

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO  
TEISĖS FAKULTETO  
KRIMINALISTIKOS KATEDRA**

**INGA KARPICKAITĖ  
EKSPERTINIŲ TYRIMŲ PROGRAMA**

**EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO PRAKTIKA IR TOBULINIMO PERSPEKTYVOS  
(remiantis Utenos apskrities medžiaga)**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas -  
Prof. Vidmantas Egidijus Kurapka

Vilnius, 2008

## TURINYS

ĮVADAS.....	3
1. EISMO ĮVYKIŲ BAUDŽIAMOJI TEISINĖ BEI KRIMINALISTINĖ CHARAKTERISTIKA.....	9
2. EISMO ĮVYKIŲ KRIMINALISTINĖ CHARAKTERISTIKA IR TYRIMO PRAKTIKA UTENOS APSKRITYJE.....	23
2.1. Ikitėisminio tyrimo pradėjimas ir pirminiai veiksmai.....	28
2.2. Įvykio vietos apžiūra.....	31
2.3. Transporto priemonės apžiūra.....	35
2.4. Apklaustos.....	36
2.5. Apsvaigimo nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų nustatymas.....	37
2.6. Specialistas.....	39
2.7. Ekspertizių (objektų) skyrimas.....	41
3. EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO IR PREVENCIJOS TOBULINIMO KRYPTYS.....	43
IŠVADOS IR PASIŪLYMAI.....	49
LITERATŪRA.....	50
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA.....	53
SANTRAUKA VOKIEČIŲ KALBA.....	54
PRIEDAI.....	55

## I V A D A S

Žodžiai eismo įvykis įvairiomis kalbomis skamba skirtingai (pvz.: angliškai - accident, rusiškai - дорожно – транспортное происшествие ir t.t.), tačiau jų pasekmės vienodai skaudžios tiek Lietuvoje, tiek Europoje, tiek Rusijoje ir kitur. Įdomu pastebėti, jog pirmasis pasaulyje eismo įvykis, kuriame dalyvavo automobilis ir kurio metu žuvo žmogus, įvyko 1893 metais Niujorke, Brodvėje, o pirmasis Europoje įvykęs eismo įvykis žiniasklaidoje paminėtas 1896 metais rugpjūčio 17 d. <sup>1</sup>

Didėjantis automobilių skaičius įtakoja ir eismo įvykių augimą (žr. priedą Nr. 1). Logiška teigti, kad kai automobilių skaičius sparčiai auga, o kelių tinklas nesiplečia, didėja automobilių koncentracija, eismo intensyvumas, kamščiai ir t.t. Dėl to didėja eismo įvykių, juose žuvusių ir sužeistų skaičius. Daugelyje šalių eismo įvykiai yra valstybinio masto problema. Pavyzdžiui, JAV per metus žūsta apie 50000 žmonių, o sužeidžiama apie 35 - 40 kartų daugiau, Vokietijoje kasmet žūsta apie 14000 žmonių, Prancūzijoje - apie 11-14 tūkst. ir t.t. Tarptautinė sveikatos apsaugos organizacija nurodo, kad devyni eismo įvykiai iš dešimties įvyksta dėl eismo dalyvio kaltės, Vokietijoje eismo dalyviai kaltinami dėl 82%, Vengrijoje - dėl 74% eismo įvykių ir kt. <sup>2</sup>

Lietuvoje, per paskutinį Nepriklausomybės dešimtmetį valstybė kasmet eismo įvykiuose neteko vidutiniškai 810 piliečių ir buvo sužaloti vidutiniškai 5637 žmonės. Dėl eismo įvykių šalis kiekvienais metais patiria apytiksliai 800 mln. litų materialinius ir moralinius nuostolius. Lyginant su aukštą automobilizacijos lygį ir geriausius eismo saugumo rezultatus pasiekusiomis Europos valstybėmis, avaringumo rodikliai Lietuvoje 3 - 8 kartus blogesni, o eismo įvykių pasekmių rodiklis 4 - 10 kartų viršija analogiškus Vakarų Europos šalių rodiklius. Pastebėsime, jog didelę neigiamą įtaką eismo saugumui keliuose ir miestų gatvėse padarė staigus šalies automobilių parko padidėjimas. Per paskutinius 10 metų automobilių skaičius padidėjo net 40 % ir 2000 sausio 1 dieną sudarė 1 mln. 200 tūkst. Ne tik automobilių vairuotojams, bet ir pėstiesiems bei dviratininkams sunku prisitaikyti prie greitai besikeičiančių eismo sąlygų, kurias lemia spartus automobilių skaičiaus didėjimas. Naujos sąlygos yra ypač sudėtingos vyresnio amžiaus žmonėms, kuriems sunkiau prisitaikyti.

**Temos aktualumas (Praktinis aktualumas, naujumas).** Kasdienės eismo įvykių pasekmės yra ir transporto priemonių sangrūdos, ir materialiniai nuostoliai, ir daugybė prarastų žmonių aktyvaus gyvenimo metų, ir moraliniai nuostoliai šaliai. Kaip pastebime, šiandieną saugiame eisme dirba psichologai, elgesio specialistai, sociologai, socio-psichologai, kelių inžinieriai, mechanikos

<sup>1</sup> <http://www.lvs.lt> [žiūrėta 2008-08-05]

<sup>2</sup> <http://www.lvs.lt> [žiūrėta 2008-08-05]

inžinieriai, inžinieriai elektrikai, elektronikai, programuotojai, miestų planavimo specialistai, architektai, fizikai, biomechanikai, matematikai, statistikai, teisininkai, policininkai, marketingo specialistai, kai prieš 10 – 20 m. saugaus eismo srityje dirbo beveik vien inžinieriai.

Magistro baigiamojo darbo temos vienas iš pasirinkimo kriterijų buvo tai, kad Lietuva yra vienintelė Europos Sąjungos šalis, kurioje kasmet eismo įvykiuose žūsta daugiau kaip 200 žmonių vienam mln. gyventojų. Pabrėžtina, kad dažniausiai nutinkančių eismo įvykių rūšis – užvažiavimas ant pėsčiųjų, kurie sudaro apie 34,0 % visų eismo įvykių.<sup>3</sup> Svarbu paminėti, kad vidutinis žuvusiųjų eismo įvykiuose amžius sudaro 30–40 metų, kai tuo tarpu, nuo kitų priežasčių žmonės miršta vidutiniškai sulaukę 60–70 metų.

Dažnai girdime Lietuvos gyventojų nuomonę apie eismo įvykius šalyje – Lietuva unikali šalis, joje vyksta nepaaiškinami, kartais net mistiški dalykai. Keliuose diegiamos saugaus eismo priemonės ir būdai nepasitvirtina, o dažnai turi net atvirkštinį efektą, todėl kažką keisti tiesiog beprasmiška. Tačiau, eismo įvykiai, logiška manyti, yra ne stichinė nelaimė, nes beveik visus juos lemia žmogaus veikla, todėl daugelio jų galima būtų išvengti. Lietuva iki 2010 m. Europos Sąjungai (ES) išsipareigojo dvigubai sumažinti eismo įvykių ir žuvusiųjų keliuose skaičių. Per 2008 m. 10 mėnesių Lietuvoje įvyko 4102 eismo įvykiai, per tą patį praėjusių metų laikotarpį – 5361. Matyti, kad šiemet eismo įvykių sumažėjo 23,5 proc. Utenos apskrityje per š. m. 10 mėnesių įvyko 148 eismo įvykiai, per tą patį praėjusių metų laikotarpį – 225, šiemet eismo įvykių sumažėjo 34,2 proc. Nors eismo įvykių palyginus su praeitais metais mažėja, šiuo metu mes pastebime, jog rodikliai grįžta į įprastinį aukštą lygį.

Eismo įvykius teisine kriminalistine, kriminologine prasme apžvelgiančių, analizuojančių publikacijų nėra daug, taip pat ir mokslinė literatūra yra daugiau bendro pobūdžio, be to, Utenos apskrities eismo įvykių analizė daugiausiai atliekama naudojant tik statistinius metodus, todėl šiame baigiamajame darbe pasitelkiama publikuota mokslinė medžiaga, norminiai teisės aktai, statistiniai duomenys (Lietuvos mastu bei Utenos apskrityje), tai apibendrinama, susisteminama ir, remiantis moksliniais darbo metodais, analizuojama ir konstatuojama eismo įvykių, kaip nusikalstamos veikos, dabartinė būklė, tyrimo praktika bei tobulinimo perspektyvos Utenos apskrityje.

Magistro baigiamojo darbo **tikslas** – per baudžiamojo proceso įstatyme įtvirtintą reglamentavimą, dogmatinį teisės normų aiškinimą, jų praktinį realizavimą bei lyginimą, praktiką, naujomis tendencijomis išanalizuoti eismo įvykių tyrimo būklę bei tobulinimo perspektyvas Utenos apskrityje.

---

<sup>3</sup> <http://www.tkti.lt/index.php?id=611> [žiūrėta 2008-07-12]

Darbo tikslui pasiekti suformulavome šiuos **uždavinius**:

- Pateikti eismo įvykių Utenos apskrityje kriminalistinę charakteristiką;
- išanalizuoti eismo įvykių tyrimo būklę Utenos apskrities policijos komisariatuose (atskleisti pozityvią praktiką ir nurodyti trūkumus);
- pateikti pasiūlymus apie eismo įvykių tyrimo ir prevencijos tobulinimą.

**Analizės objektai** – eismo įvykių Lietuvoje bei Utenos apskrityje statistiniai duomenys, baudžiamosios bylos, kuriose atliktas eismo įvykių tyrimas, kita statistinė medžiaga, įrodomosios reikšmės gavimo atliekant eismo įvykių tyrimą teorinė bei praktinė analizė.

**Tyrimo dalykas.** Nusikalstamų veikų tyrimo praktika, susijusi su eismo įvykių tyrimu, kriminalistinė, procesinė literatūra, reglamentuojanti eismo įvykių tyrimą ir ekspertinę veiklą.

**Hipotezė** – Utenos apskrityje eismo įvykių tyrimo praktika turi trūkumų ir nepakankamai nukreipta į eismo įvykių prevenciją.

**Baigiamojo darbo struktūra.** Darbo turinį sudaro įvadas ir trys skyriai. Pirmajame magistro baigiamojo darbo skyriuje apibrėžėme eismo įvykių baudžiamąją teisinę bei kriminalistinę charakteristiką. Antrajame magistro baigiamojo darbo skyriuje pateikėme eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką ir tyrimo praktiką Utenos apskrityje. Trečiajame – eismo įvykių tyrimo ir prevencijos tobulinimo kryptis.

Darbo pabaigoje pateikėme panaudotos literatūros sąrašą, taip pat tyrimą papildančius priedus.

**Tyrimo metodai.** Baigiamajame darbe vadovavomės analizės, istoriniu, loginiu, statistiniu, anketavimo ir kt. metodais. Empirinis tyrimas atliktas remiantis ikiteisminio tyrimo pareigūnų, prokurorų apklausos metodu, kurio panaudojimo tikslas – sužinoti jų nuomonę dėl eismo įvykių tyrimo kokybės, techninių priemonių panaudojimo tokiuose tyrimuose galimybę. Iš viso apklausta 100 Utenos apskrities pareigūnų ir prokurorų, jie užpildė apklausos anketas (žr. priedą Nr. 2) taip pat anketuoti visi 118 per š. m. 10 mėnesių Utenos apskrityje pradėti ikiteisminiai tyrimai dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo pažeidimo (žr. priedą Nr. 3).

**Tyrimo šaltiniai.** Pagrindinius šio baigiamojo darbo šaltinius galima suskirstyti į dvi dalis: teisinius (kuriuos sudaro iš esmės norminiai šaltiniai) ir doktrinius (kurie šiame darbe iš esmės nurodyti kaip specialioji literatūra). Svarbiausi norminiai šaltiniai yra Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas (toliau – BPK), Lietuvos Respublikos teismo ekspertizės įstatymas ir Konvencija dėl eismo įvykiams taikytinos teisės.

BPK<sup>4</sup> reglamentuoja specialistų ir ekspertų skirtumą, jų funkcijas. Be to BPK įtvirtinta ir įrodymų (BPK 20 str. 2 d.) samprata, įrodomosios reikšmės samprata. Pastebėtina, jog 2003 metų gegužės 1 d. įsigaliojus naujamam BPK ir LR teismo ekspertizės įstatymui padidėjo ekspertų ir specialistų dalyvavimo baudžiamajame procese reglamentacijos apimtis. BPK yra įtvirtinti net atskiri skirsniai šiems proceso dalyviams: V dalies II skirsnis – „Ekspertas“, V dalies III skirsnis – „Specialistas“.

LR teismo ekspertizės įstatymu<sup>5</sup> įtvirtinti kvalifikaciniai reikalavimai teismo ekspertams, teismo eksperto kvalifikacijos suteikimo tvarka, specialių žinių panaudojimo atliekant teismo ekspertizės sąlygos bei tvarka, ekspertų statusas ir atsakomybė. Taigi šiems subjektams ir jų veiklai Lietuvos Respublikos teisės aktuose skiriamas nemažas dėmesys.

Konvencija dėl eismo įvykiams taikytinos teisės<sup>6</sup> įtvirtina teisę, taikytiną nustatant civilinę deliktinę atsakomybę už eismo įvykius, neatsižvelgiant į tai, kokia teiseną siekiama patraukti atsakomybėn. Joje pateikiami apibrėžimai, susiję su eismo įvykiais. Pavyzdžiui, pagal šią Konvenciją eismo įvykis apibrėžiamas kaip įvykis, kuriame dalyvauja viena arba daugiau transporto priemonių, neatsižvelgiant į tai, ar motorinės, ar ne, ir susijęs su eismu viešuosiuose keliuose, viešai prieinamose teritorijose arba privačiose teritorijose, į kurias gali patekti tam tikri asmenys.<sup>7</sup> Taip pat Konvencijoje nustatytos teisės taikymo ribos ir ypatumai. Šią Konvenciją Lietuva ratifikavo 2001 m. rugpjūčio 2 d. įstatymu „Dėl Konvencijos dėl eismo įvykiams taikytinos teisės ratifikavimo“ Nr. 483<sup>8</sup>

Šiame baigiamajame darbe remsimės Lietuvos ir užsienio mokslininkų darbais, taip pat doktriniais darbais.

Apibendrinsime keletą publikacijų, kurios turi tiesioginę reikšmę su autorės atliekamu tyrimu šiame baigiamajame darbe:

R. Burda kriminalistikos taktiką<sup>9</sup> išdėstė publikuotame leidinyje „Kriminalistikos taktika“, apibrėždamas pagrindines kriminalistikos taktikos ir atskirų nusikalstamų veikų rūšių tyrimo metodikos dalių sampratas. Šio autoriaus leidinyje pateikiami kriminalistikos taktikos teoriniai pagrindai ir sistema, iliustruojami praktiniais pavyzdžiais.

<sup>4</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1341.

<sup>5</sup> Lietuvos Respublikos 2002 m. spalio 29 d. teismo ekspertizės įstatymas Nr. IX-1161 // Valstybės žinios. 2002, Nr. 112-4969.

<sup>6</sup> Konvencija dėl eismo įvykiams taikytinos teisės // Valstybės žinios. 2001, Nr. 75-2639.

<sup>7</sup> Ten pat. 1 str.

<sup>8</sup> Lietuvos Respublikos 2001 m. rugpjūčio 2 d. įstatymas Nr. IX-483 „Dėl konvencijos dėl eismo įvykiams taikytinos teisės ratifikavimo“ // Valstybės žinios. 2001, Nr. 75-2632.

<sup>9</sup> Burda R. Kriminalistikos taktika. Vilnius: LTU Leidybos centras, 2001.

Įvykio vietos apžiūrą ir įvykio vietos tyrimą analizavo H.Malevski daktaro disertacijoje „Įvykio vietos apžiūra ir įvykio vietos tyrimas: naujas kriminalistinės koncepcijos modelis“.<sup>10</sup> Šioje disertacijoje pagilnamos labai svarbios kriminalistikos srities – įvykio vietos tyrimo taktikos teorinės žinios, analizuojami ne tik literatūros šaltiniai, bet ir užsienio šalių praktika. Taip pat autorius atlieka mokslinį tyrimą nagrinėdamas teorinius, procesinius, metodologinius ir organizacinius įvykio vietos tyrimo klausimus. Šiam baigiamajam darbui dr.H.Malevskio atliktas tyrimas aktualus požiūriu į naujų koncepcijų įgyvendinimą, siejant jį su nusikalstamų veikų tyrimu bei rengiant pasiūlymus, kaip pagerinti eismo įvykių kriminalistinį tyrimą, naudojant šiuolaikinius instrumentinius ekspertinius tyrimo metodus.

R.Genius ir P.Kuconis analizavo specialių žinių taikymą skiriant kompleksines teismo medicininės-autotechninės ekspertizes.<sup>11</sup> Autoriai pabrėžė, jog sukūrus naujus inžinerijos mokslų tyrimo metodus ir technines priemones, nuolat keičiasi ir inžinerijos mokslų srities, kaip specialiųjų žinių, taikymas tiriant nusikalstamas veikas, susijusias su eismo įvykiais.

