang ja seega ka nende käitumise õige juriidiline kvalifikatsioon. Et seaduseandja diferentseerib suurema ohu allikaid, nähtub kasvõi sellestki, et raudtee-, vee- ja õhustranspordi töötajad vastutavad õnnetusjuhtumite põhjustamise korral hoopis teistel alustel kui autotransporditöötajad, kuigi nii raudtee-, vee- ja õhu- kui ka autotranspordivahendid on samuti suurema ohu allikaks.

Traktorite kuuluvuse küsimus transpordivahendite hulka tuleks meie arvates lahendada järgmiselt.

Roomiktraktorid transpordivahendite hulka ei kuulu, sest nad on mõeldud eeskätt siiski põllumajanduslikeks ja muudeks töödeks väljaspool teid. Asjaolu, et neid vahel küll kasutatakse kui transpordivahendeid ka maanteedel, ei muuda nende põhiolemust. Suhteliselt väikese liikumiskiiruse tõttu on roomiktraktorid meie vabariigi maanteedel transpordivahenditest kvalitatiivselt erinevad masinad.

Teisiti on lugu kiirekäiguliste ratastraktoritega. Need arendavad roomiktraktoritest tunduvalt suuremat liikumiskiirust (traktor MT3-5 näiteks kuni 40 km/h) ja nende majanduslik otstarve ei seisne ainult mitmesuguste tööde teostamises väljaspool teid ja tänavaid. Mitte vähemal määral on nad mõeldud kasutamiseks transpordivahenditena. Mõningad traktorimudelid on aga varustatud veokastiga ning mõeldud kasutamiseks eeskätt just transpordivahenditena. Ülalöeldust lähtudes arvaksime me kiirekäigulised ratastraktorid transpordivahendite hulka.

Seega kuuluksid käesoleval ajal meie teedel ja tänavatel liiklevatest masinatest transpordivahendite hulka iga liiki autod,²² autobussid, trollibussid, trammid, mootorrattad, motorollerid, invaliidi-mootorsõidukid, mopeedid silindrimahuga vähemalt 49,8 ccm²³ ning kiirekäigulised ratastraktorid.

Selline seisukoht on põhilises osas kooskõlas ka «Liiklemiseeskirjadega», kus räägitakse ühelt poolt mehhaanilistest²⁴ transpordivahenditest ning teiselt poolt traktoritest, teede-, ehitus-, koristus-, kastmismasinatest jt. spetsiaalsetest, mitte auto šassiile

²² Kaasa arvatud ka autode šassiile konstrueeritud mitmesugused masinad, sest oma põhiolemuselt on neil juhtudel tegemist ikkagi autodega.

²³ Vastavalt «Liiklemiseeskirjade» p. 17 märkusele.

²⁴ «Mehhaaniline transpordivahend» ja «mehhaniseeritud transpordivahend» on sisult identsed mõisted.

konstrueeritud masinatest (punkt 17). Tähendab, «Liiklemiseeskirjad» ei loe viimati mainitud masinaid transpordivahenditeks.

Armeenia ja Leedu KrK-des on traktorite ja teiste iseliikuvate masinatega kahjuliku tagajärje põhjustamise juhtudeks ette nähtud spetsiaalne kuriteokoosseis (vastavalt §-d 174 ja 247). Küsimuse sellist lahendamist peame me kõige õigemaks.

III

Eesti NSV KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo objektiivse külje koosseisuliseks tunnuseks on põhjuslik seos ohutu liiklemise või tehnilise ekspluateerimise eeskirjade rikkumise ja saabunud kahjuliku tagajärje vahel. See põhimõte on otseselt väljendatud ka KrK § 204 dispositioonis.

Kuidas aru saada tagajärje põhjustamisest?

Terminil «põhjus» on erinevad nüansid. Selle abil tähistatakse nii vahetat põhjust kui ka kauget paljukordselt vahendatud tingimust, mis on vaid antud nähtuse väljakutsunud põhjuste põhjuseks.²⁵ Kui näiteks ebakaine reisija tõuseb sõiduajal auto veokastis püsti, kaotab tasakaalu ja kukub veokastist välja, mille tagajärjel saab vigastada, on saabunud kahjuliku tagajärje põhjuseks mitte ainult selle reisija poolt «Liiklemiseeskirjade» punkt 16 rikkumine²⁶, mis antud juhul on vaadeldav tagajärje vahetu põhjusena, vaid ka autojuhi poolt «Liiklemiseeskirjade» punkt 133 «e» rikkumine,²⁷ mis on vaadeldav vaid tagajärje kaudse põhjusena. Veelgi enam. Saabunud tagajärje põhjuseks on ka paljud muud asjaolud. Ni võib selleks olla mõne sõbra käitumine, kui reisija ebakaine olek on tingitud sellest, et sõber mõjutas teda alkoholi tarvitama, jne.

Kuna KrK § 204 dispositioonis ei ole terminit «põhjustamine» diferentseeritud, tuleb asuda seisukohale, et siin on silmas peetud nii vahetat kui ka kaudset põhjustamist.²⁸

Ei saa õigeks lugeda seda uurimis- ja kohtuorganite praktikat, mille kohaselt eitatakse transpordivahendijuhi käitumises KrK §-s 204 ettenähtud kuriteokoosseisu esinemist juhtudel, mil juhi käitumine ei olnud saabunud kahjuliku tagajärje ainsaks põhjuseks.

²⁵ M. Makarov, Materialistliku dialektika kategooriad, Tallinn 1963, lk. 111.

²⁶ P. 16 keelab sõiduajal veokastis püstiseismise.

²⁷ P. 133 «e» keelab vedada ebakaineid reisijaid auto veokastis ilma saatja vahetu järelevalveta.

²⁸ Sellest ei tule muidugi järeldada, et kõik eespool toodud näidetes esinevad põhjuslikud seosed on vaadeldavad kõne all oleva kuriteo objektiivse külje tunnusena. Sellisena on vaadeldav vaid põhjuslik seos reisija enda ja autojuhi käitumise vahel ühelt poolt ning kahjuliku tagajärje vahel teiselt poolt. Kuna reisija sõbra käitumine ei kujuta endast ohutu liiklemise eeskirjade rikkumist, ei saa selles osas rääkida ka põhjuslikust seosest kui KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo objektiivse külje tunnusest.