R.Genius taip pat aprašė ir automobilių susidūrimo aplinkybių ekspertinio tyrimo, kai tokiaime procese taikomos kompiuterinės programos, ypatumus.<sup>12</sup>

J.Koruchovas<sup>13</sup> suskirstė pagrindines dažniausiai pasitaikančias eismo įvykių situacijas: transporto priemonių susidūrimas, užvažiavimas ant kliūties, užvažiavimas ant pėsčiojo, vertimas, avarija, transporto priemonių užsidegimas. Po to smulkiai išdėstė ir formalizavo šių situacijų požymius. Pastebėsime, kad autorius vien tuo nepasiribojo ir dar išdėstė ir formalizavo eismo įvykio aplinkos elementų požymius bei pėdsakų požymius. Būtent tokius požymius, kurie būdingi eismo įvykio pradinei, kulminacinei ir baigiamajai stadijoms.

J.Juškevičiūtė disertacijoje „Specialių žinių panaudojimas tiriant nusikaltimus: būklė ir perspektyvos“ sistemingai apžvelgia specialių žinių panaudojimą tiriant įvairias nusikalstamas veikas, išreiškia kryptingą elgesio modelį, kaip nusikalstamų veikų tyrimo „įrankį“, taip pat pateikia teorines rekomendacijas dėl nusikalstamų veikų tyrimo palengvinimo. Autorė akcentuoja, jog nusikalstamų veikų tyrimo kokybei, visų pirma, turi įtakos tyrėjo meistriškumas, patirtis ir sugebėjimas pritaikyti kriminalistikos žinias praktikoje.<sup>14</sup> Taip pat J.Juškevičiūtė kartu su

---

<sup>10</sup> Malevski H. Įvykio vietos apžiūra ir įvykio vietos tyrimas: naujas kriminalistinės koncepcijos modelis. Daktaro disertacija. Vilnius, 1997.

<sup>11</sup> Genius R., Kuconis P. Kompleksinių teismo medicininių-autotechninių ekspertizių skyrimas // Teisės problemos, 1995, Nr.1.

<sup>12</sup> R.Genius Automobilių susidūrimo aplinkybių ekspertinis tyrimas, taikant kompiuterines programas // Kriminalistikos ir teismo ekspertizės problemos. Mokslo darbų rinkinys. Vilnius. 1996.

<sup>13</sup> Корухов Ю.Г. Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений. Москва. 1998 г.

<sup>14</sup> Juškevičiūtė J. Specialių žinių panaudojimas tiriant nusikaltimus: būklė ir perspektyvos. Daktaro disertacija. Vilnius, 1998.

bendraautoriumi H.Malevski apibrėžia specialių žinių bei jos panaudojimo galimybių sampratą Kriminalinėje justicijoje publikuotame straipsnyje „Dėl specialių žinių termino apibrėžimo“<sup>15</sup>.

K.Stungys autoįvykio vietos tyrimo procesą<sup>16</sup> analizuoja kvalifikuoto eksperto, galinčio detalai atkurti dinamikoje visą autoįvykio, dažnai net ir sąmoningai užslėptą, situaciją besiremdamas teoriniais nuostatais bei daiktais bei duomenimis, turinčiais reikšmės tirti nusikalstamą veiką. Baigiamojo darbo autorės atliekamam tyrimui šis leidinys svarbus tuo, jog jame susistemintos autoįvykio ir jo mechanizmo tyrimo rekomendacijos bei išanalizuoti autoįvykio tyrimo klausimai.

**Praktinė darbo reikšmė.** Baigiamajame darbe išanalizavome eismo įvykių tyrimo ir tobulinimo praktiką Utenos apskrityje. Pateikėme išvadas ir pasiūlymus dėl eismo įvykių tyrimo ir prevencijos tobulinimo, kurie gali būti pritaikyti siekiant gerinti eismo įvykių tyrimą ir prevenciją Utenos apskrityje.

---

<sup>15</sup> Juškevičiūtė J., Malevski H. Dėl specialių žinių termino apibrėžimo // Kriminalinė justicija. LPA mokslo darbai. T.6. Vilnius, 1997.

<sup>16</sup> Stungys K. Autoįvykio vietos tyrimas. Vilnius, 2000.



## 1. EISMO ĮVYKIŲ BAUDŽIAMOJI TEISINĖ BEI KRIMINALISTINĖ CHARAKTERISTIKA

Kalbant apie eismo įvykius, jų ikiteisminį tyrimą, pirmiausia reikėtų paminėti, kad nusikalstamas veikas eismo saugumui reglamentuoja Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau - BK) XXXIX skyrius - „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui“.<sup>17</sup> Šiame skyriuje yra keletas baudžiamojo kodekso straipsnių, kurie apibrėžia nusikalstamas veikas transporto eismo srityje, tačiau šiame darbe bus nagrinėjamas tik vienas BK straipsnis - 281 str., numatantis atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių taisyklių pažeidimą.

Kelių eismo taisyklės<sup>18</sup> (toliau - KET) eismo įvykį apibūdina kaip įvykį kelyje, viešose arba privačiose teritorijose, kurio metu, dalyvaujant judančiai transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta ar apgadinta bent viena transporto priemonė, krovins, kelias, jo statiniai, ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas.

Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegija autoįvykio sampratą išaiškino 2005 m. sausio 5 d. nutartyje, priimtoje civilinėje byloje Nr.3K-3-2/2005- autoįvykio (autoavarijos) sąvokos apibrėžimo esminiai elementai yra judanti transporto priemonė, žmonių žuvimas ar sužalojimas ir (ar) įvykio vietoje buvusio turto sugadinimas. Įvykio vieta nebūtinai turi būti kelias įprastine šio žodžio prasme. Eismo įvykio vieta gali būti ne tik kelias, gatvė, bet ir privati teritorija, kurioje juda transporto priemonė.

Lietuvos teisės universiteto mokomajame leidinyje „Kriminalistikos taktika bei metodika“<sup>19</sup> rašoma, kad „Autoįvykis - tai įvykis, kurio metu, dalyvaujant važiuojančiai transporto priemonei, žuvo arba buvo sužalotas žmogus, sugadintos transporto priemonės, kroviniai, kelio ženklai, statiniai arba koks nors kitas turtas.“

Eismo įvykius galima būtų klasifikuoti taip:

- Susidūrimas. Tai įvykis, kurio metu judančios transporto priemonės susidūrė tarpusavyje.
- Apvirtimas. Tai įvykis, kurio metu judanti transporto priemonė apsvirtė. Apvirtimas nelaikomas kelių eismo įvykiu, jei jį įtakojo kitas įvykis.

<sup>17</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 89-2741.

<sup>18</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr.1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. // Valstybės žinios. 2003, Nr. 7-263.

<sup>19</sup> Burda R., Krikščiūnas R., Lajauskienė E., Malevski H., Matulienė S. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius. 2004. P.133.

- Užvažiavimas ant transporto priemonės. Tai įvykis, kurio metu judanti transporto priemonė užvažiavo ant stovinčios transporto priemonės. Tai apima priekabas ir puspriekabas. Nelaikoma užvažiavimu ant transporto priemonės tuomet, kai staiga stabdant ant sustojusios transporto priemonės užvažiuojama, tai laikoma susidūrimu.
- Užvažiavimas ant kliūties. Tai įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ar atsitrenkė į nejudantį daiktą (tilto atrama, stulpas, medis, atitvaros).
- Užvažiavimas ant pėsčiojo. Tai įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ant žmogaus ar pats žmogus atsitrenkė į transporto priemonę.
- Užvažiavimas ant dviratininko. Tai įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ant dviratininko, arba jis pats atsitrenkė į judančią transporto priemonę.
- Užvažiavimas ant vadeliojamo transporto. Tai įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ant gyvulio ar vadeliojamo vežimo ar rogių. Taip pat gyvulio užvažiavimas vadeliojamu vežimu ar rogėmis ant važiuojančios transporto priemonės.
- Užvažiavimas ant gyvulių. Tai įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ant paukščių ar gyvulių ar šie gyvūnai patys atsitrenkė į važiuojančią transporto priemonę, kurio metu buvo sugadintas transportas ar padarytas materialus nuostolis.
- Kiti įvykiai. Tai įvykiai, kurių nėra išvardintų įvykių sąrašė. Tai gali būti keleivio nukritimas važiuojančioje transporto priemonėje nuo staigaus stabdymo ar greitėjimo.<sup>20</sup>

Taigi, eismo įvykio (autoavarijos) sąvokos apibrėžimas esminiais elementais yra judanti transporto priemonė, žmonių žuvimas ar sužalojimas ir (arba) įvykio vietoje buvusio turto sugadinimas.

Transporto priemonė, kaip pagrindinis eismo įvykio elementas, apibrėžimas KET 44 p. kaip įrenginys, skirtas žmonėms ir (arba) kroviniams vežti. Ši sąvoka taip pat apima traktorius ir savaeiges mašinas.<sup>21</sup> Transporto priemonė analogiškai apibrėžiama ir Saugaus eismo automobilių

<sup>20</sup> Policijos departamento prie LR VRM metodinė medžiaga, skirta mokymams. 2008 m.

<sup>21</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr.1950 "Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo" // Valstybės žinios. 2003, Nr. 7-263.

keliais įstatyme.<sup>22</sup>

Eismo įvykio dalyviu gali tapti bet kuris eismo dalyvis - asmuo, dalyvaujantis kelių eisme (vairuotojas, pėsčiasis, keleivis).<sup>23</sup>

Priklausomai nuo kilusių pasekmių, eismo įvykiai tiriami kaip administracinės teisės pažeidimai arba kaip nusikaltimai ar baudžiamieji nusižengimai. Administracinę atsakomybę už KET pažeidimus reglamentuoja Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodekso dešimtas skirsnis.<sup>24</sup> Pastaruoju metu administracinė atsakomybė už KET pažeidimus yra itin sugriežtinta, siekiant sudrausminti vairuotojus bei sumažinti „karą keliuose“. Skirtingos eismo įvykio pasekmės bei kvalifikuojanti aplinkybė - apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, leidžia atskirti administracinę atsakomybę nuo baudžiamosios.

Kadangi šiame darbe bus nagrinėjama eismo įvykių tyrimo praktika, todėl kiek išsamiau reikėtų apžvelgti BK 281 str. numatytos nusikalstamos veikos sudėtį.

BK 281 str. – kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas. Šiame straipsnyje nusikalstamos veikos skirstomos atsižvelgiant į kilusias pasekmes - nesunkaus sveikatos sutrikdymo, sunkaus sveikatos sutrikdymo ar žmogaus žūties. Šio straipsnio 2 dalyje yra įtvirtinta dar viena pasekmė - didelė turtinė žala. Kvalifikuojanti aplinkybė - apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Blaivaus asmens baudžiamosios atsakomybės, jei nukentėjusiajam ir buvo padaryta didelė turtinė žala, BK nenustato. Kiekvienu atveju, atsižvelgiant į konkrečios bylos aplinkybes, nukentėjusiojo turtinę padėtį, sugadinto turto vertę, didelės turtinės žalos dydis nustatomas atskirai.

BK 281 str. eismo įvykį sieja su KET ar transporto naudojimo taisyklių pažeidimais bei dėl šių pažeidimų kilusiais atitinkamais padariniais. Taip siekiama užtikrinti, kad būtų vykdomi visi KET reikalavimai dėl saugos transporto priemonių naudojimo.

Tuo tarpu KET nurodyta, kad eismo įvykis - tai tam tikra situacija, kurios metu, dalyvaujant judančiai transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta ar apgadinta bent viena transporto priemonė, krovins, kelias, jo statiniai, ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas. Taigi KET pateiktame eismo įvykio apibrėžime nurodyti eismo įvykio galimi padariniai bei KET saugomi objektai. Būtent KET vadovaujamosi kvalifikuojant administracinius pažeidimus bei skiriant bausmes už juos.

---

<sup>22</sup> Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr.92-288.

<sup>23</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr.1950 “Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003, Nr. 7-263.

<sup>24</sup> Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas // Valstybės žinios. 1985, Nr.1-1.

LR BK 281 str. nurodyto nusikaltimo objektas - transporto eismo saugumas bei automobilių ir kitų savaeigių automobilių eksploatavimas. Papildomas objektas - žmogaus sveikata, gyvybė ir nuosavybė. Žala padaroma vairuojant ar kitaip eksploatuojant transporto priemonę. BK 281 str. 9 d. teigiama, kad minėtame straipsnyje nurodytos kelių transporto priemonės yra visų rūšių automobiliai, traktoriai, kitos savaeigės mašinos, troleibusai, motociklai ir kitos mechaninės transporto priemonės. Kitomis savaeigėmis mašinomis laikytinos tokios, kurios skirtos specialioms darbams atlikti: kelių tiesimo - greideriai; derliaus apdorojimo - įvairių rūšių kombainai (javų, bulvių, runkelių, linų ir t.t.), komunalinio ūkio - gatvių valymo, šiukšlių surinkimo, gatvių laistymo, sanitarinių ir t.t. Kitos mechaninės priemonės, laikytinos transporto priemonėmis, galėtų būti motorogės, motoroleriai ir pan. Prie transporto priemonių nepriskirta arkliais traukiami vežimai, dviračiai ir pan.<sup>25</sup>

Sąvoka „mechaninė transporto priemonė“ pagal BK 281 str. 8 d. prilygintina Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme ir KET vartojamai sąvokai „motorinė transporto priemonė“. Sąvoka „motorinė transporto priemonė“, apima variklį turinčias transporto priemones, išskyrus bėgines transporto priemones ir mopedus<sup>26</sup>. Atsižvelgiant į tai, mechanine transporto priemone nelaikytinas mopedas, dviratis ir arklio traukiamas vežimas.

BK 281 str. apibrėžta nusikalstamos veikos objektyvioji pusė apima visus materialinės nusikaltimo sudėties požymius: veiką, pasekmes bei priežastinį ryšį tarp veikos (pažeidimo) ir pasekmių (žalos).

Taigi, veika - kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimas. Eismo saugumo pažeidimas tai važiavimas nesilaikant KET reikalavimų, neleistas lenkimas, itin dažnas greičio viršijimas ir kt. Transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimas galėtų būti keleivių vežimas tam nepritaikytomis transporto priemonėmis.

Nusikalstama veika gali pasireikšti tiek veiksmis, tiek ir neveikimu, pvz.: kai transporto priemonė stovi draudžiamoje vietoje. Atsakomybė už minėtame straipsnyje nurodytas nusikalstamas veikas atsiranda tuomet, kai dėl eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo atsiranda BK 281 str. numatytos pasekmės: nesunkiai ar sunkiai sutrikdoma žmogaus sveikata, žūsta žmogus arba nukentėjusiajam padaroma didelė turtinė žala. Padarinių atsiradimas neatsiejamas nuo eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo, todėl atliekant ikiteisminį tyrimą privalu įrodyti šį priežastinį ryšį, nurodyti, kokie KET reikalavimai buvo

<sup>25</sup> Baudžiamoji teisė.2 knyga. Vilnius. 2000. P.251.

<sup>26</sup> Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 92-2883; 2002, Nr. 123-5543.

pažeisti.

Reikėtų atkreipti dėmesį, jog autoįvykiui atsirasti reikšmės gali turėti gana platus diapazonas veiksmų:

a) neteisingi paties vairuotojo veiksmai;

b) neteisėti kitų eismo dalyvių (pėsčiųjų, kitų transporto priemonių ir t.t.) veiksmai;

c) saugiam eismui sukuria pavojų kiti asmenys (nepažymėti kelio remonto darbai, netinkamas apšvietimas ir pan.);

d) pačios transporto priemonės defektai, kurie gali būti arba gamintojo, arba atsirasti eksploatuojant transporto priemonę ir pan.<sup>27</sup>

Nustačius eismo įvykį sukėlusias priežastis, įvertinus šių priežasčių įtaką pasekmėms, galima spręsti apie kalto asmens patraukimą baudžiamojon atsakomybėn.

Nagrinėjamos nusikalstamos veikos subjektyviosios pusės požymis - kaltė apibūdinama neatsargumu. BK 281 str. 7 d. nurodyta, kad asmuo atsako pagal minėto straipsnio 1-6 dalis tik tuo atveju, kai jose numatytos veikos yra padarytos dėl neatsargumo. Tais atvejais, kai asmuo pažeidžia KET tyčia ir tokiais savo veiksmais siekia tam tikrų padarinių, jo padaryta veika įgyja visai kitą pobūdį ir gali būti kvalifikuojama kaip tyčinis nužudymas, nesunkus ar sunkus sveikatos sutrikdymas ar turto sužalojimas.

Kai taisyklės pažeidžiamos tiesiogine tyčia, kaltė dėl padarinių gali būti nusikalstamas pasitikėjimas ar nusikalstamas nerūpestingumas. Vertinant vairuotojo kalbę, būtina atsižvelgti į taisyklių pažeidimo pobūdį (nežymus, esminis, šiurkštus), jo psichinį santykį su pačiu pažeidimu (tyčia, neatsargumas), ir su padariniais (nusikalstamas pasitikėjimas, nerūpestingumas), ir pavojingų padarinių atsiradimo tikimybę.

Neatsargumas dėl padarinių nulemia ir visą nusikaltimą kaip neatsargų.

Motyvai, kuriais vadovavosi kaltininkas, pažeisdamas eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles, nusikaltimo sudėčiai apibūdinti reikšmės neturi. Tačiau patys motyvai gali būti ir pozityvūs, ir negatyvūs. Pavyzdžiui, ar važiavimo greitis buvo viršytas todėl, kad buvo vežamas ligonis, ar todėl, kad įtarus vairuotoją esant neblaivų jis, vengdamas sulaikymo, važiavo neleistinu greičiu ir padarė avariją. Suprantama, jog elgesio motyvacija šiuo atveju gali būti labai svarbi sprendžiant baudmės dydžio klausimą.<sup>28</sup>

Šios nusikalstamos veikos subjektas yra kiekvienas pakaltinamas 16 metų amžiaus asmuo. Kadangi teisė vairuoti transporto priemonę mūsų šalyje suteikiama tik asmenims, sulaukusiems 18

<sup>27</sup> Baudžiamoji teisė. 2 knyga. Vilnius. 2000. P.253.

<sup>28</sup>Ten pat. P. 254.

metų, todėl visgi didžiąją dalį nusikaltimų padaro asmenys, vyresni nei 16 metų. Pastaruoju metu neretai spaudoje minimi atvejai, kai transporto priemonės neteisėtai vairuoja ir nepilnamečiai, kartais net mažamečiai asmenys. Baudžiamajon atsakomybėn traukiami visi turintys 16 metų asmenys, nepriklausomai nuo to, ar turi teisę vairuoti transporto priemonę, ar jie vairavo nuosavą transporto priemonę, ar priklausančią kitiems asmenims, įstaigoms ar organizacijoms.

Pagal BK 281 str. esminės reikšmės baudžiamosios atsakomybės griežtumui turi transporto priemonės vairavimas esant apsvaigusiam nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 452 patvirtintose „Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklėse“<sup>29</sup> nurodyta, kad apsvaigimas - asmens psichikos būseną ar elgesio sutrikdymas, kurį sukelia pavartotos psichiką veikiančios medžiagos (narkotinės priemonės, psichotropinės ir kitos svaigos medžiagos), išskyrus etilo, metiko, propilo, butilo, amilo, heksilo alkoholi (toliau vadinama - alkoholis).

Minėtose taisyklėse neblaivumas (girtumas) apibūdinamas kaip asmens, apsvaigusio nuo alkoholio, būseną, kai alkoholio koncentracija biologinėse organizmo terpėse - iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kituose organizmo skysčiuose viršija įstatymuose, Europos sąjungos teisės aktuose ar šių taisyklių 3 punkte nustatytą maksimalią leistiną normą.

Šių taisyklių 3 punkte nurodyta, kad asmenų, vairuojančių antžeminio, vandens transporto priemonės, iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kitose organizmo skysčiuose leidžiama maksimali etilo alkoholio koncentracija vairavimo metu yra 0,4 promilės (išskyrus atvejus, kai įstatymai nustato kitaip).

BK 281 str. 8 d. taipogi analogiškai nurodyta, jog laikoma, kad asmuo apsvaigęs nuo alkoholio, kai jo kraujyje yra 0,4 promilės ir daugiau alkoholio. Reikia atkreipti dėmesį, kad apsvaigimo nuo alkoholio laipsnis veikia kvalifikavimui įtakos neturi, į tai paprastai atsižvelgiama tik skiriant bausmę.

Šiame straipsnyje dėl asmens apsvaigimo nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų nepasisakoma, todėl nustačius bet kokį, net ir labai nedidelį tokių medžiagų kiekį ir jo poveikį asmens organizmui, dėl ko būtų galima teigti, kad asmuo buvo apsvaigęs nuo minėtų medžiagų, asmeniui taikoma griežtesnė baudžiamoji atsakomybė.

Jei BK 281 str. nustatyta transporto priemonių vairuotojų baudžiamoji atsakomybė, tai BK

---

<sup>29</sup> LR Vyriausybės nutarimas „Dėl transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2006, Nr. 56-2000.

282 str. – nustato kitų eismo dalyvių atsakomybę už transporto eismo ar saugumo taisyklių pažeidimą. Straipsnio dispozicijoje rašoma, kad „tas, kas nevairuodamas transporto priemonės pažeidė transporto eismo tvarkos ar saugumo taisykles, jeigu dėl to žuvo žmogus arba buvo sunkiai sutrikdyta žmogaus sveikata, baudžiamas areštu arba laisvės atėmimu iki penkerių metų.“

Įvairių rūšių transporto eismo saugumas priklauso ne tik nuo asmenų, kurie šį transportą vairuoja, su juo dirba, bet ir nuo šio transporto techninės būklės. Transporto įvykius, kaip rodo praktika, dažnai sukelia ir kiti eismo dalyviai: keleiviai, pėstieji, dviratininkai, važnyčiotojai ir pan. Kiekvienai transporto rūšiai yra nustatomos tam tikros taisyklės (pvz. geležinkelio ruože, oro uosto nusileidimo aikštelėse, gatvėse ir pan.), kurių privalo laikytis kiekvienas asmuo.<sup>30</sup>

BK 282 str. nurodyto nusikaltimo sudėties tiesioginis objektas - transporto eismo saugumas, tvarka, papildomas - žmogaus gyvybė ir sveikata.

Nusikaltimo objektyvioji pusė apibūdinama blanketiniame straipsnyje, taigi įstatymas objektyviosios pusės požymių neišskiria, pažymėdamas, kad yra pažeistos specialios taisyklės, todėl atsakomybė kyla tik tuomet, kai dėl pažeidimo atsiranda straipsnyje įvardinti padariniai. Svarbu pažymėti, kad atsiradę padariniai priežastiniu ryšiu turi būti susiję su transporto eismo tvarkos ar saugumo taisyklių pažeidimu. Jei padariniai atsirado dėl kitų priežasčių, aptariamoms nusikaltimo sudėties inkriminuoti negalima.

Jei taisyklės buvo pažeistos, tačiau jos nesukėlė jokių pasekmių ar tos pasekmės nebuvo sunkios, tai tokia veika nesudaro nusikaltimo, o tik administracinės teisės pažeidimą (pvz. asmuo nenustatytoje vietoje perėjo gatvę).

Subjektyviosios pusės požymis - kaltė veikos požiūriu gali būti tyčia arba neatsargumas. Tačiau padarinių atžvilgiu galimas neatsargumas. Taigi, asmuo atsako pagal BK 282 str. tik tuomet, jei jame numatytos veikos buvo padarytos dėl neatsargumo. Jei asmuo pažeidžia transporto eismo tvarkos ar saugumo taisykles, kad sukeltų žmonių mirtį ar sunkiai sutrikdytų jų sveikatą - veikos kvalifikacija gali būti kitokia (pvz. tyčinis nužudymas).

BK 282 str. nusikaltimo subjektas tiesiogiai neįvardintas, tačiau galima teigti, kad tai asmuo, nesilaikantis transporto eismo tvarkos ar saugumo taisyklių. Tai yra pakaltinamas, turintis 16 metų asmuo.

Atkreiptinas dėmesys, kad BK 282 str. įvardinta veika nediferencijuojama tokio kvalifikuojančio požymio kaip apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Taigi, visiškai neprivaloma įrodinėti šią aplinkybę, tačiau teismo tai

---

<sup>30</sup> Baudžiamoji teisė. 2 knyga. Vilnius. 2000. P 266-267.

gali būti traktuojama kaip baudžiamąją atsakomybę sunkinanti aplinkybė.

Nagrinėjant eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką, reiktų trumpai apžvelgti bendrą charakteristikos sąvokos sampratą. Tarptautinių žodžių žodyne rašoma, kad charakteristika - apibūdinimas, kieno nors arba kurio nors daikto skiriamųjų savybių, privalumų ir trūkumų aprašymas, apibrėžimas.<sup>31</sup>

Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika apibrėžiama kaip sistema tarpusavyje susijusių apibendrintų duomenų apie itin tipinius požymius, pasireiškiančius atskiro nusikaltimo būdu bei mechanizmu, jo įvykdymo aplinkybėmis, nusikaltėlio asmenybe ir kitomis šio nusikaltimo pusėmis, kurių duomenys svarbūs praktiniams tyrimo uždaviniams spręsti.<sup>32</sup>

Didelį dėmesį kriminalistinės nusikaltimo charakteristikos sąvokos, turinio ir struktūros sukūrimui skyrė savo darbuose rusų profesorius R.S. Belkinas.<sup>33</sup>

Kriminalistinės charakteristikos struktūrą jis įvardija kaip susidedančią iš sekančių elementų:

- pradinės informacijos tipinė charakteristika;
- sistema duomenų apie tipinius šios rūšies nusikaltimų įvykdymo ir slėpimo būdus ir tipines jų panaudojimo pasekmes;
- galimo nusikaltėlio asmenybė ir galimi nusikaltimo motyvai bei tikslai;
- galimos nusikaltimo aukos asmenybė ir duomenys apie tipinį pasikėsینimo objektą;
- duomenys apie kai kuriuos tipines nusikaltimo įvykdymo aplinkybes(vieta, laikas, aplinka);
- duomenys apie tipines aplinkybes, prisidėjusias prie konkretaus nusikaltimo įvykdymo.

R.S. Belkinas teigia, kad kriminalistinė nusikaltimo charakteristika pagal savo prigimtį turi suteikti praktiniams darbuotojams objektyvų tam tikro nusikaltimo atspindį. Ji turi jungti savyje informaciją apie bendrus atitinkamo nusikaltimo bruožus, kurie turi sudaryti nusikaltimų tyrimo metodikos pagrindą.<sup>34</sup>

A.G. Filipovas kaip kriminalistinės charakteristikos elementus skiria:

- nusikalstamo pasikėsینimo objektą;
- nusikaltimo įvykdymo ir slėpimo būdą;
- aplinkybes, kurioms esant buvo ruošiamasi įvykdyti nusikaltimą ir nusikaltimas buvo įvykdytas;
- nusikaltėlių paliktų pėdsakų ypatumus;

<sup>31</sup> Tarptautinių žodžių žodynas. Mintis. Vilnius, 1969.

<sup>32</sup> Криминалистика. Под ред. Е.П. Ищенко. , 2000., С. 466

<sup>33</sup> Белкин Р.С. Криминалистика. Москва. 1999. С. 333.

<sup>34</sup> Белкин Р. С. Криминалистическое обеспечение деятельности органов внутренних дел. Москва. 1999 г. С. 326



-nukentėjusiojo ir nusikaltėlio asmenybės.<sup>35</sup>

Apibendrinant būtų galima teigti, kad kriminalistinė nusikaltimo charakteristika - apibendrintų duomenų sistema apie tipinius nusikaltimo padarymo pėdsakus, būdą, mechanizmą, nusikaltėlio asmenybę ir kitus esminius nusikaltimo padarymo bruožus ir savybes, kurie įtakoja nusikaltimų tyrimą ir atskleidimą.

Lietuvių autorė S. Matulienė, tyrinėdama kriminalistinę charakteristiką kaip visumą kriminalistikai svarbių nusikaltimo požymių, išryškinančių nusikaltimą, jo padarymo mechanizmą ir dėsningumus, savo daktaro disertacijoje „Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teoriniu ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija“, pateikė šiuos pasiūlymus:

Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika reikėtų vadinti visumą kriminalistikai svarbių savybių, išryškinančių patį nusikaltimą, jo padarymo mechanizmą ir dėsningumus, kurie išsidėsto keliose sistemose (elementų, dėsningų ryšių tarp elementų ir duomenų, padedančių išskirti ir patikrinti tyrimo versijas) pagal penkis lygius:

- Bendrąją kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką, kuri suprantama kaip abstraktus jos elementų tarpusavio ryšių, dėsningumų, būdingų visoms nusikaltimų rūšims, aprašymas.

- Atskirų nusikaltimų grupių kriminalistinė nusikaltimų charakteristika - tai žemesnis nusikaltimų aprašymas, informacinis modelis, kuris apibūdina tam tikros nusikaltimų grupės požymių kriminalistinę sistemą.

- Atskirų nusikaltimų rūšių kriminalistinė charakteristika - ji apima požymius, būdingus konkrečių nusikaltimų masyvui, t.y. atitinkamai nusikaltimų rūšiai būdingų bruožų aprašymas.

- Atskirų nusikaltimų porūšių kriminalistinė charakteristika - tai visuma duomenų apie tam tikro porūšio nusikaltimus.

- Atskiro, konkretaus nusikaltimo kriminalistinį apibūdinimą, kuris nėra tipinis nusikaltimo aprašymas, o yra konkretaus nusikaltimo informacinis modelis.

Praktinė nusikaltimų charakteristikos reikšmė yra ta, kad tyrėjas padaryto nusikaltimo atveju išsiaiškines (nustatęs) net vien ar keletą atitinkamo nusikaltimo elementų ir sulyginęs juos su turimomis tipinėmis nusikaltimų charakteristikomis gali susidaryti vaizdą apie tiriamą nusikaltimą. Nusikaltimo tyrimo charakteristika gali būti vertinama kaip tikėtinas modelis ir atitinkamai panaudota tyrėjo praktikoje kaip efektyvi orientuojanti informacija, nurodanti nusikaltimo pėdsakų susidarymo mechanizmą, jų paieškos erdvę ir kitus svarbius nusikaltimo tyrimo orientyrus.

---

<sup>35</sup> Филипов А. Г. Криминалистика. Москва. 1998. С. 102.

Tikslinga sukurti ikiteisminio tyrimo įstaigose informacinius atskirų nusikaltimų rūšių kriminalistinių charakteristikų duomenų bankus. Tai leistų pasiekti geresnių nusikaltimų tyrimo rezultatų. Visa informacinė sistema turėtų būti skirta plačiam vartotojų būriui, juos diferencijuojant: sistemoje gali būti sukurtos ir individualios posistemės, skirtos tyrėjų poreikiams. Galėtų būti sudarytos kaip universalios, viską apimančios, ir nacionalinės bei regioninės informacinės sistemos.

Aktualiausios šiandien yra tyrėjo lygmens informacinės sistemos, kuriomis tiesiogiai gali naudotis nusikaltimus tiriantis asmuo.

Pasak S. Matulienės, kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sistemą sudaro šie elementai:

- nusikaltimo būdas,
- asmuo, padaręs nusikaltimą,
- pasikėsینimo dalykas ir (arba) nukentėjusysis,
- nusikaltimo situacija<sup>36</sup>

Taigi, remiantis šiais elementais ir tarp jų egzistuojančiais ryšiais, galima formuoti nusikaltimų tyrimo teorinius ir metodologinius pagrindus, prognozuoti naujų nusikaltimų būdų ir priemonių atsiradimą, atlikti mokslinius kriminalistinius tyrimus.

Todėl galima sutikti su H.Malevski ir E.Kurapkos nuomone, kurie teigia, jog kiekvienos nusikaltimų rūšies tyrimo metodikos pagrindinis elementas yra kriminalistinė nusikaltimų charakteristika. Tik gerai išmanydami jos elementus, galime efektyviai, operatyviai ir tikslingai tirti konkretų nusikaltimą, nes priešingu atveju ši veikla yra ne planingas, mokslinėmis rekomendacijomis pagrįstas tyrimas, bet chaotiškas, tarpusavyje nesusietų veiksmų konglomeratas, skirtas siekti labai miglotai suprantamo tikslo.<sup>37</sup>

Privalomu kriminalistinės eismo įvykių charakteristikos elementu yra priešingi teisei eismo įvykio dalyvių: vairuotojų, pėsčiųjų, asmenų, atsakingų už transporto priemonės techninį stovį ir eksploataciją, veiksmai ir elgesys.<sup>38</sup>

Dažniausiai eismo įvykiai įvyksta esant pažeidimams, kuriuos padaro transporto priemonių vairuotojai:

- transporto priemonės vairavimas apsvaigus nuo alkoholio;
- greičio viršijimas;

---

<sup>36</sup> Matulienė S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija. Vilnius, 2004.

<sup>37</sup> Kurapka E., Malevski H. Šiuolaikinė nusikaltimų tyrimo koncepcija ir jos kriminalistinis bei procesinis užtikrinimas. Pirmieji rezultatai. Jurisprudencija. 2003. Nr. 43(35). P.81.

<sup>38</sup> Криминалистика. Под редакцией И.Ф.Крылова. Ленинград. 1976. С. 547.

- nesilaikymas lenkimo, posūkio ar eiliškumo taisyklių;
- išvažiavimas į kairiąją eismo juostą;
- žmonių ar krovinio vežimo taisyklių nesilaikymas;
- techniškai netvarkingos transporto priemonės eksploatavimas;
- saugios distancijos nesilaikymas vairuojant ;
- šviesoforo signalų nepaisymas;
- konkrečios važiavimo situacijos neįvertinimas ir t.t.

Eismo įvykiai gali įvykti ir esant neteisėtiems pėsčiųjų veiksams:

- pereinant važiuojamąjį kelio dalį priešais važiuojančią transporto priemonę;
- netikėtai pasirodant priešais važiuojančią transporto priemonę iš už kokio nors šalia esančio objekto;
- judėjimas išilgai važiuojamosios kelio dalies;
- šviesoforo signalų nepaisymas;
- vaikų ir paauglių žaidimai šaligatvyje ir važiuojamojoje kelio dalyje ir t.t.