Nii juhtis kod. T. Rakvere—Tartu maanteel sõiduautot «Volga» kiirusega 80—90 km/t. Märganud umbes 250 m kauguselt vales teepoolel vastu sõitmas jalgratturit, ei vähendanud ta liikumiskiirust, vaid juhtis auto ainult mõnevõrra vasemale. Kui vahemaa nende vahel oli vähenenud 60—70 meetrile, hakkas jalgrattur liikuma õigele teepoolle. T. ei suutnud siis enam kiirust vajalikul määral vähendada ja toimus kokkupõrge.

Rahvakohus leidis, et kuigi T. rikkus liiklemiseeskirju ohutust mittetagava liikumiskiiruse valiku näol, ei ole see siiski liiklusõnnetuse põhjuseks, vaid soodustavaks teguriks, ning mõistis T. õigeks.²⁹

Rahvakohtu sellist seisukohta ei saa pidada põhjendatuks.

Tuleb täiesti nõustuda V. Kudrjajtseviga, kes ütleb: «... transporditöötajad kannavad vastutust isegi liiklemiseeskirjade selliste rikkumiste eest, mis on võrdlemisi kauges põhjuslikus seoses kuritegeliku tagajärjega, mis saabus vahetult kannatanu süül.³⁰ Sellist seisukohta on väljendanud ka NSV Liidu Ülemkohus.³¹

Praktiliselt tuleb öeldust aru saada nii, et niipea kui isik transpordivahendit juhtides rikkus ohutu liiklemise või tehnilise ekspluateerimise eeskirju, mis on põhjuslikus seoses saanud kahjuliku tagajärjega, on selle isiku käitumine vaadeldav kahjuliku tagajärje põhjustamisena ning teiste koosseisuliste tunnuste esinemisel seega ka KrK §-s 204 ettenähtud kuriteona.

IV

Küsimus sellest, millal on transpordivahend³² teatava isiku juhtimisel, on osa KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo subjekti küsimusest.

Väljendit «transpordivahend on isiku juhtimisel» võib mõista kitsamas ja laiemas tähenduses. Kitsamas tähenduses on transpordivahend isiku juhtimisel neil juhtudel, mil transpordivahend liigub, vastav isik viibib juhi jaoks ettenähtud kohal ja suunab oma tahte kohaselt transpordivahendi liikumist. Laiemas tähenduses on transpordivahend teatava isiku juhtimisel ka transpordivahendite ajutistel seisuaegadel (reisija pealevõtmiseks, tehnilise rikke kõrvaldamiseks jne.).

KrK § 204 dispositioonis ei ole sõnaselgelt märgitud, kas siin on silmas peetud transpordivahendi juhtimist kitsamas või laie-

²⁹ Rakvere Rajooni Rahvakohtu kriminaaltoimik 1-133/1964.

³⁰ В. Н. Кудрявцев, Теоретические основы квалификации преступлений, М., 1963, lk. 183—184.

³¹ Vt. näiteks NSV Liidu Ülemkohtu kriminaalrajade kohtukollegiumi 12. veebruari 1961. a. määrust Rogati jt. süüdistusasjas, kus muuhulgas on öeldud: «Kannatanu süü ei välista juhi vastutust liiklemiseeskirjade rikkumise eest...». Vt. Бюллетень Верховного Суда СССР, 1962, № 5.

³² Mõeldud on mehhaniseeritud transpordivahendeid.

mas tähenduses. Kui asuda seisukohale, et siin on silmas peetud transpordivahendi juhtimist laiemas tähenduses, tuleb näiteks nende juhtide käitumist, kes parkisid transpordivahendi valgustamata teel või tänaval ilma gabariiditulesid sisse lülitamata ja see oli toimunud liiklusõnnetuse üheks põhjuseks, kvalifitseerida KrK § 204 järgi. Kui aga asuda seisukohale, et KrK § 204 puhul on silmas peetud transpordivahendi juhtimist kitsamas tähenduses, on nende juhtide käitumise kvalifitseerimine KrK § 204 järgi välistatud.

Meie arvates võiks vaadeldav probleem olla lahendatud järgmiselt.

Et transpordivahendit lugeda teatava isiku juhtimisel olevaks, on vajalik, et see isik samal ajal ka ekspluateeriks seda transpordivahendit. See nõue tuleneb otseselt KrK § 204 dispositsioonist.

Transpordivahendi ekspluateerimise all tuleb KrK § 204 seisukohalt mõista selle kasutamist teel või tänaval liikumiseks ühest kohast teise. Objektiivselt seisneb see eelkõige transpordivahendiga liikumises. Kuid mitte ainult selles. Ka transpordivahendi ajutised paigalseisud on vaadeldavad selle ekspluateerimisena. Subjektiivselt iseloomustab transpordivahendi ekspluateerimist eesmärk jõuda selle vahendusel ühest kohast teise.

Transpordivahendi juhtimisel olemise all tuleb mõista selle valitsemist. Ennekõike seisneb see transpordivahendi füüsilises mõjutamises vastavate mehhanismide abil, millega kutsutakse esile, suunatakse või lõpetatakse transpordivahendi liikumist. Transpordivahend ei lakka aga teatava isiku juhtimisel olemast ka ajutiste paigalseisude ajal liiklusprotsessis.

Kui transpordivahend on teataval ajavahemikul harilikult ühe isiku juhtimisel, siis ekspluateerida võivad seda samaaegselt mitu isikut (näiteks takso kasutajad).

Kas transpordivahend oli liiklusõnnetuse momendil teatava isiku juhtimisel või mitte, see probleem kerkib peamiselt neil juhtudel, mil isik füüsiliselt mõjustas juba liiklusprotsessis olevat transpordivahendit, mille juht ta ei ole.

Nii on võimalikud juhud, mil isik vabastab kallakul seisva auto pidurdatud seisundist selleks, et kõrvalt jälgida, kuidas see alla veereb ja mis edasi juhtub. Toimub aga liiklusõnnetus. Ka on võimalikud juhud, et isik hüppab kallakust allaveereva auto kabiini ning püüab autot peatada, mis tal aga vajalikuks hetkeks ei õnnestu, ning toimub liiklusõnnetus.

Kuna mõlemal kirjeldatud juhul vastavad isikud autot eelnevalt ei ekspluateerinud ning auto ekspluateerimise eesmärk puudus neil ka õnnetuse momendil, ei saa lugeda autot nende juhtimisel olnuks, kuigi nad seda füüsiliselt mõjustasid (esimesel juhul liikumise esilekutsumiseks, teisel juhul liikumise lõpetamiseks).