Eismo įvykiai gali įvykti ir dėl pažeidimų, kuriuos padarė asmenys, atsakingi už techninę transporto priemonių būklę ir jų eksploataciją.<sup>39</sup>

Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika apima visumą bendrų, pavienių ir individualių tarpusavyje sąlygotų savybių, ypač pasireiškiančių nusikaltimo mechanizme, kai kuriose jo įvykdymo ypatybėse, nusikaltimo įvykdymo aplinkoje ir būde, o taip pat ir dalyvaujančiojo asmens charakterio ypatumuose. Eismo įvykių tyrimo duomenys parodo, kad jų kriminalistinės charakteristikos pagrindinis elementas yra būtent nusikaltimo mechanizmas, o ne jo įvykdymo būdas, kaip tai neretai pastebima kitų nusikaltimų kriminalistinėje charakteristikoje. Eismo įvykio įvykdymo būdas, turintis išskirtinius bruožus, dažniausiai vaidina išskirtinį vaidmenį eismo įvykio mechanizmo ir kitų kriminalistinės charakteristikos elementų atžvilgiu. Tuo tarpu kaip eismo įvykio mechanizmas suprantama visuma tarpinių būsenų ir procesų, formuojančių pasekmes tarp sąveikaujančių objektų materializuotame ar idealizuotame pavidale, priešavariniame, avariniame ir poavariniame eismo įvykio etape.

Eismo įvykio įvykdymo būdas, kaip savarankiškas kriminalistinės charakteristikos elementas, dažniausiai nagrinėjamas iš priešavarinio elgesio pozicijos, kaip buvo pasinaudota galimybe išvengti neigiamų pasekmių arba jas sumažinti. Eismo įvykio fakto ar dalyvavimo jame nuslėpimas, o kartais ir bandymas užmaskuoti įvykį kaip kitą nusikaltimą, yra minėtos

---

<sup>39</sup> Ten pat.P. 547

charakteristikos savarankiški elementai.<sup>40</sup>

Taigi, eismo įvykį sukelia tiek objektyvios, tiek subjektyvios priežastys, kurios turi būti nuodugnai išsiaiškinamos kiekvieno tyrimo metu.

Prie subjektyvių priežasčių priskiriamos tokios priežastys, kurios lemia pačių eismo dalyvių (vairuotojų, pėsčiųjų, keleivių) veiksmų sukeltus kelių eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus, arba jų neteisingi veiksmai ir elgesys gatvėse ar keliuose, kituose eismo ruožuose.

Objektyviomis laikomos tokios priežastys, kaip gatvių planavimo trūkumai, kelių ruožų apšvietimas tamsiu paros metu, kelio dangos būklė, eismo reguliavimo priemonių gedimas, transporto priemonių atskirų agregatų gedimas, meteorologinės eismo sąlygos.<sup>41</sup>

Tirdamas eismo įvykį, tyrėjas susiduria su įvykio vieta, kurioje įvyko eismo įvykis. Būtent čia reikia ieškoti pėdsakų, pagal kuriuos galima būtų spręsti apie įvykio charakterį, jo vystymosi mechanizmą. Įvykio situacija apima ne tik įvykio vietą, bet ir papildomus faktorius, susijusius su transporto priemonės vairuotoju, pačia transporto priemone bei kelio aplinka iki avarijos, avarijos metu ir jai įvykus. Tokiais faktoriais yra laikas, vieta, kelio ir klimato sąlygos, vairuotojo būklė, transporto priemonės techninė būklė.

A.P. Vasiljevo nuomone, vairuotojų klaidos, vairuojant transporto priemonę ir pažeidžiant KET, yra pagrindinė daugumos eismo įvykių priežastis. Tačiau šios klaidos dažnai yra susijusios su kelių dangos trūkumais ir blogomis oro sąlygomis, kurie 50-80% atvejų yra viena iš aktyviųjų ir tiesioginių priežasčių, o 15-20% atvejų - ir pagrindine eismo įvykių priežastimi. Visuose šiuose atvejuose kelio ir meteorologiniai faktoriai, turi mechaninę įtaką sistemai "vairuotojas - transporto priemonė", arba psichofiziologinę įtaką vairuotojui bei tam, kaip jis suvokia eismo sąlygas.<sup>42</sup>

Eismo įvykių priežastis, susijusias su transporto priemonės būkle, dažniausiai sąlygoja netvarkinga stabdžių sistema ar vairo mechanizmas, netvarkingi ar nereguliuoti žibintai, skirtingi padangų protektoriaus raštai ir kt. Tačiau viena iš pagrindinių eismo įvykių priežasčių - KET pažeidimai, nors kiekvienas eismo įvykis yra individualus, sąlygotas tam tikrų faktinių aplinkybių bei priežasčių visumos.

Lietuvos mokslininkų nuomone, eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką apibūdina šie elementai:

---

<sup>40</sup> Криминалистика. Под редакцией Н.П.Яблокова. В.Я.Колдина. Москва.1990. С.422.

<sup>41</sup> Руководство для следователей. Часть II. Москва. 1982 г. С.230

<sup>42</sup> Васильев А. П., Состояние дорог и безопасность дорог и автомобилей в сложных погодных условиях. Москва. 1976. С. 159

- susiklosčiusio eismo įvykio aplinka (pvz. intensyvus eismas, kelių nepritaikymas saugiam eismui, nepatenkinamos meteorologinės sąlygos);

- įvykusių eismo įvykių būdų (mechanizmo) charakteristika (pvz. nemokėjimas vairuoti, neatsargumas, eismo taisyklių nepaisymas, girtas asmens vairavimas ir kt.);

- tipiniai materialiniai pėdsakai;

- pažeidėjo asmenybės bruožai;

- pagrindinės eismo įvykio priežastys (pvz. asmens fizinės savybės, nukentėjusiojo neatsargumas).<sup>43</sup>

Pasak K. Stungio, "tiriant autoįvykio bylas, būtina nustatyti, kada, kur ir kokiomis aplinkybėmis įvyko autoįvykis, kokia veika ar priežastys lėmė šį autoįvykį, kokie eismo dalyvių veiksmai turėjo įtakos autoįvykiui ir jo padariniams. Visa tai įrodinėjimo dalykas."<sup>44</sup>

Rusų autoriai taip pat teigia, kad tiriant baudžiamąsias bylas dėl nusikalstamo kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimo, būtina nustatyti:

- Kokių būtent taisyklių pažeidimu, sukėlusiu pavojingas pasekmes, pasireiškė kaltininko elgesys.

- Kur, kada ir kokiomis aplinkybėmis, kokiu būdu įvyko autoįvykis.

- Kokias pasekmes sukėlė autoįvykis.

- Ar yra priežastinis ryšys tarp eismo taisyklių ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimo ir atsiradusių nusikalstamų pasekmių.

- Kokia kaltės forma (nusikalstamas pasitikėjimas ar nerūpestingumas) asmens, įvykdžiusio nusikaltimą. Kokie veiksmai (ar neveikimas) sukėlė visuomenei pavojingų pasekmių kilimą.

- Kas įvykdė kelių eismo taisyklių ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimą.

- Kokios aplinkybės lėmė nusikaltimo įvykdymą. Tokias aplinkybes būtina ne tik atskleisti, bet ir imtis priemonių joms pašalinti tyrimo metu ar po jo.<sup>45</sup>

Kiti autoriai pateikia praktiškai analogiškas aplinkybes, kurias būtina nustatyti autoįvykio tyrime:

- įvykusio eismo įvykio pobūdis (ar tai nusikaltimas, ar įvyko nelaimintas atsitikimas, ar stichinė nelaimė);

- eismo įvykio laikas, vieta, o taip pat ir kiti duomenys, apibūdinantys įvykį (kelio dangos

<sup>43</sup> Burda R., Krikščiūnas R., Lajauskienė E., Malevski H., Matulienė S. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius. 2004. P. 133.

<sup>44</sup> Stungys K. Autoįvykio vietos tyrimas. LTA. 2000. P.10.

<sup>45</sup> Криминалистика. Под редакцией Н.П.Яблокова. В.Я.Колдина. Москва. 1990. С.425.

būklė ir tipas, važiuojamosios kelio dalies plotis, apžvalgumas, matomumas, apšvietimas, oro sąlygos ir t.t.);

- įtariamojo kaltumas nusikaltimo padarymu;
- priežastinis ryšys tarp kelių eismo taisyklių ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimo ir atsiradusių pasekmių;
- eismo įvykio mechanizmas (kas konkrečiai įvyko ir kaip vyko eismo įvykis);
- aplinkybės, nulemiančios įtariamojo atsakomybės laipsnį ir pobūdį;
- nusikaltimu padarytos žalos pobūdis ir dydis;
- nukentėjusiųjų skaičius ir jiems padarytos sveikatos sutrikdymo laipsnis;
- aplinkybės, nulėmusios nusikaltimo padarymą.<sup>46</sup>

Lietuvos kriminalistikos mokslininkų nuomone, tiriant autoįvykius, yra įrodinėtinos šios aplinkybės:

- įvykio pobūdis (nusikaltimas, nelaimintas atsitikimas, stichinė nelaimė);
- eismo įvykio laikas, vieta ir kitos aplinkybės;
- vairuotojo kaltė dėl įvykdyto kelių eismo taisyklių pažeidimo;
- priežastinis kelių eismo taisyklių pažeidimo ir atsiradusių pasekmių ryšys;
- eismo įvykio mechanizmas;
- vairuotojo atsakomybę lengvinančių ir sunkinančių aplinkybių išsiaiškinimas;
- padarytos žalos pobūdis ir dydis;
- aplinkybės, nulėmusios eismo įvykį;
- kitos aplinkybės.<sup>47</sup>

Tad, darytina išvada, kad tiek Lietuvos, tiek Rusijos mokslininkų nuomone, pagrindinės aplinkybės, kurias būtina nustatyti tiriant eismo įvykius yra tos pačios.

---

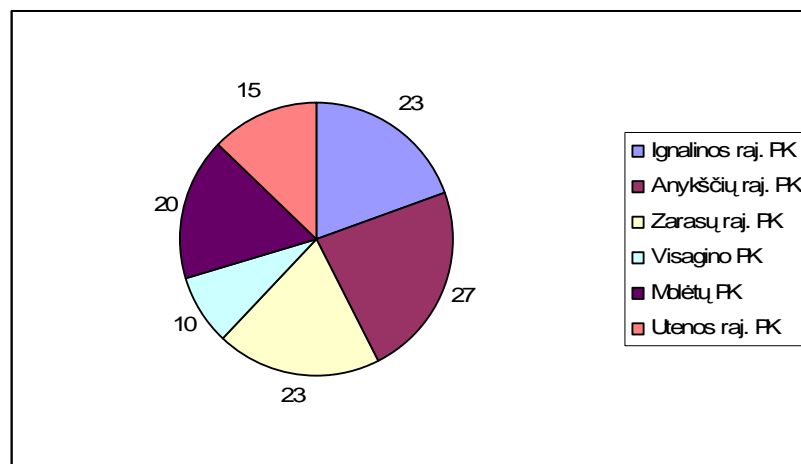
<sup>46</sup> Аверьянова Т. В., Белкин Р. С., Корухов Ю. Г., Россинская Е. Р. Криминалистика. Под ред. Р. С.Белкина. Москва. 1999 г. С. 485.

<sup>47</sup> Burda R., Krikščiūnas R., Latauskienė E., Malevski H., Matulienė S. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius. 2004. P. 133.

## 2. EISMO ĮVYKIŲ KRIMINALISTINĖ CHARAKTERISTIKA IR TYRIMO PRAKTIKA UTENOS APSKRITYJE

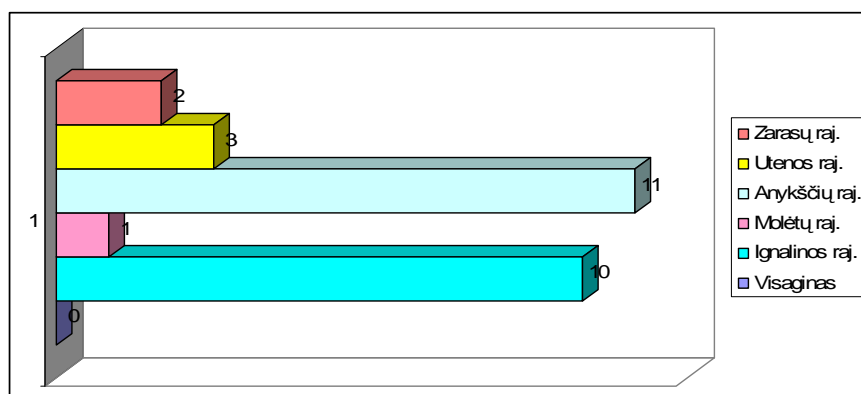
Per š. m. 10 mėnesių Utenos apskrityje buvo užregistruoti 148 įskaitiniai eismo įvykiai, iš jų dėl 120 buvo pradėti ikiteisminiai tyrimai. Iš žemiau pateiktos diagramos matyti, kad daugiausia ikiteisminių tyrimų dėl eismo įvykių buvo pradėta Anykščių raj. policijos komisariate (toliau – PK), mažiausiai – Visagino PK.

1 diagrama. Pradėtų ikiteisminių tyrimų Utenos apskrities komisariatuose dėl eismo įvykių skaičius



Per 2008 m. 10 mėnesių Utenos apskrityje per eismo įvykius žuvo 27 žmonės. Anykščių ir Ignalinos rajonuose žuvo daugiausiai – atitinkamai 11 ir 10 žmonių, Visagine žuvusių nebuvo.

2 diagrama. Žuvusiųjų eismo įvykiuose Utenos apskrityje skaičius



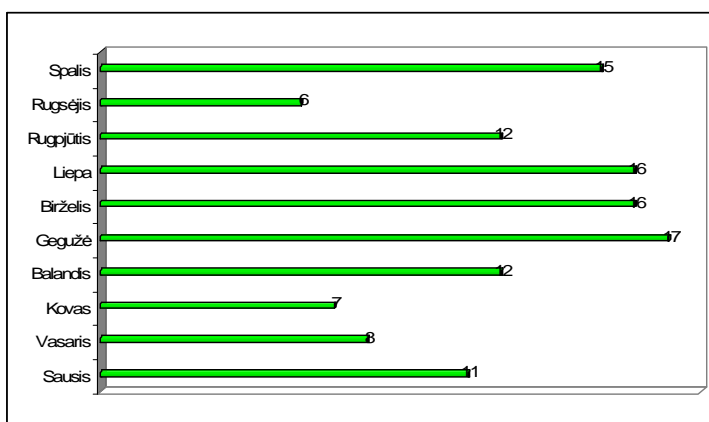
Daugiausia įskaitinių eismo įvykių, net 123, Utenos apskrityje per š. m. 10 mėn. įvyko dėl vairuotojų kaltės (35 iš jų buvo neblaivūs), dėl pėsčiųjų kaltės – 14, dėl dviratininkų kaltės – 4. Dažniausia eismo įvykių, įvykusių dėl vairuotojų kaltės, priežastis – saugaus greičio nepasirinkimas, būtent dėl šios priežasties įvyko 76 įskaitiniai eismo įvykiai, 29 saugaus greičio nepasirinkę vairuotojai buvo neblaivūs.

1 lentelė. Įskaitinių eismo įvykių pasiskirstymas pagal rūšis per 2008 m. 10 mėn.

Eismo nelaimių rūšys	Ignalinos raj.	Zarasų raj.	Molėtų raj.	Anykščių raj.	Utenos raj.	Visaginas
Saugaus greičio nepasirinkimas	12	17	14	14	15	4
Lenkimo taisyklių pažeidimas	1	0	1	1	0	0
Reikalavimo duoti kelią nevykdymas	2	1	2	2	1	2
Saugaus atstumo nesilaikymas	1	1	2	1	1	0
Ėjimas be atšvaitų tamsoje	1	1	1	0	1	0
Pareigų pėstiesiems nevykdymas	2	0	0	2	2	3
Įvažiavimas į priešpriešinio eismo juostą	3	2	1	5	0	0

Išanalizavus eismo įvykius, įvykusius per analizuojamą laikotarpį Utenos apskrityje, dėl kurių buvo pradėtas ikiteisminis tyrimas, nustatyta, kad daugiausiai eismo įvykių įvyko gegužės, birželio, liepos ir spalio mėnesiais. Mažiausiai eismo įvykių įvyko rugsėjo mėn., manome, kad tai įtakoją sustiprintos prevencinės priemonės, vykdomos rugsėjį visoje Utenos apskrityje.

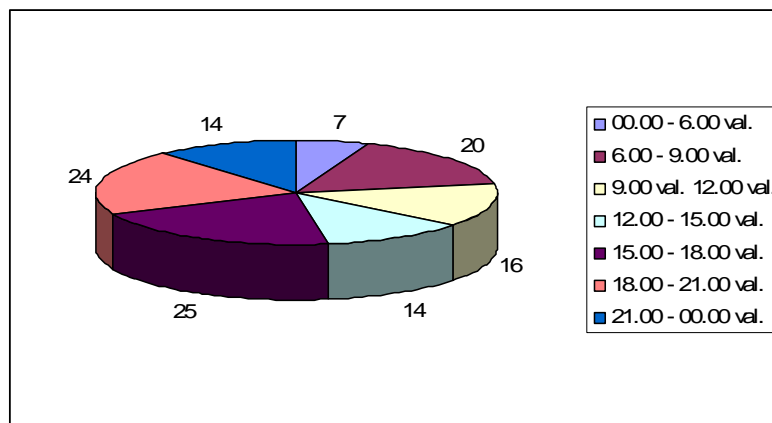
3 diagrama. Eismo įvykių, įvykusių Utenos apskrityje, statistika pagal mėnesius





Žemiau pateiktoje diagramoje matome, kad mažiausiai eismo įvykių Utenos apskrityje įvyko nakties ir tamsiu paros metu. Daugiausiai – dieną.

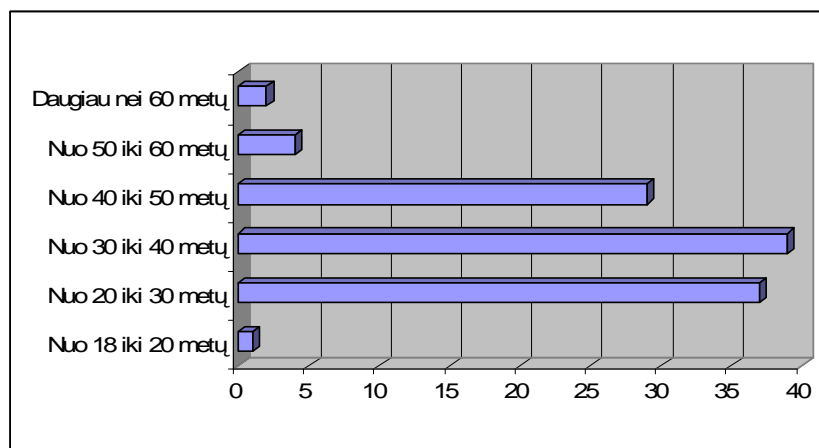
4 diagrama. **Eismo įvykių skaičius pagal paros laiką**



Analizuojant Utenos apskrities eismo įvykių baudžiamąsias bylas nustatyta, kad 46 atvejais ikiteisminis tyrimas buvo nutrauktas, 13 atvejų ikiteisminis tyrimas baigtas surašius kaltinamąjį aktą, 5 atvejais ikiteisminis tyrimas baigtas baudžiamuoju įsakymu, 1 – baigtas pagreitinoto proceso tvarka, 1 – perduotas tirti prokuratūrai ir 52 atvejais ikiteisminis tyrimas dar nebaigtas. 26 ikiteisminiai tyrimai buvo baigti per 2 mėnesius, 16 – per 1 mėnesį, 9 – per 3 mėnesius, 7 – per 5 mėnesius, po 2 ikiteisminius tyrimus buvo baigta per 6 ir per 10 mėnesių. Utenos apskrities komisariatuose bylų ištyrimo terminas yra panašus: Molėtų raj. PK baudžiamosios bylos dėl eismo įvykių iširtos vidutiniškai per 2 mėnesius, Utenos raj. PK – per 1 mėnesį ir 2 savaites, Visagino PK – per 4 mėnesius, Zarasų raj. PK – per 2 mėnesius, Anykščių raj. PK – per 2 mėnesius ir 2 savaites, Ignalinos raj. PK – per 3 mėnesius ir 2 savaites.

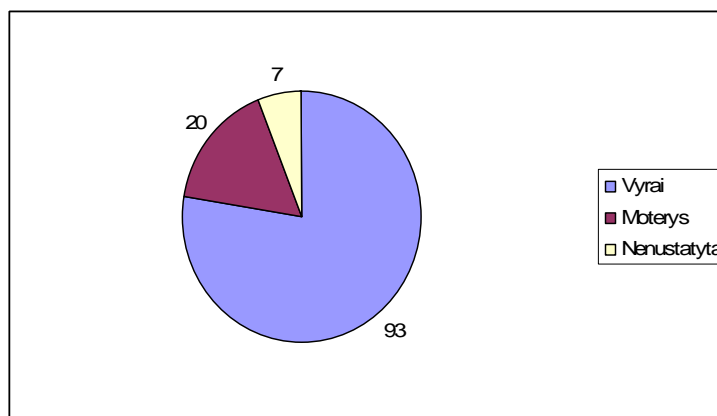
Tyrimo metu taip pat nustatyta ir iš pateiktos diagramos matyti, kad iki 18 metų amžiaus eismo įvykio nepadarė nei vienas asmuo, nuo 18 iki 20 metų - tik 1. Didžiausia dalis eismo įvykius padariusių asmenų buvo nuo 30 iki 40 metų amžiaus, šiek tiek mažesnė – nuo 20 iki 30 metų amžiaus. Mažiausiai eismo įvykius padariusių asmenų buvo nuo 50 iki 60 ir virš 60 metų amžiaus.

5 diagrama. **Eismo įvykius padariusių asmenų amžius**



Įdomu pastebėti, kad moterų, padariusių eismo įvykius, yra tris kartus mažiau nei vyrų. Eismo įvykius padarė 93 vyrai ir tik 20 moterų. 7 atvejais nenustatyta, kas padarė eismo įvykį.

6 diagrama. **Eismo įvykius padariusių asmenų lytis**



Tyrimo metu nustatyta, kad 55 eismo įvykius padarę asmenys turėjo vidurinę išsilavinimą, 26 – aukštesnįjį, 24 – aukštąjį, 7 – spec. vidurinį ir 3 – pagrindinį išsilavinimą. 88 eismo įvykius padarę asmenys turėjo darbą, 13 buvo bedarbių, 12 – studentų, 1 – moksleivis ir 1 – pensininkas.

108 atvejais vairuotojas buvo nustatytas iš karto po įvykio, 12 atvejų – vėliau arba iš viso nenustatytas. 29 atvejais ikiteisminio tyrimo metu asmenims buvo taikytos kardomosios priemonės, 23 asmenims – rašytinis pasižadėjimas neišvykti, 6 – rašytinis pasižadėjimas neišvykti ir įpareigojimas periodiškai registruotis policijos įstaigoje, 87 asmenims kardomosios priemonės nebuvo taikytos. Pastebėsime, kad kardomosios priemonės buvo taikytos daugiausia Anykščių raj., čia net 7 asmenims buvo skirta kardomoji priemonė rašytinis pasižadėjimas neišvykti ir 4 asmenims

– rašytinis pasižadėjimas neišvykti ir įpareigojimas periodiškai registruotis policijos įstaigoje. Kardomoji priemonė rašytinis pasižadėjimas neišvykti Ignalinos raj. buvo skirta 5 asmenims, Utenos raj. – 3, Visagine – 4, Zarasuose – 3, Molėtuose – tik 1 asmeniui.

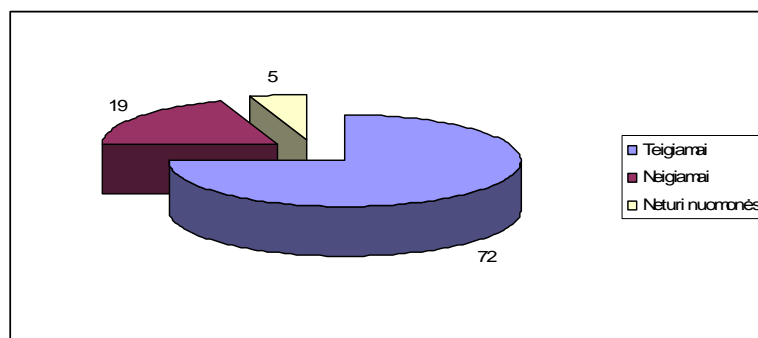
Skirtinga eismo įvykių tyrimo praktika Utenos apskrities policijos komisariatuose matyti ir iš baudžiamosiose bylose priimtų sprendimų. Baudžiamuoju įsakymu Visagino PK buvo užbaigtos 3 baudžiamosios bylos dėl eismo įvykių, Zarasų raj. PK – 1, ir 2 Molėtų raj. PK.

Tyrimo metu nustatyta, kad eismo įvykių tyrimo praktika Utenos apskrityje nėra vienoda ir dėl to, kad Utenos apskrities policijos komisariatuose eismo įvykių bylos pavedamos tirti skirtingų padalinių pareigūnams. Utenos raj. PK ir Anykščių raj. PK eismo įvykių bylos pavedamos tirti viešosios policijos padalinių pareigūnams. Utenos raj. PK eismo įvykių bylas tiria du Prevencijos poskyrio pareigūnai, Anykščių raj. PK – vienas Kelių policijos poskyrio pareigūnas. Zarasų ir Ignalinos raj. komisariatuose eismo įvykių bylas tiria vienas Kriminalinės policijos skyriaus pareigūnas, o Molėtų ir Visagino policijos komisariatuose eismo įvykių bylos pavedamos tirti bet kuriam Kriminalinės policijos skyriaus pareigūnui.

Atliekant baudžiamųjų bylų dėl eismo įvykių tyrimą nustatyta, kad atliekant eismo įvykių vietas apžiūrą Anykščių raj. PK 8 atvejais, Utenos raj. PK – 5 atvejais ir Zarasų raj. PK – 2 atvejais įvykio vieta nebuvo fotografuojama.

Apklausoje buvo nustatyta, kad didžiausia dalis respondentų naująjį BPK vertina teigiamai. 5 respondentai šiuo klausimu nuomonės neturėjo.

7 diagrama. **Kaip respondentai vertina naująjį BPK**



## 2.1. Ikiteisminio tyrimo pradėjimas ir pirminiai veiksmai

BPK 166 str. numato, kad ikiteisminis tyrimas pradedamas:

- 1) gavus skundą, pareiškimą ar pranešimą apie nusikalstamą veiką;
- 2) prokurorui ar ikiteisminio tyrimo pareigūnui patiems nustačius nusikalstamos veikos požymius.

Eismo įvykių bylose pareiškimas apie nusikalstamą veiką paprastai nėra gaunamas, informaciją apie tokią nusikalstamą veiką, dažniausiai telefoniniu pranešimu, gauna Operatyvaus valdymo padalinio pareigūnas (budėtojas), būtent jis pirmasis ir tikslina gautą informaciją (ar yra sužalotų žmonių, kokie sužalojimai) ir sprendžia, ar į įvykio vietą siųsti tik patrulius, ar ir operatyvinę grupę, kurios sudėtyje yra pareigūnas įgaliotas pradėti ikiteisminį tyrimą. Policijos įstaigų budėtojų padalinių darbo organizavimo instrukcijoje nurodyta, kad budėtojų padalinys „užtikrina policijos pajėgų operatyvų reagavimą į gaunamą informaciją apie įvykius ir nusikaltimus, prireikus organizuoja ir koordinuoja operatyvinės grupės išvykimą į įvykio vietą, palaiko su ja nuolatinį ryšį“, budėtojų padalinys taip pat „operatyviai vadovauja patruliams ir kitoms policijos pajėgoms, dirbančioms policijos įstaigų aptarnaujamose teritorijose“.<sup>48</sup>

Pirmieji į eismo įvykio vietą paprastai siunčiami patruliai, tik po to kviečiama ir į įvykio vietą siunčiama operatyvinė grupė. Patrulių veiksmus eismo įvykio vietoje reglamentuoja Policijos patrulių veiklos instrukcijos (toliau – Instrukcija) VIII skyrius „Patrulio veiksmai eismo įvykio vietoje“. Šioje Instrukcijoje numatyta, kad „jeigu patrulis gavo informacijos apie įvykusį eismo įvykį ne iš policijos įstaigos budėtojo, jis turi nedelsdamas pranešti budėtojui ir toliau veikti pagal jo nurodymus“<sup>49</sup>. Įvykio vietoje patruliai privalo „prireikus įjungti patrulinio automobilio specialiuosius šviesos signalus; patrulinį automobilį pastatyti taip, kad būtų galima saugiai prieiti prie nukentėjusiojo ar apgadintos transporto priemonės; išsiaiškinti, ar yra nukentėjusiųjų, ar reikalinga medicinos pagalba; esant būtinybei eismo įvykio vietą atitverti atitvėrimo priemonėmis arba kitaip ją pažymėti; užtikrinti savo ir kitų žmonių saugumą bei eismo įvykio vietos apsaugą; imtis visų galimų priemonių eismo įvykyje dalyvavusių asmenų turtui gelbėti ir (ar) apsaugoti; nustatyti transporto priemonių vairuotojus, asmenis, susijusius su eismo įvykiu, ir liudytojus; stebėti, kad eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės liktų savo vietose, kad nebūtų naikinami ar klastojami palikti pėdsakai; jei eismo įvykio metu atitrūkusios nuo automobilio detalės (krovėnys)

<sup>48</sup> Lietuvos policijos generalinio komisaro 2001 m. birželio 25 d. įsakymu Nr. 278 patvirtinta Policijos įstaigų padalinių budėtojų darbo organizavimo instrukcija

<sup>49</sup> Lietuvos policijos generalinio komisaro 2002 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 660 patvirtinta Policijos patrulių veiklos instrukcija su vėlesniais pakeitimais.

išsibarstė po važiuojamąją dalį ir dėl to kitų transporto priemonių eismas tapo nebeįmanomas, jas nufotografuoti (nufilmuoti) ir (arba) pažymėjus (dažais, kreida ir kt.) vietas, kur jos (jis) buvo, pašalinti; jei reikia, reguliuoti eismą ir (ar) organizuoti eismo įvykio vietos apylanką; informuoti budėtoją apie atliekamus veiksmus ir aplinkybių pasikeitimus; jeigu po eismo įvykio dokumentų įforminimo transporto priemonės dėl apgadinimų važiuoti negali, teisės aktų nustatyta tvarka organizuoti jų nuvežimą ir pasaugą; surašyti tarnybinį pranešimą, kuriame nurodyti visas eismo įvykio aplinkybes, vairuotojų, nukentėjusiųjų, liudytojų duomenis, rastus daiktus ir pėdsakus, eismo, meteorologines sąlygas ir kt.<sup>50</sup>

Pagrindinis įvykio vietos apsaugos tikslas – saugoti esamus pėdsakus ir kitus objektus nuo pažeidimo ar sunaikinimo. Įvykio vietos apsaugą pagal savo kompetenciją turi užtikrinti kiekvienas teisėsaugos institucijų pareigūnas. Prisidėti prie įvykio vietos apsaugos gali ir kiti pareigūnai, asmenys, taip pat nukentėjusieji. Apklaustos anketose paprašyti nurodyti pagrindines problemas atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą dauguma pareigūnų nurodė blogai apsaugotą įvykio vietą, kol į ją atvyksta tyrėjas, taip pat nemaža dalis apklaustųjų nurodė, kad įvykio vietos apžiūrą atlieka neturintis pakankamai įgūdžių, nekvalifikuotas pareigūnas. Taip pat buvo paminėtos ir tokios priežastys kaip techninių priemonių trūkumas, nenuodugniai apžiūrėta įvykio vieta, neišsamiai užpildytas įvykio vietos apžiūros protokolas, netinkamos meteorologinės sąlygos, specialistų trūkumas, nebuvimas galimybės įvykio vietoje naudotis kompiuteriu.

Įvykio vietos apsauga gali būti užtikrinama dviem būdais: techninėmis priemonėmis arba pasitelkiant žmones. Policijos darbuotojai, ten esantys žmonės dažniausiai saugo įvykio vietos teritorijos ribą. Techninė įvykio vietos apsauga – tai tam tikrų techninių priemonių (tvorelių, specialių išpėjamųjų ženklų, apsauginių juostų ir t.t.) panaudojimas. Būtina imtis priemonių apsaugoti atskirus įvykio vietos objektus (pėdsakus, daiktus ir t.t.) nuo atmosferos reiškinių: lietaus, vėjo ir pan.

Iš atlikto tyrimo matyti, kad patruliai ne visuomet gali kokybiškai apsaugoti įvykio vietą dėl prasto materialinio aprūpinimo – dažniausiai įvykio vietos nėra net kuo aptverti. Apklaustos anketose viena pagrindinių problemų atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą pareigūnai įvardijo blogą įvykio vietos apsaugą. Taigi prastas materialinis aprūpinimas yra vienas iš neigiamų veiksnių, darančių neigiamą įtaką eismo įvykių tyrimui.

Instrukcijoje taip pat numatyta, kad patrulis, atvykęs į eismo įvykio, kurio metu nukentėjo

---

<sup>50</sup> Ten pat.

žmonės, vietą, iki atvyks ikiteisminio tyrimo grupė, turi imtis priemonių, kad nukentėjusiems asmenims būtų suteikta skubi medicinos pagalba ir (arba) jie būtų pristatyti į asmens sveikatos priežiūros įstaigą. Jei yra galimybė, nukentėjusieji gabenami specialiu medicinos pagalbos automobiliu, patrulis turi užsirašyti šio automobilio valstybinį numerį ir asmens sveikatos priežiūros įstaigos, į kurią bus pristatyti nukentėję asmenys, pavadinimą. Patrulis taip pat turi nustatyti nukentėjusiųjų pavardes, vardus ir gyvenamąsias (darbo) vietas, saugoti transporto priemones, jose esančius daiktus ir krovinį, užrašyti vairuotojų, kurių transporto priemonės dalyvavo eismo įvykyje, liudytojų ir kitų su šiuo įvykiu susijusių asmenų duomenis, paimti eismo įvykio dalyvių vairuotojo pažymėjimus, o jei jų nėra – kitus asmens tapatybę patvirtinančius dokumentus ir transporto priemonių registracijos liudijimus bei užtikrinti, kad šie asmenys būtų įvykio vietoje tol, kol operatyvinė grupė išformins eismo įvykio dokumentus. Atvykus ikiteisminio tyrimo tyrėjui patrulis turi perduoti jam vairuotojų pažymėjimus, transporto priemonių registracijos liudijimus (kitus dokumentus) ir toliau veikti pagal jo nurodymus.

Reikia paminėti, kad į įvykio vietą vyksta operatyvinė grupė, kurios sudėtyje yra tyrėjas, įgaliotas pradėti ikiteisminį tyrimą. Tik pradėjus ikiteisminį tyrimą įvykio vietoje galima atlikti ikiteisminio tyrimo veiksmus. Nepradėjus ikiteisminio tyrimo įvykio vietoje rinkti įrodymus yra beprasmiška – baudžiamojoje byloje jie nebus pripažinti įrodymais.