Kuigi isik kutsub transpordivahendi liikumise esile ilma transpordivahendi ekspluateerimise eesmärgita, ei tähenda see veel, et

see transpordivahend ei saa mingil juhul-olla selle isiku juhtimisel. Transpordivahendi ekspluateerimise eesmärk võib kujuneda hiljem.

Kod. K., kes oli tugevas alkoholijoobe seisundis, istus tänava-kallakul käsipiduri ja käiguga pidurdatud furgoonauto TA-9-A kabiini kaasasõitja istmele ajal, mil juht läheduses ei viibinud. Teadmata isegi miks, asetab ta käigukangi neutraalasendisse, mille tagajärjel auto hakkas aeglaselt paigalt liikuma. Seejärel ronis K. üle mootori juhi kohale (mootor asub seda tüüpi autodel kabiini keskel) ja püüdis autot peatada, mis vähiklusest aga ei õnnestunud. Kui auto oli liikunud umbes 200 m ja saavutanud kiiruse umbes 30 km/h, otsustas K. peatada auto vasakul asuvate puude vastu sõitmise teel. Auto riivas haljasala nurgal kasvavat esimest puud, sõitis siis üle istepingi ja jäi seisma pärast pörkumist vastu teist puud. Pingil istunud naiskodanikule, keda K. varem ei märganud, tekitati eluohtlik kehavigastus.

Uurimisorganid asusid seisukohale, et K. ei saa olla KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo subjektiks, kuna ta ei pannud autot liikuma tahtlikult, mistõttu tema käitumine kvalifitseeriti KrK § 111 lg. I järgi.³³

Kuna pärast auto liikumahakkamist oli K. kogu tegevus suunatud auto peatamisele, mis tal aga ei õnnestunud vähikluse tõttu, ei saa rääkida auto ekspluateerimisest K. poolt. Seepärast ei olnud auto antud juhul K. juhtimisel ning K. käitumise kvalifitseerimine KrK § 204 järgi oleks olnud ebaõige. Ses mõttes on uurimisorgani seisukoht põhjendatud.³⁴

Kui nüüd aga oletada, et auto liikumise käigus leppis K. selle faktiga ja otsustas sõitu jätkata, tuleb alates momendist, mil K. hakkas autot suunama edasiliikumise eesmärgil, s. t. asus auto faktilisele ekspluateerimisele, lugeda auto tema juhtimisel olevaks. See asjaolu, et ta tugeva alkoholijoobe või vähikluse tõttu ei tulnud seejuures toime auto valitsemisega, ei oma KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo subjekti seisukohalt mingit tähtsust.

Praktikas on esinenud juhtumeid, mil transpordivahendi liikumist suunavad samaaegselt kaks isikut.

Nii usaldas kod. S. tema vastutusel olnud auto juhtimise kod. A-le, teades, et viimasel juhitudunnistus puudub. Ise ta istus A. kõrvale. A. juhtis esialgu autot kiirusega umbes 40 km/h. Varsti leidis S., et kiirus on liiga väike ja hakkas A-d keelitama kiiruse suurendamiseks. Kui A. ikkagi jätkas sõitu endise kiirusega, asetaski S. oma vasaku jala A. paremale jalale, mis oli gaasipedaalil,

³³ Tartu Linna TSN TK miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 9845/1964.

³⁴ Me ei pea õigeks K. käitumise klassifitseerimist KrK § 111 järgi, kuna K. käitumises on KrK §-s 205 kirjeldatud kuriteokoosseisu tunnused. Ka oleks tulnud K. mittevastutavust KrK § 204 järgi motiveerida mitte sellega, et ta ei pannud autot liikuma tahtlikult, vaid sellega, et K. ei olnud asunud auto ekspluateerimisele.

ja suurendas sel teel gaasi juurdevoolu. A. oli sellega vaikivalt nõus ja kiirus tõusis kuni 70 km/h. Sõitnud niiviisi paar kilomeetrit ja jõudnud kurvi, ei tulnud A. sellise liikumiskiiruse puhul toime auto teel hooldmisega, ja tagajärjeks oli avariit. Rahvakohus mõistis nad mõlemad süüdi KrK § 204 järgi, asudes seega seisukohale, et auto oli nii A. kui ka S. juhtimisel.³⁵

Meie arvates on rahvakohtu seisukoht antud asjas igati õige. Alates momendist, mil S. asus reguleerima auto liikumiskiirust, millega A. ka nõustus, tuleb auto lugeda nende mõlema juhtimisel olnuks.

Teisiti on lugu järgmise juhu puhul.

Alaeline V. juhtis tänaval ajutise kasutamise eesmärgil ära viidud sõiduautot «Moskvitš-407». Tema kõrval istus teine alaealine M. Kui auto hakkas suunduma vasakule, haaras M. roolist ja pööras seda järsult paremale, et vältida, nagu ta ütles, auto võimalikku sõitmist vastu posti. Rooli järsu pööramise tagajärjel paiskus auto üle esiotsa kummuli ja purunes.

Materjalid V. kohta saadeti arutamiseks alaealiste asjade komisjonile, M. aga mõisteti rahvakohtu poolt süüdi KrK § 204 järgi.³⁶

Jääb arusaamatuks, miks uurimisorgan kvalifitseeris V. käitumise KrK § 204 järgi.

Materjalidest nähtub, et M. pööras rooli V-le ootamatult ja õnnetus saabus enne, kui V. suutis rooli tagasi oma valdusse saada või auto peatada. Seega lülitas M. V. vahetult enne õnnetust auto juhtimisest faktiliselt välja. Ka ei nähtu, et õnnetus oleks saanud liiklemiseeskirjade rikkumise tagajärjel V. poolt ajal, mil auto oli veel tema juhtimisel.³⁷

Meie arvates ei peaks V. kõne all oleva liiklusõnnetuse eest vastutama. M. süüdimõistmine KrK § 204 järgi on õige, sest rooli oma kätte haaramisega asus ta ise auto juhtimisele ja auto juhtimise ajal ta ka rikkus liikluseeskirju, mis põhjustaski kahjuliku tagajärje.

³⁵ Paide Rajooni Rahvakohtu kriminaaltoimik 1-80/1964.