Tyrimo pradžioje kyla dvi tipinės situacijos:

- 1) vairuotojas aiškus – jis ir transporto priemonė yra eismo įvykio vietoje, arba vairuotojas iš įvykio vietos kartu su transporto priemone pasišalino, tačiau vairuotojo asmenybė nustatyta;
- 2) vairuotojas neaiškus – jis pabėgo iš įvykio vietos kartu su automobiliu arba įvykio vietoje liko vogtas automobilis.<sup>51</sup>

Rusų autorė N. P. Jablokova išskiria situacijas, kurios dažniausiai nulemia ikiteisminio tyrimo veiksmų eiliškumą:

- ir vairuotojas, ir transporto priemonė yra įvykio vietoje;
- vairuotojas su transporto priemone pasišalinęs iš įvykio vietos;
- transporto priemonė yra įvykio vietoje, vairuotojo – ne.<sup>52</sup>

Lietuvių autorių literatūroje skiriami šie pirminiai tyrimo veiksmai eismo įvykių bylose:

- įvykio vietos apžiūra;
- transporto priemonės apžiūra;

<sup>51</sup> Криминалистика. Под. Ред. В.А.Образцова. Москва. 1997 г. С. 699.

<sup>52</sup> Криминалистика. Под. ред. Н. П. Яблокова. Москва. 2000 г. С. 366.

- lavono, jeigu jis yra įvykio vietoje, apžiūra;
- vairuotojo, nukentėjusiojo, įvykį mačiusių asmenų apklausa;
- transporto priemonės ir vairuotojo paieška.<sup>53</sup>

Išanalizavus visus ikiteisminius tyrimus, pradėtus Utenos apskrityje pagal LR BK 281 str. nustatyta, kad labiausiai dažniausiai pasitaiko situacija, kada vairuotojas ir transporto priemonė yra eismo įvykio vietoje. Kai eismo įvykio dalyviai yra įvykio vietoje, svarbiausias uždavinys – nustatyti, kas kaltas dėl eismo įvykio bei eismo įvykio aplinkybes. Jei eismo įvykio aplinkybės neaiškios – tuomet svarbiausia yra vairuotojo ir transporto priemonės paieška.

## **2.2. Įvykio vietos apžiūra**

Eismo įvykių bylose įvykio vietos apžiūra yra bene svarbiausias įrodymų rinkimo būdas. Neatlikus šio veiksmo sunku ar net neįmanoma įsivaizduoti paties įvykio ir planuoti bylos tyrimo.<sup>54</sup>

Įvykio vietos apžiūros esmė – tai pirmiausia kryptinga objektų observacija, jų pažinimas kitais jutimo organais bei naudojant tam tikras technikos priemones. Tai yra pažintinis šio veiksmo aspektas. Aptikti, nustatyti faktai turi būti užfiksuoti ir panaudoti toliau tiriant bylą. Nustatyti ir užfiksuoti faktai turi padėti išskirti pagrindines versijas, nustatyti įvykio mechanizmą ir dalyvavusių jame asmenų veiksmus.<sup>55</sup> Apžiūrint įvykio vietą gaunama tokia informacija, kurios negalima gauti kitomis procesinėmis priemonėmis, nes įvykio vieta – nusikaltimo ir nusikaltėlio sancaupos vieta, todėl jos pažintinei vertei negali prilygti nė vienas kitas tyrimo veiksmas.<sup>56</sup>

H. Malevski išskiria šiuos veiksmus įvykio vietoje:

„1. Paprasta įvykio vietos apžiūra – atliekama tiriant akivaizdžius ir nesunkius nusikaltimus. Dažniausiai joje nedalyvauja specialistas kriminalistas.

2. Kvalifikuota įvykio vietos apžiūra – savarankiškai atlieka specialistas kriminalistas ir jos metu yra atliekami įstatymo numatyti veiksmai, panaudojant šiuolaikinius metodus ir priemones. Ši apžiūra nuo paprastos skiriasi atliekamų veiksmų apimtimi, sudėtingumu, naudojama technika, dalyvių skaičiumi ir t.t.

3. Įvykio vietos tyrimas – dažniausiai atliekamas esant visai kriminalistinei grupei, į kurią įeina tam tikrų sričių specialistai ir technikai kriminalistai.“<sup>57</sup>

<sup>53</sup> Palskys E., Kazlauskas M., Danisevicius P. Kriminalistika. Vilnius. 1985 m. P. 319.

<sup>54</sup> Ten pat.

<sup>55</sup> Malevski H. Įvykio vietos apžiūra. Vilnius. 1999 m. P. 14.

<sup>56</sup> Ten pat.

<sup>57</sup> Malevski H. Įvykio vietos apžiūra ir įvykio vietos tyrimas: Naujas kriminalistinės koncepcijos modelis. - Daktaro disertacija. Vilnius. 1997 m. P. 98-99.

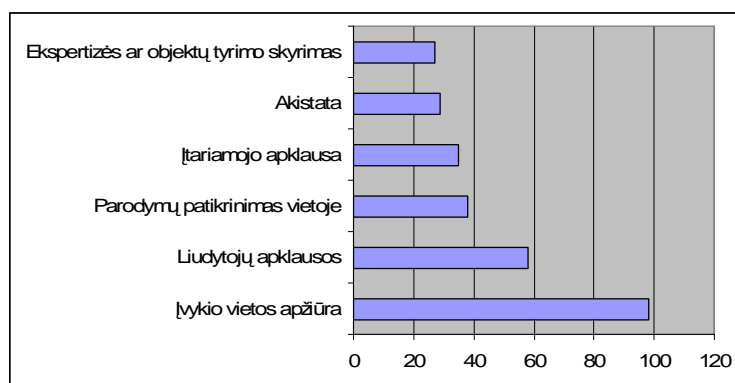
Naujajame LR BPK taip pat įtvirtintas įvykio vietos tyrimas, šio kodekso 205 str. 1 d. nurodyta, kad “siekiant surasti nusikalstamos veikos pėdsakus ir kitus objektus, turinčius reikšmės tyrimui, nustatyti įvykio situaciją ir kitas reikšmingas bylai aplinkybes, atliekamas įvykio vietos, žmogaus kūno, lavono, vietovės, patalpų, dokumentų ir kitokių objektų tyrimas”.<sup>58</sup>

“Apžiūrint autoįvykio vietą, būtina ištirti ir užfiksuoti:

- 1) įvykio vietos centrą (pvz., transporto susidūrimo vietą – ją rodo stiklo šukės, kitos automobilių detalės, dažai ir kt., jų išdėstymas). Būtina labai kruopščiai išmatuoti atstumus nuo įvykio centro iki pagrindinių vietos elementų: transporto priemonių, sankryžos, šaligatvių, kitų pėdsakų. Svarbu ištirti ir kelią iki susidūrimo vietos;
- 2) pėdsakus, kure rodo transporto priemonių judėjimo kryptį (čia turi reikšmės pėdsakų elementų išsidėstymas ant kelio), ypač reikia atkreipti dėmesį į stabdymo pėdsakus;
- 3) transporto priemonių būklę (stabdžių, vairavimo ir kitų sistemų), taip pat ant jų esančius pėdsakus;
- 4) transporto priemonių išsidėstymo įvykio vietoje esančius pėdsakus;
- 5) jeigu yra lavonas, jo lokalizaciją, padėtį, pėdsakus, esančius ant jo ir jo drabužių.”<sup>59</sup>

Apklausos anketose dažniausiai atliekamus pagrindinius ikiteisminio tyrimo veiksmus ir procesines prievartos priemones respondentai nurodė įvykio vietos apžiūrą ir liudytojų apklausas, toliau – parodymų patikrinimą vietoje, įtariamojo apklausa, akistatą, ekspertizės ar objekto tyrimo skyrimą, tai matyti pateiktoje diagramoje.

8 diagrama. **Pagrindiniai ikiteisminio tyrimo veiksmai**



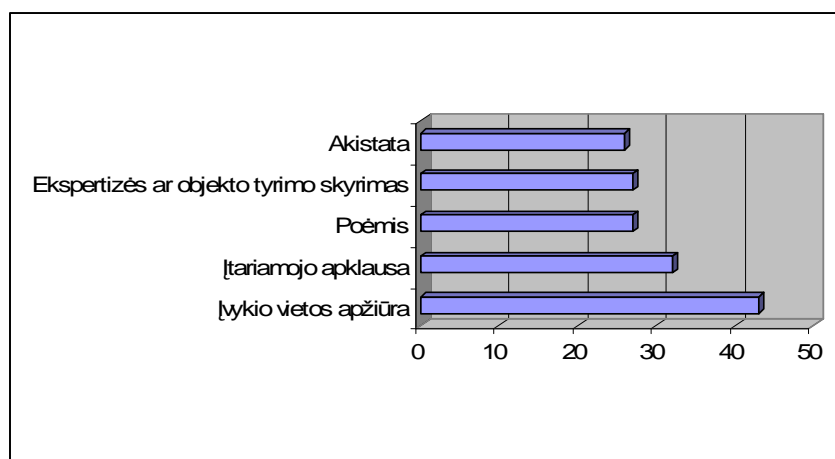
<sup>58</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas // Valstybės žinios. 2002, Nr.37-1341.

<sup>59</sup> Kurapka E., Malevski H., Palskys E., Kuklianskis S. Kriminalistikos technikos pagrindai, vadovėlis. Vilnius. 1998 m. P. 285



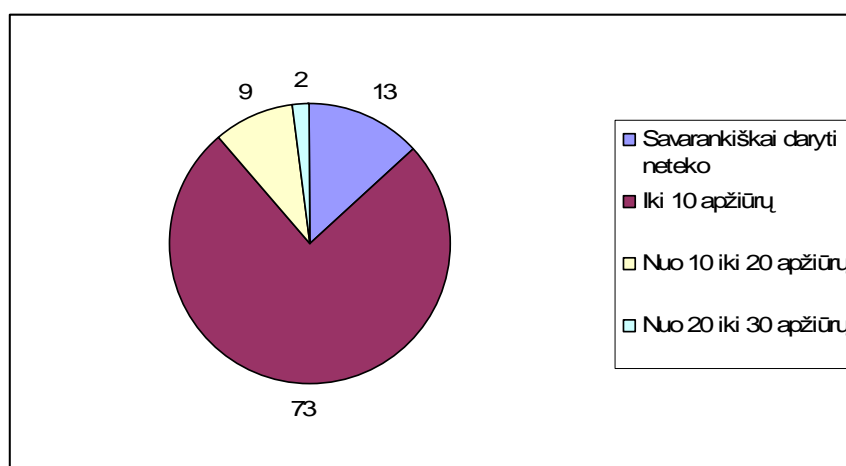
Įdomu pastebėti, kad veiksmą, sukeltą daugiausiai organizacinių, techninių problemų tiriant eismo įvykius respondentai nurodė taip pat įvykio vietos apžiūrą, po jos – įtariamojo apklausa, poėmį, ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimą, akistatą.

9 diagrama. **Daugiausiai organizacinių, techninių problemų tiriant eismo įvykius sukeltys veiksmai.**



Į klausimą „kiek įvairių įvykio vietos apžiūrų Jums tenka atlikti per metus“ dauguma respondentų atsakė, kad nuo 20 iki 30, šiek tiek mažiau apklaustųjų nurodė, kad per metus atlieka iki 10 įvairių įvykio vietos apžiūrų. Tačiau į klausimą „kiek eismo įvykio vietos apžiūrų Jums tenka atlikti per metus“, net 73 pareigūnai ir prokurorai atsakė, kad iki 10 apžiūrų.

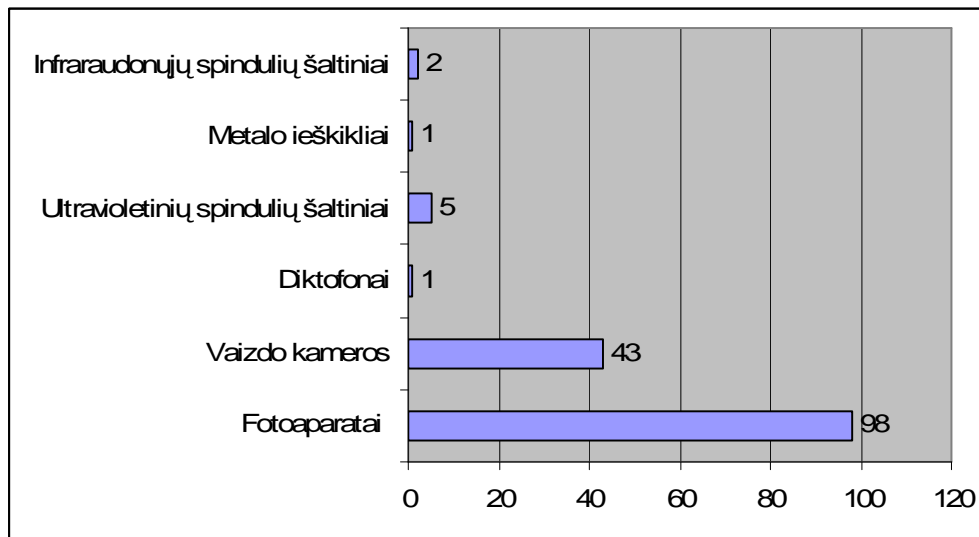
10 diagrama. **Eismo įvykio vietų apžiūrų skaičius per metus**



Tyrimo metu nustatyta, kad 47 iš 100 apklaustų pareigūnų ir prokurorų tirdami eismo įvykius savarankiškai naudoja mokslines technines priemones, dažniausiai – fotoaparatus, juos

naudoja 98 apklaustieji. Vaizdo kameras naudoja šiek tiek mažiau apklaustųjų – 43, ir tik keli apklaustieji naudoja tokias technines priemones kaip diktofonus, ultravioletinių spindulių šaltinius, metalo iešiklius, infraraudonųjų spindulių šaltinius.

11 diagrama. **Techninės priemonės, naudojamos tiriant eismo įvykius**



Nors 43 respondentai apklausos metu nurodė, kad tirdami eismo įvykius naudoja vaizdo kameras, tačiau baudžiamųjų bylų dėl eismo įvykių tyrimo metu nustatyta, kad nei vienu atveju vaizdo kameros nebuvo naudotos. 105 atvejais atlikdami įvykio vietos apžiūra pareigūnai naudojo tik fotoaparatus, vaizdo kamerų – ne, 15 atvejų nebuvo naudojamas nei fotoaparatas, nei vaizdo kamera. Manome, kad vaizdo kamerų naudojimas atliekant įvykio vietos tyrimą pagerintų eismo įvykių tyrimą, įvykio vietoje būtų aiškiau sudarytas eismo įvykio vaizdas.

Paprašyti nurodyti, kokių techninių priemonių trūksta darbe dauguma pildžiusiųjų anketas nurodė, kad fotoaparatus (27), tuo tarpu 43 apklaustieji nurodė, kad techninių priemonių jų darbe netrūksta. 15 apklaustųjų nurodė, kad jų darbe trūksta ultravioletinių spindulių šaltinių, 13 – infraraudonųjų spindulių šaltinių, 12 – diktofonų.

Utenos apskr. policijos komisariatuose tiek kriminalinės, tiek viešosios policijos padaliniai turi po kelis fotoaparatus. Kriminalinės policijos padaliniuose dirba iki 30 pareigūnų, viešosios policijos padaliniuose – iki 60, taigi kelių fotoaparatus vienam padaliniui tikrai nepakanka. Siekiant gerinti eismo įvykių tyrimą bent fotoaparatais tikslinga aprūpinti kiekvieną tyrėją.

Eismo įvykio apžiūros metu turi būti surasti, užfiksuoti ir paimiti visi daiktai, turintys reikšmės nusikalstamai veikai tirti ir nagrinėti, nustatyta ir užfiksuota eismo įvykio vietos aplinka, eismo sąlygos, taip pat užfiksuoti visi pėdsakai. Įforminant eismo įvykio, kurio metu nukentėjo

žmonės, dokumentus, surašomas eismo įvykio vietos apžiūros protokolas ir sudaromas planas.