³⁶ Pärnu Linna Rahvakohtu kriminaaltoimik 1-88/1963.

³⁷ Asjaolu, et KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo subjektiks saab olla vaid isik, kelle juhtimisel on transpordivahend, ei tähenda, et see peab vastava isiku juhtimisel olema ka liiklusõnnetuse momendil. Piisab, kui see isik rikkus liikluseeskirju momendil, mil transpordivahend oli tema juhtimisel, kui see oli saanud kahjuliku tagajärje üheks või ainsaks põhjuseks. Õnnetusmomendil võib see isik transpordivahendit meie poolt antud tähenduses mitte enam juhtida. Nii on mootorrattur KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo subjektiks näiteks juhul, kui ta liiklemiseeskirjade rikkumise tagajärjel kukub ning mööda tänavat edasi lohisev mootorratas tekitab kehavigastuse läheduses viibivale kodanikule. Samuti on KrK §-s 204 ettenähtud kuriteo subjektiks juht, kes peatas teel transpordivahendi ja andis siis selle juhtimise üle juhtimisõigust mitteamavale isikule ja kui sellega kaasnes seaduses ettenähtud kahjulik tagajärje.

A. Transpordivahendi ohutu liiklemise ja tehnilise ekspluateerimise eeskirjade³⁸ rikkumisena tuleb mõista isiku sellist käitumist liiklusprotsessis, mis nende eeskirjadega ei ole lubatud.

Eeskirjade rikkumine kujutab endast objektiivse ja subjektiivse külje ühtsust. Praktiliselt tähendab see, et eeskirjade rikkumisest saame rääkida vaid juhtudel, kui eeskirju on rikutud nii objektiivselt kui ka subjektiivselt. Objektiivselt on eeskirju rikutud juhtudel, kui isiku teatavaviisiline käitumine liiklusprotsessis on väliselt vaadatuna vastuolus eeskirjade nõuetega, subjektiivselt aga neil juhtudel, kui isik nägi või võis ette näha teatud konkreetsetes tingimustes oma välise käitumisakti vastuolu eeskirjade nõuetega.

Eeskirjade objektiivse rikkumise tuvastamine liiklusõnnetuse puhul ei valmista erilisi raskusi. Selleks tarvitseb vaid välja selgitada liiklusõnnetuse toimumise konkreetset asjaolud ning võrrelda kõigi õnnetuseosaliste isikute käitumise vastavust eeskirjade nõuetele. Erilisi raskusi ei valmista ka eeskirjade subjektiivse rikkumise tuvastamine, sest üldreeglina on kõigil liiklejalatel võimalik tunda õppida eeskirju ning hoiduda nende rikkumisest. Praktikas tekitab raskusi vaid «Liiklemiseeskirjade» punkt 32 subjektiivse rikkumise tuvastamine.

Asi on selles, et «Liiklemiseeskirjades» ei tooda ära kiirust, millega on juhil lubatud liikuda igasuguses olukorras, vaid liikumiskiiruse valik jäetakse juhi enda otsustada, lähtudes konkreetsetest liiklustingimustest. Nendena märgitakse teetingimusi, nähtavust ja vaatepiiri, transpordivahendite ja jalakäijate liiklemise intensiivsust ja iseloomu, samuti transpordivahendi ja veetava veose iseärasusi ja seisundit («Liiklemiseeskirjade» p. 32). Millist sisu nendele tingimustele omistada, sellele «Liiklemiseeskirjad» vastust ei anna. Nii jääb näiteks ebaselgeks, millist laadi liiklemise puhul peab juht asuma transpordivahendi liikumiskiiruse vähendamisele või transpordivahendi koguni peatama. See asjaolu jätab juhtidele liiklusõnnetuse korral võimaluse väita, et nad ei võinud ette näha antud jalakäijas potentsiaalset ohtu liiklemisele ning seepärast ei pidanud ka vähendada liikumiskiirust. Kui uurimis- või kohtuorganid sellistel juhtudel ei suutu kriitiliselt juhi väitesse, võib see viia liiklusõnnetuses tegelikult süüdi oleva transpordivahendijuhi vastutusest vabanemisele.

Peatumegi siinkohal «Liiklemiseeskirjade» punktis 32 toodud liiklemistingimuste ja nende asjaolude juures, mil üks või teine liiklemistingimus on liiklemisele potentsiaalseks ohuks, mida on võimalik ette näha igal normaalselt arenenud transpordivahendijuhil, kui ta vaid peab vajalikuks olla tähelepanelik kaasliiklejate suhtes. Peamiselt on see küsimus ebaõige liikumiskiiruse valikus seisva ohutu liiklemise eeskirjade rikkumise subjektiivsusest küljest.

³⁸ Edaspidi «Eeskirjad».

B. 1. Teetingimuste all tuleb mõista: a) sõidutee laiust, tee profiili (sirge, kurv, tõus, lang, külgakallak) ning teekatte liiki ja seisundit (asfalt, lahtine liiv, kiilasjäa, tasane, auklik, märg jne.); b) teepäraldiste olemasolu; c) takistuste olemasolu sõiduteel (loomad, seisvad mehhanismid jne.).

Nii soodsad kui ka ebasoodsad teetingimused on juhtidele üldreeglina õigeaegselt märgatavad. Seepärast on ebasoodsates teetingimustes liikumiskiiruse vale valiku tõttu toimunud liikluseõnnetuste puhul juhtide väited, et nad ei saanud ette näha ebasoodsaid teetingimusi, harva arvessevõetavad.

Kod. J. asus autobussiga TA-6 liikumiskiirust vähendamata truubi kohal mööduma vastuliikuvast veoautost ZIL-164, eelnevalt veendumata, kas truubi laius võimaldab sellise kiiruse puhul ohutut möödasõitu. Truubi vahetus läheduses leidis J., et trüüp ei ole siiski küllaldaselt lai, kuid kuna tal autobussi peatada ei olnud enam võimalik, tuli seda juhtida niivõrd paremale, et autobussi tagumine parempoolne ratas riivas truubi käsipuu alusmüüri. Autobussi järsu rappumise tagajärjel paiskus selles istunud kod. T. vastu eesmise istme seljatuge ja sai vigastada.

Juurdlusorgan keeldus J. kriminaalvastutusele võtmisest tema käitumises kuriteokoosseisu puudumise tõttu. Vastavas määruses märgitakse, et õnnetus toimus J-st mitteolenevatel põhjustel, kuna sõidutee laius sellel kohal ei võimaldanud mainitud autobussi ja auto ohutut möödasõitu teineteisest, mida J., kes varem seda teed sõitnud ei olnud, ei võinud ette näha.³⁹

Meie arvates oli J-l suurema tähelepanelikkuse korral täielik võimalus ette näha antud truubi kohal vastuliikuvast autost sellise kiirusega möödasõidu ohtlikkust, mistõttu asja sellist lahendamist juurdlusorgani poolt ei saa lugeda õigeks.

2. Ebanormaalne nähtavus esineb siis, kui juhil on ümbruse jälgimine raskendatud puuduliku valgustuse või õhukihtide puuduliku läbinähtavuse tõttu (udu, lumesadu, vihm, tolm jne.). Piiratud vaatepiir esineb siis, kui juhil on ümbruse jälgimine raskendatud tee järskude tõusude või langude, teega külgnevate puude, põosaste, ehitiste jne. tõttu või mitmesuguste takistuste tõttu sõiduteel (näit. ees liikuv või seisev suuremõtmeline transpordivahend).

Halb nähtavus ja piiratud vaatepiir on liiklemisele ebasoodsad tingimused. Seepärast tuleb juhil nendes tingimustes liikuda väiksema liikumiskiirusega, sellisega, mis võimaldab tal takistuse märkamisel õnnetust ära hoida. Kui see ei osutu enam võimalikuks, tuleb juhi poolt valitud liikumiskiirus antud tingimustes lugeda suureks.

Praktika näitab, et kõige hooletumalt suhtuvad juhid piiratud

³⁹ Tallinna Linna TSN TK MV Riikliku Autoinspeksiooni arhiiv. Kriminaal-asja algatamisest keeldumise 8. veebruari 1964. a. määrus.

nähtavusse, mis on tingitud kaugtulede ümberlülitamisest lähis-, eriti aga parktuledele, kui kohtutakse valgustamata teel teise transpordivahendiga. Neil juhtudel ei vähendata alati liikumiskiirust piirini, mis vastab nähtavusele.

Et kahe transpordivahendi lähenemisel pimedal ajal teineteisele lähistuledega ei ületa nähtavus kummalgi juhil praktiliselt 20—30 m (parktulede puhul on see veelgi väiksem), siis juhul, kui enne kaugtulede ümberlülitamist ei olnud tee vajalikus ulatuses hästi nähtav, tuleb kohtumisel teise transpordivahendiga kaugtulede ümberlülitamisel lähistuledele liikumiskiirust vähendada kuni 20 km/h. Selline nõue on otseselt väljendatud «Ohutustehnika eeskirjades» (p. 338). Möödumine vastutulevast transpordivahendist lähis- või parktuledega kiirusega 40—50 km/h, nagu seda pahatihti tehakse, tähendab äärmist riskimist. Neil juhtudel ei ole juhil sõidutee takistuse märkamisel õnnetuse ärahoidmine tavaliselt enam võimalik.

Kod. A. lükkas talvisel õhtul maantee paremal poolel tõukekelku. Talle lähenes tagant veoauto GAZ-51 kod. K. juhtimisel kiirusega umbes 40 km/h. Vastutuleva auto tõttu lülitas K. kaugtuled ümber parktuledele, vähendamata seejuures liikumiskiirust. Pärast autost möödasõitu lülitas K. kaugtuled ümber pooltuledele ja märkas siis ees liikuvat kod. A. Vaatamata pidurdamisele ja kõrvalepööramisele ei suutnud K. enam õnnetust vältida.

Uurimisorgan asus seisukohale, et K. ei rikkunud liiklemiseeskirju ja õnnetuses on süüdi ainult valel teepoolel liikunud A., ning lõpetas kriminaalasjas menetluse K. käitumises kuriteokoosseisu puudumise tõttu.⁴⁰

Meie arvates on K. poolt ebtõige liikumiskiiruse valik antud tingimustes ilmne.

Palju õnnetusi on jalakäijatega, kes astuvad ettevaatamatult sõiduteele seal seisvate suuremõotmeliste transpordivahendite (autobusside, veoautode jt.) tagant.

Sõiduteel seisev suuremõotmeline transpordivahend on vaadeldav vaatepiiri piirava esemena, sest see takistab juhil kas teatava osa sõidutee või sellega külgneva maa-ala mõneajalist jälgimist, kust transpordivahendi teele võib tulla ettevaatamatu jalakäija. Neil juhtudel võib juht sõiduteed ületada kavatsevat jalakäijat märgata alles siis, kui jalakäija on jõudnud juba kaugele sõiduteele. See asjaolu kohustab juhti mööduma eriti ettevaatlikult sõiduteel seisvast suuremõotmelisest transpordivahendist, kui ta ei saa olla kindel, et transpordivahendi tagant ei ole oodata ettevaatamatu jalakäija tulekut sõiduteele. Juhi ettevaatusabinõud seisnevad siin peamiselt ohutu liikumiskiiruse välikus, ümbruse hoolikas jälgimises ja möödumisel seisvast transpordivahendist

⁴⁰ Harju Rajooni Prokuratuuri kriminaaltoimik 08599/1963.

võimalikult suurema intervalli jätmises. Maanteel tuleb kõne alla helisignaali andmine.

Asjaoludeks, mis annavad juhile eriti alust eeldada seisva transpordivahendi tagant ettevaatamatu jalakäija sõiduteele astumise võimalust, on peatuskohas reisijaid mahalaskev autobuss ning üldse suuremõtmelise transpordivahendi seismine jalakäijate poolt sõidutee intensiivse ületamise kohtades (turuhoone, kaupluse jne. juures). Sellistes kohtades sõiduteed ettevaatamatult ületavale jalakäijale pealesõidu puhul ei saa juhi väidet, et ta ei võinud ette näha jalakäija sõiduteele astumise reaalsel võimalust, pidada põhjendatuks.

Nii lähenes veoauto GAZ-63 kod. A. juhtimisel 7 m laiusel tänaval kiirusega umbes 40 km/h peatuses seisvale autobussile. Seejuures juht üldse kiirust ei vähendanud, samuti ei andnud suunatulega märku suundumiseks vasemale. Samal ajal hakkas autobussi eest sõiduteed ületama alaealine, kes sai autolt löögi siis, kui tal jäi kõnniteele jõudmiseks teha vaid paar sammu.