Lavono apžiūros įvykio vietoje duomenys padeda nustatyti autoįvykio mechanizmą. Apžiūrint lavoną išaiškinama ir užfiksuojama: lavono poza; lavono padėtis kitų įvykio vietos elementų atžvilgiu; ant kūno ir rūbų sužalojimai, jų pobūdis, matmenys ir dislokacija; ant lavono esantys kitokie pėdsakai (žibinto stiklo šukės, dažų žymės ir pan.); rūbų kišenių turinys, individualios lavono bei rūbų žymės (randai, tatuiruotės, rūbų ypatybės).<sup>60</sup>

Jei leidžia aplinkybės, lavonas apžiūrimas toje vietoje, kurioje jis rastas. Tačiau dažnai esant intensyviai eismui ir siekiant atlaisvinti kelio važiuojamąją dalį, lavoną tenka apžiūrėti lavoninėje. Ypatingą dėmesį apžiūrint lavoną reikia skirti pėdsakų, charakterizuojančių eismo įvykio mechanizmą, suradimui.<sup>61</sup>

### 2.3. Transporto priemonės apžiūra

Automobilis apžiūrimas įvykio vietoje arba iškart jį suradus (jei įvykio vietoje jo nebuvo). Fiksuojamas automobilio modelis, valstybiniai numeriai, pažeidimai, galimai atsiradę eismo įvykio metu, ieškoma pėdsakų ir kitų daiktinių įrodymų. Automobilio apžiūra paprastai pradedama nuo automobilio priekio. Ypatingą dėmesį reikia atkreipti į automobilio žibintų ir posūkių žibintų apžiūrą, priekinį stiklą, priekinį sparną, duris, durų rankenėles, siekiant surasti rūbų detales, kraujo žymes, plaukus ir t.t.<sup>62</sup>

Transporto apžiūros taktika gali būti įvairi, tačiau apžiūrą visada reikia organizuoti taip, kad būtų nesunaikinti ar neapgadinti ant transporto esantys pėdsakai ir smulkūs daiktiniai įrodymai. Apžiūrint transporto priemonę galima rasti ant jos paviršiaus įvairių sužalojimų: įbrėžimų, įlinkimų, plyšių, nulaužtų dalių, išdaužtų stiklų ir t.t. Be to, ant jos gali būti įvairių pėdsakų: rankų prisilietimo žymių, nukentėjusiojo rūbų skiaučių, siūlų, kraujo, galvos smegenų, odos ar raumenų dalelių, plaukų ir t.t. Nustačius tokius pėdsakus ir daiktus, apžiūros protokole nurodoma jų radimo vieta, forma, dydis ir individualios žymės. Apžiūrint transporto priemonės kabiną, būtina užfiksuoti rankinio stabdžio svirties ir posūkio rodyklių padėtį. Jeigu vairuotojas pabėgo, kabinoje reikia ieškoti jo dokumentų, taip pat ant vairo, durelių ir kitokių paviršių – pirštų atspaudų.<sup>63</sup>

Transporto priemonių apžiūra paprastai fiksuojama fotografuojant, naudojamas mastelis. Nuotraukos pridedamos prie transporto priemonės apžiūros protokolo. Jei transporto priemonė

<sup>60</sup> Palskys E., Kazlauskas M., Danisevičius P. Kriminalistika. Vilnius. 1985 m. P. 320.

<sup>61</sup> Криминалистика. Под. Ред. В.А.Образцова. Москва. 1997 г. С. 702 - 703.

<sup>62</sup> Криминалистика. Под. Ред. В.А.Образцова. Москва. 1997 г. С. 703.

<sup>63</sup> Palskys E., Kazlauskas M., Danisevičius P. Kriminalistika. Vilnius. 1985 m. P. 320.

fotografuojama naktį (tamsiu paros metu), tada ją pakartotinai nufotografuoti reikia ir šviesiu paros metu. Nuotraukos turi būti užfiksuota ir išoriniai, ir vidiniai apgadinimai.

## 2.4. Apklausos

Jei įmanoma ir jei leidžia nukentėjusiojo sveikata ir emocinė būklė, jį geriausia apklausti nedelsiant.

Dažniausiai nukentėjusiojo apklausa įvyksta jau po to, kai jis pristatomas į medicinos įstaigą, po gydytojo apžiūros. Jei nukentėjo pėstysis, aiškinamasi, ar jis neturi kokios nors fizinės negalios, dėl kurios jis negalėjo greitai susiorientuoti įvykio vietoje, kurioje vietoje jis buvo įvykio metu, ar greta buvo kiti asmenys, kaip jis pats elgėsi, ar matė besiantinančią transporto priemonę. Apklausiant nukentėjusius keleivius papildomai reikia jų paklausti, koks buvo automobilio, kuriuo jie važiavo, greitis, kaip elgėsi vairuotojas. Nukentėjęs keleivis, kaip ir vairuotojas, yra suinteresuotas įvykio tyrimu asmuo, todėl jo parodymai gali būti neobjektyvūs, be to, išgąstis, fiziniai sužeidimai, gali įtakoti jo įvykio vertinimą, todėl būtina kritiškai vertinti jo parodymus.<sup>64</sup>

Eismo įvykio kaltininkai, kad išvengtų atsakomybės, neretai stengiasi paveikti liudytojus, nukentėjusiuosius, taip pat ir pats nukentėjusysis gali duoti melagingus parodymus, siekdamas nuslėpti savo kaltę dėl eismo įvykio.

BPK įsigaliojo 82 str. pataisos, kurios numato, kad kaip liudytojas gali būti apklausiamas asmuo, įtariamus nusikalstamos veikos padarymu. Asmuo apie savo galimai padarytą nusikalstamą veiką apklausiamas prokuroro nutarimu, jis apklausos metu turi teisę turėti įgaliotą atstovą, turi teisę reikalauti būti pripažintas įtariamuoju. Tokiam asmeniui netaikoma atsakomybė už melagingus parodymus, tai pat, jei nusikalstamos veikos padarymu įtariamus asmuo atsisako duoti parodymus kaip liudytojas, jam netaikomos procesinės prievartos priemonės, todėl, norint jį apklausti kaip liudytoją, būtinas jo paties sutikimas.

Apklausos anketose buvo užduotas klausimas, „ar susidūrėte su atvejais, kai Jūsų manymu buvo papirkti liudytojai ir davė parodymus naudingus vienai iš proceso pusių“. Tyrimo metu paaiškėjo, kad net 57 pildžiusieji anketas pareigūnai ir prokurorai susidūrė su tokiais atvejais, 29 – ne. 56 apklaustieji nurodė, kad jų manymu papirkti liudytojai davė parodymus naudingus įtariamajam, 4 – nukentėjusiajam. Susidūrę su tokiais atvejais 45 respondentai nurodė, kad susidūrę su tokiais atvejais jie atliko nuodugnų parodymų patikrinimą, 41 – tikrino įtariamojo alibi, 11 –

---

<sup>64</sup> Криминалистика. Под. Ред. В.А.Образцова. Москва. 1997 г. С. 704.

atliko eksperimentą ir tik 8 nesiėmė jokių priemonių. Keli respondentai nurodė, kad norėdami patikrinti savo įtarimus jie dar atliko akistatą (tačiau nepasiteisino) ir skyrė užduotis specialistui.

## **2.5. Apsvaigimo nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų nustatymas**

Siekiant teisingai kvalifikuoti nusikalstamą veiką dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo būtina nustatyti ar vairuotojas yra blaivus, ar ne. LR ATPK 126 str. nustato, kad lengvas neblaivumo (girtumo) laipsnis nustatomas nuo 0,41 iki 1,5 promilės (vairuojant transporto priemones, kurių maksimali leidžiama masė didesnė nei 3,5 t arba turinčių daugiau kaip 9 sėdimas vietas, lengvas girtumo laipsnis nustatomas nuo 0,2 iki 0,4 promilės), vidutinis neblaivumo laipsnis nustatomas nuo 1,5 iki 2,5 promilės, sunkus – nuo 2,51 promilės.

Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklėse nustatyta, kad „asmenų, vairuojančių antžeminio, vandens transporto priemones, iškvėptame ore, kraujyje, šlapime, seilėse ar kituose organizmo skysčiuose leidžiama maksimali etilo alkoholio koncentracija vairavimo metu yra 0,4 promilės (išskyrus atvejus, kai įstatymai nustato kitaip)“.<sup>65</sup> Vadovaudamiesi minėtomis taisyklėmis policijos pareigūnai gali tikrinti vairuotojo blaivumą arba pristatyti vairuotoją į asmens sveikatos priežiūros įstaigą atlikti medicininės apžiūros.

„Policijos pareigūnai, siekdami nustatyti, ar transporto priemonės vairuotojas yra blaivus (negirtas):

- įvertina bendrą asmens būklę pagal sveikatos apsaugos ministro patvirtintą metodiką, suderintą su vidaus reikalų ministru;

- transporto priemonės vairuotojui prieš tikrinimą ar pristatymą į asmens sveikatos priežiūros įstaigą žodžiu paaiškina atsisakymo tikrintis arba atlikti medicininę apžiūrą asmens sveikatos priežiūros įstaigoje teisinius padarinius;

- nedelsdami tikrina transporto priemonės vairuotoją (jo sutikimu) arba pristato jį į asmens sveikatos priežiūros įstaigą atlikti medicininės apžiūros.

Policijos pareigūnai transporto priemonės vairuotoją, įtariamą nusikalstamos veikos padarymu, įtariamą esant apsvaigusį arba kai objektyviai neįmanoma atlikti įtariamo neblaivumu

---

<sup>65</sup> Lietuvos Respublikos vyriausybės 2006 m. gegužės 12 d. nutarimas Nr. 452 „Dėl transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklių patvirtinimo“.

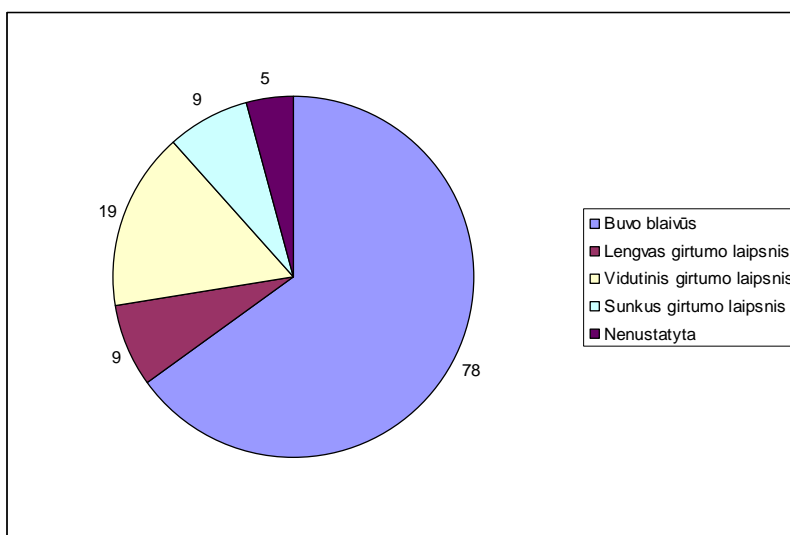
(girtumu) transporto priemonės vairuotojo tikrinimo, nedelsdami, bet ne vėliau kaip per 1 valandą nuo pranešimo apie nušalinimą nuo transporto priemonės vairavimo, įvykio apžiūros protokolo ar laikino sulaikymo įtariamoms nusikalstamos veikos padarymo vietoje protokolo surašymo išrašo transporto priemonės vairuotojo siuntimą ir pristato transporto priemonės vairuotoją į asmens sveikatos priežiūros įstaigą atlikti medicininės apžiūros.”<sup>66</sup>

Kai vairuotas po eismo įvykio yra iš karto pristatomas į medicinos įstaigą, kraujo pavyzdį tyrimams paima medicinos darbuotojai, tuomet ištyrus kraują tuo pačiu nustatoma ir vairuotojo neblaivumas. Tačiau jei vairuotojas atsisako pasitikrinti alkoholio tikrintuvu arba vykti į medicinos įstaigą, vadovaujantis LR BPK 144 str. prokuroro nutarimu paimami pavyzdžiai lyginamajam tyrimui.

Išanalizavus Utenos apskrities baudžiamąsias bylas dėl eismo įvykių pastebėta tokia teigiama praktika, kad nepasant to, kad vairuotojas sutinka ir pasitikrina blaivumą alkoholio tikrintuvu, neatsižvelgiant į tai, ar jam nustatomas girtumas, ar ne, jis vežamas į medicinos įstaigą, paimamas jo kraujas ir skiriama užduotis specialistui atlikti kraujo tyrimą ir nustatyti alkoholio koncentraciją kraujyje. Taip išvengiama alkoholio tikrintuvo rezultatų užginčijimo teismine tvarka.

Didžiausia dalis, 78, eismo įvykius padariusių asmenų buvo blaivūs, 19 buvo nustatytas vidutinis girtumo laipsnis, 9 – lengvas, 9 – sunkus ir 5 asmenims girtumo laipsnio nustatyti nepavyko, nes pastarieji pasišalino iš eismo įvykio vietos.

12 diagrama. **Eismo įvykius Utenos apskrityje padariusių asmenų apsvaigimo būklė**



<sup>66</sup> Ten pat.

## 2.6. Specialistas

Kriminalistikoje nėra aiškios ribos tarp specialių, kriminalistinių ar profesinių tyrėjo žinių. Tai ypač išryškėja, kai kalbama apie kriminalisto, kuris tiriant nusikaltimą dalyvauja kaip specialistas, žinių panaudojimą. Tokiu atveju didelę reikšmę turi tyrėjo profesinis pasirengimas, paties tyrėjo specializacija bei iniciatyva renkant ir tiriant objektus. Todėl baudžiamojo proceso įstatymas tyrėjui palieka teisę pačiam spręsti klausimą dėl galimybės pakviesti i atliekamą tyrimą asmenį turintį specialių žinių.<sup>67</sup>

BPK 89 str. numato, kad specialistas yra reikiamų specialių žinių ir įgūdžių turintis asmuo, kuriam pavedama atlikti objektų tyrimą ir pateikti išvadą arba paaiškinimus jo kompetencijos klausimais. Specialistu gali būti ikiteisminio tyrimo įstaigos pareigūnas arba šioje įstaigoje nedirbantis asmuo. Specialistai, kurie yra ikiteisminio tyrimo įstaigos pareigūnai, pagal pareigas yra įspėti dėl atsakomybės pagal Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 235 straipsnį už melagingos išvados ar paaiškinimo pateikimą. Specialistai, kurie nėra ikiteisminio tyrimo įstaigos pareigūnai, kiekvienu atveju, kai jie yra kviečiami dalyvauti procese, įspėjami dėl atsakomybės pagal Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 235 straipsnį už melagingos išvados ar paaiškinimo pateikimą.

Atlikdamas įvykio vietos apžiūra specialistas savo veiksmus turi derinti su tyrėju.

Apklaustos metu nustatyta, kad specialistų trūkumas policijos įstaigose – viena opiausių problemų, sunkinančių ir neigiamai įtakančių eismo įvykių tyrimą. Į klausimą, ar visada eismo įvykių vietų apžiūrose dalyvauja specialistas, respondentai nurodė taip:

visada – 19;

dažnai – 12;

retai – 50;

niekada – 16.

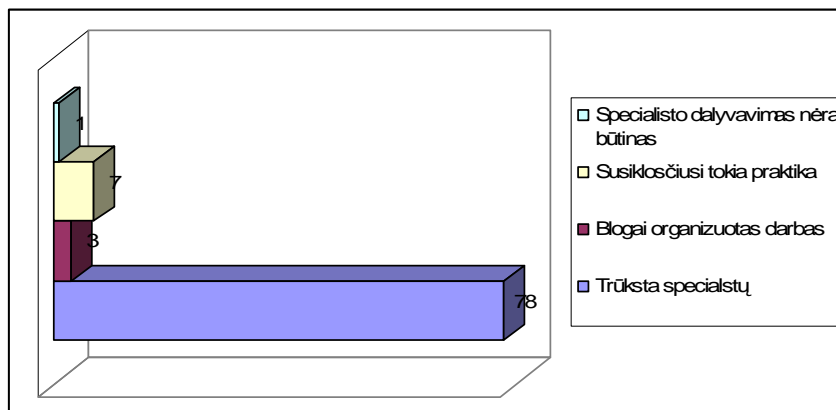
Išanalizavus baudžiamąsias bylas nustatyta, kad specialistai dalyvavo tik 11 eismo įvykio vietos apžiūrų, likusiose 109 įvykių vietų apžiūrose specialistai nedalyvavo. Skirtinga Utenos apskrities policijos komisariatų praktika matosi ir iš specialistų dalyvavimo apžiūrint įvykio vietą. 4 atvejais apžiūrint įvykio vietą dalyvavo Visagino PK specialistas, 3 atvejais – Anykščių raj. PK specialistas ir 3 atvejais – Utenos raj. PK specialistas. Molėtų, Ignalinos ir Zarasų raj. PK atliktose įvykių vietos apžiūrose specialistai nedalyvavo.

---

<sup>67</sup> Specialių žinių sampratos (definicijos) evoliucija // Mokslo programa „Nusikalstamumo Lietuvoje dinamika, prognozė, kontrolės kryptis ir šiuolaikinė kriminalistikos koncepcija“. 2003 m. Ataskaita. P. 272.

Pagrindinė priežastis, dėl ko specialistas nedalyvauja įvykio vietos apžiūroje, yra specialistų trūkumas. Kaip papildomas priežastis respondentai nurodė, kad specialistai neturi pakankamai žinių ir nėra tiek etatų, į kuriuos galima būtų skirti specialistus.

13 diagrama. **Priežastys, dėl kurių specialistai nedalyvauja apžiūrint įvykio vietą**



Utenos apskrities policijos komisariatuose kriminalinės policijos padaliniuose yra po 2-3 specialistus. Daugumos jų išsilavinimas vidurinis, o jei aukštasis ar aukštesnysis – tuomet ne teisinis. Taigi nors komisariatuose ir dirba specialistai, tačiau jie nėra kompetetingi kvalifikuotai ir kokybiškai atlikti eismo įvykio vietos apžiūrą.