Uurimisorgan asus seisukohale, et autojuht A. rikkus liiklemiseeskirju ainult sellega, et ei andnud suunatulega märku möödumiseks seisvast autobussist. Kuna see aga ei olnud põhjuslikus seoses toimunud õnnetusega, lõpetati asjas menetlus A. käitumises kuriteokosseisu puudumise tõttu.⁴¹

Meie arvates rikkus A. käesoleval juhul liiklemiseeskirju ka ebaõige liiklemiskiiruse valiku näol. Ja kuna see oli põhjuslikus seoses saanud kahjuliku tagajärjega, on A. käitumises kuriteokosseisu eitamine ebaõige.

3. a) Transpordivahendite ja jalakäijate liiklemise intensiivsuse all tuleb mõista transpordivahendite ja jalakäijate liiklemise tihedust ja nende liikumiskiirust.

Kui me transpordivahendite liiklemise intensiivsusest rääkides peame silmas transpordivahendite liiklemist sõiduteel, siis jalakäijate puhul tuleb silmas pidada ka jalakäijate liiklemist kõnniteedel ja teepeenardel. See tähendab, et juhil tuleb liikumiskiiruse valikul arvestada mitte ainult jalakäijate liiklemise intensiivsust sõiduteel, vaid ka kõnniteedel ja teepeenardel, kust jalakäijad võivad ootamatult astuda sõiduteele. On ju ilmne, et mida rohkem jalakäijaid kõnniteedel ja teepeenardel liikleb, seda suurem on nende ootamatu sõiduteele astumise võimalus.

Kui juht intensiivse liiklemisega tee- või tänavalõigule lähenedes ei vähenda liikumiskiirust määrani, mis võimaldab tal teiste liiklejate ettevaatamatu käitumise tõttu ohtliku olukorra tekkimisel võtta tarvitusele abinõud kahjulike tagajärgede ärahoidmiseks, ei ole juhtide väited, et nendel puudus võimalus ette näha valitud liikumiskiiruse osutumist antud olukorras liiga suureks, üldreeglinas arvessevõetavad.

⁴¹ Tartu Linna Prokuratuuri kriminaaltoimik 07441/1962.

b) Transpordivahendite ja jalakäijate liiklemise iseloomu ali tuleb mõista transpordivahendijuhtide ja jalakäijate käitumisviisi liiklusprotsessis. Nii võib jalakäija liikuda maanteepeenral sirgelt ja rahulikult; kuuldes tagant lähenemas transpordivahendit, vaatab ta tagasi ja võtab pärast seda veelgi lähemale teeservale või jääb koguni seisma, näoga läheneva transpordivahendi suunas. Jalakäija sellist käitumist võib juht vaadelda kui märguannet sellest, et tema lähenemist on märganud. Kuid jalakäija võib teepenral liikuda ka tuigerdades, pea rinnale langenud, nagu seda tihti teevad ebakained isikud, ja mitte millegagi märku andes, et ta on märganud lähenevat transpordivahendit.

Esimese jalakäija puhul võib juht olla põhjendatult veendunud selles, et teda on märganud, ning jätkata liikumist endise kiirusega. Teisel juhul tuleb juhil aga viivitamatult kiirust vähendada piirini, mis võimaldab jalakäijast möödumisel võtta tarvitusele abinõud kahjulike tagajärgede ärahoidmiseks, kui jalakäija peaks astuma mõne ootamatu sammu. Seda seepärast, et antud juhul ei saa juht olla põhjendatult veendunud selles, et jalakäija teda märkas ning et temalt ei ole oodata ettevaatamatut käitumist. «Transpordivahendite kõrgendatud oht nõuab, et transporditöötajad arvestaksid mitte ainult selle tehnika-alaga kokkupuutuvate kodanike õige, vaid ka ebaõige käitumise, juhuslike vigade võimalusega», ütleb V. Kudrjajtsev.⁴² Sellega tuleb täiesti nõustuda.⁴³

Teiste liiklejate käitumise peamisteks tunnusteks, mis lubavad eeldada liiklemisele ohu tekkimise võimalust ja kohustavad seega juhti suuremale ettevaatlikkusele, oleksid peale eespool juba märgitu (märgatav ebakaine olek) veel järgmised.

aa) Liiklemiseeskirjade rikkumine teise liikleja poolt.

Eeskätt tuleb siin kõne alla liikumine sõidutee ebaõigel poolel väljaspool linna ja asulaid.

Tähelepanekud näitavad, et ajutiselt ebaõigel teepoolel liiklejad, märgates lähenevat transpordivahendit, püüavad tihti pöörduda tagasi õigele teepoolle. Ebakaine oleku, kõrge eluea jt. põhjuste tõttu võivad nad valesti hinnata läheneva transpordivahendi kaugust ja liikumiskiirust ning asuda sõidutee ületamisele siis, kui transpordivahend on juba jõudnud ohtlikku lähedusse. See asjaolu kohustab läheneva transpordivahendi juhti olema eriti tähelepanelik sellisest liiklejast möödumisel. Seda aga transpordivahendijuhtid tihti ei ole ning õnnetuse korral väidavad, et teise liikleja poolt sõidutee ületamine oli neile ootamatu, nad ei võinud seda ette

⁴² В. Н. Кудрявцев, *op. cit.*, lk. 183.

⁴³ On avaldatud ka vastupidist arvamust. Nii ütleb N. Aleksejev, et sellisel juhul peaks liikuma «teosammul». Vt. Н. С. Алексеев, *Транспортные преступления*, Л., 1957, lk. 88. Seda argumenti ei saa lugeda veenvaks, sest praktika kummutab selle pidevalt. Valdav enamus meie juhtidest ei ole põhjustanud ühtegi liiklusõnnetust, kuid see ei tähenda sugugi, et nad liiguvad kogu aeg «teosammul». Nad lihtsalt ei kihuta seal, kus see võib olla ohtlik. Põhjendatud vajadust kogu aeg kihutada meie juhtidel vähemalt praegu veel ei ole.

näha ning seepärast ei pidanud ka vajalikuks varem liikumiskiiruse vähendamisele asumist. Teisiti öeldes, nad väidavad, neil puudunud võimalus ette näha, et nad antud tingimustes liiguvad ebaõige kiirusega.

Nii sõitis veoauto GAZ-51 kod. K. juhtimisel pimedal ajal peaaegu jäätunud asfalkattega maanteel kiirusega umbes 50 km/h. Umbes 100 m kauguselt nägi K. ees paremal mingisugust halli kogu. Kui vahemaa oli vähenenud 50 meetrile, märkas K., et temast paremal teeäärel tuleb vastu jalgrattur ebakindlalt, vingerdades. K. võttis siis vaid gaasi maha ja suundus jalgratturist möödumiseks mõnevõrra vasemale. Kui vahemaa oli vähenenud 15 meetrile, tegi jalgrattur järsu pöörde paremale ja jäi auto alla. Nagu selgus, oli jalgrattur ebakaines olekus.

K. selätas, et auto liikumiskiiruse vähendamiseks olnud tal võimalus juba varem, kuid ta ei teinud seda, kuna ei arvestanud jalgratturi sellise käitumise võimalust.

Uurimisorgan lõpetas asjas menetluse kuriteokoosseisu puudumise tõttu, leides, et K. ei rikkunud liiklemiseeskirju ning õnnetuses oli süüdi ainuüksi jalgrattur.⁴⁴

Jalgrattur käesoleval juhul kahtlematult rikkus liiklemiseeskirju, mis oli kahjuliku tagajärje saabumiseks määravaks põhjuseks. Ei saa aga nõustuda uurimisorganiga selles osas, et K. liiklemiseeskirju üldse ei rikkunud. Võttes arvesse jalgratturi liikumist vael teepoolel, tema vingerdavat sõitu, mis osutas ebakaine oleku võimalusele, samuti seda, et K. lähenes jalgratturile tuledega, tulede järgi aga on mõnikord raske otsustada läheneva transpordivahendi kauguse ja liikumiskiiruse üle, pidi K. ette nägema jalgratturi sellise käitumise võimalust. Ka pidi ta teadma, et liikudes peaaegu jäätunud asfaldil kiirusega umbes 50 km/h, ei ole ta ohtliku olukorra ootamatul kujunemisel suuteline kahjulikku tagajärge ära hoidma.

Seda, et transpordivahendid liiklevad NSV Liidu teedel ja tänavatel sõidutee paremal poolel, teab meil küll iga kodanik. Kõik aga ei tea, et jalakäijad liiklevad maanteedel vasakul teepeenral. Ka seda teadvatest isikutest eelistab teatav osa ikkagi liigelda parempoolsel teepeenral. Harjumusest liikuda maantee paremal peenral võib isik, kes liigub näiteks sõidutee keskel ja märkab siis järsku talle lähedale jõudnud transpordivahendit, panna pikemalt mõtlemata jooksu parema teepeenra suunas. Teatava osa jalakäijate selline harjumus ei saa olla teadmata transpordivahendijuhtidele ning nad on kohustatud seda arvestama möödumisel sõidutee keskel liikuvast jalakäijast.

Nii liikusid jalakäijad L. M. ja M. M. maanteel sõidutee keskel. Neile lähenes tagant mootorrattur S. Viimane andis jalakäijatele lähenemisel helisignaali ja asus siis nendest mööduma paremalt.

⁴⁴ Rapla Rajooni Prokuratuuri kriminaaltoimik SL-7/1961.

Niipea kui mootorratas oli jõudnud jalakäijate vahetusse lähedusse, pöördusid jalakäijad järsku paremale. Kuna S. ei olnud siis enam suuteline valitud kiiruse tõttu kõrvale pöörduma, toimus kokkupõrge ühe jalakäijaga.

Uurimisorgan lõpetas asjas menetluse mootorratturi käitumises kuriteokoosseisu puudumise tõttu. Tema käitumises ei leitud üldse liiklemiseeskirjade rikkumist.⁴⁵

Meie arvates rikkus S. liiklemiseeskirju jalakäijatest möödumisel ebaõige liikumiskiiruse valiku näol. Materjalidest nähtub, et pärast signaali andmist ei vaadanud jalakäijad tagasi. Sellest pidi S. oletama, et jalakäijad võisid tema signaali mitte kuulda, ning mööduma seepärast nendest suurema ettevaatlikkusega.

bb) Sõidutee ületamine kõrgealiste jalakäijate poolt.

Eriti ohtlikud liiklemisele on sellised juhud, mil jalakäija, jõudnud sõidutee keskele, peatub korraks, ja märganud siis lähenevat transpordivahendit, jätkab selle vahetus läheduses sõidutee ületamist või pöördub tagasi. Kõige sagedamini käituvad selliselt kõrgealised jalakäijad. Seda peab iga transpordivahendijuht arvestama. Kõrgealise jalakäija selline käitumine ei tohi talle olla ootamatuseks.

Nii lähenes sõiduauto «Moskvitš-403» kod. L. juhtimisel kiirusega umbes 40 km/h jalakäijale, kes oli ületamas sõiduteed juhi poolt vaadatuna vasakult paremale. Jalakäija märkamisel oli L. temast umbes 50 m kaugusel. L. seletuse kohaselt jäi jalakäija teekeskel seisma. Sellest ta järeldas, et jalakäija teda märkas, ja jätkas liikumist, vähendades kiirust mõnevõrra vaid gaasi juurdevoolu katkestamisega. Kui vahemaa nende vahel oli vähenenud 7—10 meetrile, alustas jalakäija uuesti liikumist. Kuna tänav oli kergelt kiilasjääs, ei olnud L-l nüüd enam võimalik autot peatada ja auto sõitis jalakäijale peale.

Uurimisorgan lõpetas selles asjas menetluse juhi käitumises kuriteokoosseisu puudumise tõttu, kuna ta liiklemiseeskirju ei olnud rikkunud ja õnnetus toimus ainuüksi kannatanu süül. Seejuures tuginevi eksperdi arvamusele, mille kohaselt juht, sõites kiirusega 40 km/h ja märgates umbes 50 m kaugusel sõidutee keskel seisvat jalakäijat, ei pidanud kohe alustama auto pidurdamist, sest võis eeldada, et jalakäija lähenevat autot märkab ja sellele ette ei astu.⁴⁶

Eksperti seisukoht printsiiabis ei ole vale. Antud konkreetsetes tingimustes näib see aga vastuvõetmatuna.

Ekspert ei võtnud siin arvesse kõigepealt seda, et jalakäijaks oli kõrgealine kodanik (tõsi, hämaruse tõttu võis see eemalt olla raskesti märgatav, kuid märgatav see siiski oli). Ei võetud arvesse ka seda, et teekate oli libe. Toimiku materjalidest ei nähtu, et jala-

⁴⁵ Tartu Linna TSN TK miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 9805/1964.

⁴⁶ Tallinna Linna Keskrajooni TSN TK miilitsaosakonna kriminaaltoimik nr. 4010/1963.

käija oleks sõiduteel seistes üldse vaadanud läheneva auto suunas. Kerkibki küsimus: mis alusel võis L. järeldada, et jalakäija lähenevat autot märkas ja sellele ette ei astu.

Meie arvates ei olnud L-il küllaldaselt alust selliseks eelduseks. Ei saa ju ainuüksi jalakäija hetkelisest peatumisest tänava keskel veel järeldada, et jalakäija peatus just läheneva transpordivahendi möödalaskmiseks. Seepärast oleks L-il tulnud jalakäija märkamisel asuda viivitamatult liikumiskiiruse efektiivsele vähendamisele ja alustada temast möödasõitu alles siis, kui oli ilmselt selge, et jalakäija seisatus tema möödalaskmiseks.⁴⁷

cc) Laste viibimine sõiduteel või selle läheduses.

On üldtuntud tõsiasi, et lapsed, samuti kui ebakained ja kõrgealised isikudki, ei suuda alati õigesti hinnata olukorda sõiduteel või valitseda oma käitumise üle, mistõttu neilt võib alati oodata üle sõidutee jooksmist transpordivahendi vahetus läheduses. See kohustab juhti pöörama erilist tähelepanu teepeenral või selle läheduses viibivatele järelevalveta lastele ja õigeaegselt reageerima nende kavatsusele ületada sõiduteed. Seepärast ei saa pealesõitu sõidutee ületavale lapsele, kui viimase viibimist sõidutee läheduses oli juhil võimalik märgata, lugeda vabandavaks põhjendusega, et juht ei võinud ette näha lapse sõiduteele ilmumist.

Need oleksid küsimused, mille juures siinkohal oli võimalik peatuda.

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ, СВЯЗАННЫХ С ПРИМЕНЕНИЕМ СТ. 204 УК ЭСТОНСКОЙ ССР

К. В. Нигола

Резюме

В настоящей статье делается попытка помочь разрешить некоторые вопросы, с которыми практика сталкивается при применении ст. 204 УК ЭССР и разработке которых, по нашему мнению, уделено недостаточно внимания. Разработка этих вопросов, служит предпосылкой для исследования автотранспортных преступлений в криминологическом аспекте.

1. Под движением транспортных средств следует понимать не любое их передвижение, а лишь такое, при котором передвижение из одного места в другое является для лица, под вождением которого находится транспортное средство, непосредственной

⁴⁷ Siin ja eespool toodud näidetes me ei pea liiklemiseeskirjade rikkumisi juhtide poolt niivõrd jämedateks, et nad põhjustaksid tingimata kriminaalvastutuse.

целью, служащей при этом средством достижения другой, в основном, экономической (но не только) цели, и которое совершается по улицам и дорогам. Следовательно, Правила безопасности движения транспортных средств действуют только на улицах и дорогах, ввиду чего практику некоторых судебно-следственных органов Эстонской ССР, вставшую на путь расширения сферы действия Правил движения, следует признать неверной.

Лицо, виновное в причинении вреда транспортным средством вне улиц и дорог, может нести уголовную ответственность по ст. 204 УК ЭССР лишь в тех случаях, если эта вина связана с нарушением правил технической эксплуатации транспортного средства. Поэтому положение, приведенное в пункте 4 Постановления № 2 Пленума Верховного Суда СССР от 9 апреля 1965 г., может быть учтено при применении ст. 204 УК ЭССР лишь частично. Такую конструкцию диспозиции ст. 204 УК ЭССР (а также диспозиции ст. 177 УК Молдавской ССР) нельзя считать удачной.

2. Из самоходных машин, движущихся в настоящее время на наших улицах и дорогах, к механизированным транспортным средствам относятся автомобили всех типов (в том числе и разные самоходные машины, сконструированные на автомобильном шасси), автобусы, троллейбусы, мотоциклы, мотороллеры, мотосколяски, мопеды с рабочим объёмом двигателя не менее 49,8 см³ и быстроходные колесные тракторы. Гусеничные тракторы, дорожные, строительные, уборочные, поливочные и пр. специальные машины, сконструированные не на автомобильном шасси, к механизированным транспортным средствам, по нашему мнению, не относятся, ввиду чего привлечение водителей таких машин по ст. 204 УК Эстонской ССР является неправильным. Более удачно решён этот вопрос в уголовных кодексах Армянской и Литовской ССР, где за причинение водителем трактора и других самоходных машин вреда предусмотрен специальный состав преступления.

3. Под причинением вреда ст. 204 УК Эстонской ССР имеет в виду как непосредственное, так и опосредствованное причинение ее. Водитель должен нести уголовную ответственность за наступившие вредные последствия и в тех случаях, когда нарушение им правил безопасности движения является лишь одной, может быть, довольно далекой причиной указанных последствий (разумеется, в случаях, если возможно предвидеть наступление вредных последствий).

4. Транспортное средство считается находящимся под вождем определённого лица только в случае, если это лицо при физическом воздействии на транспортное средство руководствуется целью его эксплуатации, т. е. целью передвижения из одного места в другое с помощью транспортного средства.

Транспортное средство не перестаёт находиться под вож-

дением данного лица также в случаях временных остановок в процессе движения (посадка пассажиров, устранение технической неисправности и т. д.).

Транспортное средство может находиться одновременно под вождением двух лиц.

5. При установлении субъективной стороны нарушения правил безопасности движения лицом, под вождением которого находилось транспортное средство, необходимо выяснить те конкретные условия, в которых это лицо управляло транспортным средством. При наличии определенных условий к утверждениям водителей о том, что они не могли предвидеть опасности для движения, следует относиться очень критично. Такими условиями являются: неблагоприятные дорожные условия, ненормальная видимость, вызванная переключением дальнего света фар на ближний при разъезде со встречным транспортным средством на неосвещенных участках улиц и дорог, нарушение правил движения другим участником движения, престарелые люди и дети на проезжей части дороги или улицы или вблизи их и т. д.