Artėjanti ekonominė krizė jau atsiliepė ir Utenos apskrities policijos komisariatuose. Nepakanka lėšų darbo užmokesčiui, kurui, kitoms išlaidoms. Atsižvelgiant į susidariusią situaciją Utenos apskrities komisariatuose siekiant taupyti lėšas nuo š. m. gruodžio 1 d. bus atsisakyta kriminalinės policijos padalinių pareigūnų budėjimo namuose nuo 22.00 iki 6.00 val. ryto. Taip organizuojant darbą bus „sutaupytos“ 336 valandos viršvalandinio darbo, už kurį pareigūnams nereikės mokėti. Nuo 22.00 val. iki 6 val. ryto į visus įvykius apskrityje reaguos Utenos apskrities vyriausiajame policijos komisariate sudaryta rezervinė darbo grupė. Taip organizavus darbą bus sutaupytos darbo užmokesčio lėšos, tačiau įvykus vienam ar keliems eismo įvykiams rezervinė darbo grupė neatvyks taip operatyviai, kaip kad atvyktų vietoje budinti operatyvinė grupė, todėl dar pablogės tinkamas įvykio vietos apsaugojimas ir tyrimas.



## 2.7. Ekspertizių (objektų) skyrimas

Pagal LR BPK 84 str. ekspertu gali būti skiriamas asmuo, turintis reikiamų specialių žinių ir įrašytas į Lietuvos Respublikos ekspertų sąrašą. Jeigu Lietuvos Respublikos ekspertų sąrašė nėra reikiamos specialybės ekspertų, ekspertu gali būti skiriamas į šį ekspertų sąrašą neįrašytas asmuo. Tiriant autoįvykius dažniausiai skiriamos šios ekspertizės: autotechninė, trasologinė, daktiloskopinė, kriminalistinė medžiagų ir gaminių.<sup>68</sup>

Lietuvoje autotechninės, arba kitaip – eismo įvykio ekspertizės atliekamos Lietuvos teismo ekspertizės centre. Eismo įvykio ekspertizė atliekama, siekiant nustatyti transporto priemonių techninius gedimus, jų atsiradimo laiką, eismo įvykio mechanizmą, atkurti kelio situaciją eismo įvykio vietoje, techniniu požiūriu įvertinti eismo įvykio dalyvių veiksmus, taip pat nustatyti kitas aplinkybes, turėjusias įtaką kilti eismo įvykiui.

Eismo įvykio ekspertas tiria transporto priemones ir jų agregatus, aplinkybes, apibūdinančias eismo įvykio mechanizmą arba jo elementus, eismo įvykio dalyvių veiksmus.<sup>69</sup>

Jei eismo įvykio metu žūsta žmogus, tuomet visada skiriama užduotis teismo medicinos ekspertui atlikti lavono tyrimą. Šias ekspertizes atlieka Mykolo Romerio universiteto Teismo medicinos institutas.

Tyrimo metu nustatyta, kad visuose Utenos apskrities komisariatuose eismo įvyki matę liudininkai apklausiami netrukus po įvykio, vidutiniškai per 1-4 dienas, nukentėjusysis, jei leidžia jo sveikatos būklė, apklausiamas taip pat vidutiniškai per 1-3 dienas.

Išanalizavus baudžiamąsias bylas nustatyta, kad ilgiausiai tiriamos tos bylos, kuriose yra paskirtos ekspertizės. Dažniausiai eismo įvykių bylose paskirtos autotechninės (kitaip - eismo įvykio) ekspertizės. Jų nagrinėjamos bylose paskirta 21, likusiose 98 bylose ekspertizės neskirtos. Tik vienu atveju buvo paskirta mikropluoštų ekspertizė (Ignalinos raj. PK). Mikropluoštų ekspertizė buvo atlikta per 4 mėnesius, 1 autotechninė ekspertizė buvo atlikta per 8 mėnesius, likusios 20 autotechninių ekspertizių atliekamos jau virš 6 mėnesių ir išvados dar nėra gautos.

Autotechninės ekspertizės atliekamos nuo 6 iki 12 mėnesių, taigi bylų, kuriose paskirtos autotechninės ekspertizės, tyrimas užtrunka apie 1,5 metų.

Lietuvos teismo ekspertizės centro Ekspertizių atlikimo Lietuvos teismo ekspertizės centre nuostatuose nurodyta, kad „ekspertizės (tyrimai) atliekami eilės tvarka, atsižvelgiant į anksčiausiai gautos nutarties (užduoties) atlikti ekspertizę (tyrimą) datą, ir per trumpiausią galimą terminą.

<sup>68</sup> Palskys E., Kazlauskas M., Danisevičius P. Kriminalistika. Vilnius. 1985 m. P. 323.

<sup>69</sup> [www.ltec.lt/veikla/m\\_rekomend/eismo.php](http://www.ltec.lt/veikla/m_rekomend/eismo.php) [žiūrėta 2008-10-11]

Ekspertizės (tyrimo) atlikimo terminui įtakos gali turėti ekspertizės (tyrimo) sudėtingumas, ekspertinio tyrimo medžiagos kokybė, pakankamumas ir kitos objektyvios priežastys<sup>70</sup>.

Matyti, kad dėl nepakankamo ekspertų skaičiaus ir didelio jų darbo krūvio ekspertizės atliekamos ilgai, todėl siekiant tobulinti eismo įvykio tyrimą tikslinga trumpinti ekspertizių atlikimo terminą (didinant ekspertų skaičių ir mažinant jų darbo krūvį).

Baudžiamųjų bylų dėl eismo įvykių tyrimo analizė taip pat parodė, kad dėl objektų tyrimo (lavonų, kūno, kraujo) problemų nekyla. Lavonų tyrimai atliekami paprastai iki 3 mėnesių, kraujo tyrimai – vidutiniškai per 1-3 savaites, kūno tyrimai – vidutiniškai per mėnesį. Užduotys atlikti objektų tyrimą visuose Utenos apskrities policijos komisariatuose skiriamos per 1-3 dienas.

---

<sup>70</sup> LR teisingumo ministro 2007 m. rugsėjo 4 d. įsakymu Nr. 1R-327 patvirtinti Ekspertizių (tyrimų) atlikimo Lietuvos teismo ekspertizės centre nuostatai. 75-76 punktai.

### 3. EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO IR PREVENCIJOS TOBULINIMO KRYPTYS

Atliekant tyrimą nustatyta, kad Utenos apskrities vyriausiam policijos komisariate Toliau – Utenos apskr. VPK) ir jo struktūriniuose padaliniuose (Ignalinos, Visagino, Anykščių, Molėtų, Zarasų policijos komisariatuose) nėra vieningos eismo įvykių tyrimo praktikos. Ignalinos policijos komisariate ikiteisminius tyrimus dėl eismo įvykių atlieka du Kriminalinės policijos skyriaus pareigūnai, tačiau šios rūšies bylos pavedamos tirti ir kitiems Kriminalinės policijos skyriaus pareigūnams. Molėtų policijos komisariate eismo įvykių bylos pavedamos tirti bet kuriam Kriminalinės policijos skyriaus pareigūnui, Utenos apskrities VPK šias bylas tiria dvi Viešosios tvarkos skyriaus tyrėjos, Anykščių PK – viena Viešosios tvarkos skyriaus Kelių policijos poskyrio tyrėja, Visagino PK iki š. m. spalio 1 d. tokias bylas tyrė Viešosios tvarkos skyriaus tyrėjas, nuo š. m. spalio 1 d. jo pareigybė buvo panaikinta, taigi šios bylos perduotos tirti Kriminalinės policijos skyriaus pareigūnams. Zarasų PK eismo įvykių bylas tiria taip pat Kriminalinės policijos skyriaus pareigūnai. Matyti, kad apskrityje nėra vieningos praktikos, kam turi būti pavestos tirti eismo įvykių bylos.

Šiais metais yra parengti Viešosios tvarkos palaikymo, nusikalstamų veikų prevencijos funkcijų decentralizavimo ir nusikalstamų veikų atskleidimo ir tyrimo funkcijų perskirstymo 2008-2011 metų ir Nusikalstamų veikų atskleidimo ir tyrimo organizacinės sistemos optimizavimo 2008-2011 metų programų projektai, tačiau juose nėra numatyta ir atribota, kokie padaliniai vis tik atlikti ikiteisminius tyrimus dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo. Viešosios tvarkos palaikymo, nusikalstamų veikų prevencijos funkcijų decentralizavimo ir nusikalstamų veikų atskleidimo ir tyrimo funkcijų perskirstymo 2008-2011 metų projekte numatyta, kad iki 2010 metų žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičius neviršys 400 žmonių, pagerės transporto priemonių vairavimo esant neblaiviams, apsvaigusiems nuo narkotinių medžiagų, neturint teisės vairuoti, bei šiurkščių kelių eismo taisyklių pažeidimų išaiškinimas, bus padidintas dėmesys pėsčiųjų, taip pat asmenų, vairuojančių mopedus ir dviračius, važnyčiotojų ir kitų asmenų, kurie naudojami keliais kontrolei bei jų daromiems Kelių eismo taisyklių pažeidimams išaiškinti, padidės atšvaitų (žibintų) naudojimas tamsiu paros metu, eismo įvykiuose mažiau nukentės šių kategorijų eismo dalyvių, padidės policijos rėmėjų bei visuomenės, nevyriausybinų organizacijų, privačių įmonių, valstybės ir savivaldybių institucijų, kurios tiesiogiai nesusijusios su nusikalstamų veikų prevencija vaidmuo formuojant saugią aplinką bei užtikrinant eismo saugumą, viešosios

policijos pareigūnų skaičius sudarys nemažiau kaip 70 proc. nuo visų pareigūnų skaičiaus. Atsižvelgiant į šiuos kriterijus eismo įvykių tyrimą būtų tikslinga pavesti tirti viešosios policijos padaliniams ir konkretiems pareigūnams, įrašant šią funkciją į jų pareigybių aprašymus.

Utenos apskr. VPK ir jo struktūriniuose padaliniuose kiekvieną dieną viešąją tvarką užtikrina vienas ekipažas, retais atvejais – švenčių dienomis bei vykdant akcijas, sustiprintas priemones, patuliuoja keli policijos ekipažai. Patuliuų ekipažas turi reaguoti į saugomų objektų sudirbimus (reaguoja iki 10 kartų per pamainą), į įvairius iškvietimus (iki 50 iškvietimų per parą), lydėti agresyvius psichiškai nesveikus asmenis į medicinos įstaigas, todėl laiko vykdyti eismo priežiūrą ir prevenciją lieka labai mažai. Universalus patulio praktika nepasiteisino, patuliai negali kvalifikuotai vykdyti eismo priežiūros. Sprendžiant šią problemą tikslinga atsisakyti policijai nebūdingų funkcijų vykdymo (psichiškai nesveikų žmonių lydėjimo į medicinos įstaigas, objektų apsaugos). Nors Kelių policija nuo š. m. spalio 1 d. ir „gražinta“, tačiau patuliai nevykdo vien tik eismo priežiūros ir prevencijos, todėl tikslinga „padalinti“ patulius į Patuliuų būrį ir į Kelių policiją, „gražinti“ pėstijį patulį į gatves, o patuliuų ekipažams pavesti vykdyti tik eismo priežiūrą ir prevenciją. Kai patuliuų ekipažai bus dažniau matomi keliuose, vykdys eismo priežiūrą ir kontrolę, tikėtina, sumažės eismo įvykių (tame tarpe ir įskaitinių) skaičius. Apklausos metu net 89 apklausti pareigūnai ir prokurorai pritarė „gražinamai“ Kelių policijai, tik 2 ją vertino neigiamai, ir 8 šiuo klausimu neturėjo nuomonės.

Iš apklaustų vidurinėsios grandies pareigūnų daugiausia, t. y. 49, turi aukštąjį teisinį išsilavinimą, 25 – aukštąjį ne teisinį, 10 – aukštesnįjį ir 3 - vidurinį. Visi apklausti prokurorai turi aukštąjį teisinį išsilavinimą.

Didžiausia dalis apklaustų pareigūnų ir prokurorų yra nuo 31 iki 35 metų, nuo 36 iki 45 metų – 26 apklaustieji, nuo 26 iki 30 – 25 metų, nuo 46 iki 55 metų – 9, ir tik 7 apklausti pareigūnai ir prokurorai yra iki 25 metų amžiaus.

Didžiausia dalis apklaustų pareigūnų ir prokurorų turi nuo 10 iki 15 metų teisinio darbo patirtį, šiek tiek mažesnė dalis – nuo 5 iki 10 metų, nuo 15 iki 20 metų teisinio darbo stažą turi 19 apklaustųjų, nuo 3 iki 5 metų – 12, nuo 1 iki 3 metų – 10, virš 20 metų teisinio darbo stažo turi 4 apklaustieji ir tik 2 apklaustieji iki 1 metų.

Ikiteisminio tyrimo tyrėjo darbo stažą nuo 5 iki 10 metų ir nuo 10 iki 15 metų turi vienodas skaičius apklaustų pareigūnų – 24, nuo 3 iki 5 metų – 16 pareigūnų, nuo 1 iki 3 – 9, nuo 15 iki 20 metų – 8 ir mažiausiai, tik 6 apklausti pareigūnai, turi iki 1 metų ikiteisminio tyrimo tyrėjo darbo stažą.

Didžiausia dalis apklaustų pareigūnų ir prokurorų paklausti, ką jų manymu būtina padaryti

siekiant pagerinti eismo įvykių tyrimą nurodė tyrėjams dažniau organizuoti mokymus, siųsti juos į kursus eismo įvykių tyrimo tema ir kelti jų kvalifikaciją ir siaurinti tyrėjų specializaciją, t.y. eismo įvykių bylas pavesti tirti vienam ar keliems pareigūnams. Mažiau buvo siūlymų užtikrinti specialistų dalyvavimą eismo įvykio vietos apžiūrose, skirti daugiau techninių priemonių, metodinės medžiagos, įsteigti papildomų specialistų etatų.

Dauguma apklaustųjų – net 77, mano, kad tyrėjų specializaciją siaurinti būtina, tik 9 apklaustųjų manymu tyrėjų specializacijos siaurinti nereikia, o 1 apklaustasis šiuo klausimu neturėjo nuomonės.

Net 82 apklausti pareigūnai ir prokurorai nurodė, kad nei karto nėra dalyvavę kvalifikacijos kėlimo kursuose eismo įvykių tyrimo tematika. Tik 13 apklaustųjų nurodė tokiuose kursuose dalyvaujantys rečiau, kaip kartą per metus, 2 – kartą per metus ir tik 1 – daugiau kaip 2 kartus per metus. Taigi vienas iš pasiūlymų, kaip gerinti eismo įvykių tyrimą – siųsti tyrėjus į kvalifikacijos kėlimo kursus eismo įvykių tyrimo tematika.

Prokurorai vieną iš siūlymų pateikė tyrėjams aktyviau bendradarbiauti su prokurorais. Iš pareigūnų užpildytų apklausos anketų matyti, kad tyrėjai turi bendradarbiavimo su prokurorais tiriant eismo įvykius problemų. Net 50 pareigūnų nurodė, kad jie turi bendradarbiavimo problemų su prokurorais, o problemas įvardijo tokias, kaip nelogiškų prokurorų nurodymų davimą tiriant eismo įvykius, prokurorų kontrolę bet ne pagalbą. Net 44 pareigūnai nurodė, kad jiems trūksta prokurorų teikiamos pagalbos, o 34 pareigūnai mano, kad prokurorų teikiama pagalba yra minimali. Tik 12 pareigūnų nurodė, kad prokurorų teikiamos pagalbos jiems užtenka.

Prokuroro ir ikiteisminio tyrimo pareigūnų bendradarbiavimo ypatumus nagrinėjo Mindaugas Šatas. Savo moksliniame darbe jis pažymėjo, kad „kriminalistikoje prokuroro ir ikiteisminio tyrimo pareigūno bendradarbiavimas yra laikomas vienu iš kriminalistikos mokslo sudėtinių dalių – kriminalistinės taktikos – bendrosios dalies elementu“.<sup>71</sup>

Su prokuroro ir ikiteisminio tyrimo pareigūno, kaip kriminalistikos taktikos bendrosios dalies elementu, siejamas ir vienas iš kriminalistikos taktikai taikytinų principų – ikiteisminio tyrimo ir operatyvinės veiklos derinimo tiriant nusikalstamas veikas ir vykdant jų prevenciją principas. Šio principo esmė pasireiškia tuo, jog glaudus ikiteisminio tyrimo stadijoje dalyvaujančių subjektų bendradarbiavimas gali gerokai palengvinti būtinos informacijos rinkimą, sudaryti tinkamiausią nusikalstamos veikos tyrimo planą, nuspręsti, kokius taktinius būdus pasirinkti vienu ar kitu atveju,

---

<sup>71</sup> M.Šatas. Prokuroro ir ikiteisminio tyrimo pareigūnų bendradarbiavimo ypatumai. P. 115. Kriminalistika ir teismo ekspertizė: mokslas, studijos, praktika. Vilnius. 2007.

nustatyti asmenų, kviečiamų atlikti tyrimo veiksmus, eiliškumą, klausimų, kuriuos reikės jiems užduoti, ir aplinkybių, kurias reikės išsiaiškinti, tvarką ir kita. Taigi ikiteisminį tyrimą atliekantys subjektai privalo tarpusavyje derinti nusikaltimo tyrimo pagrindines kryptis.<sup>72</sup>

Pritariame Mindaugo Šato prieitoms išvadoms, kad „prokuroro ir ikiteisminio tyrimo pareigūnų bendradarbiavimui skiriama per mažai dėmesio tiek kriminalistikos moksle, tiek baudžiamajame procese. Prokuroro ir ikiteisminio tyrimo pareigūnų bendradarbiavimui būdingas formalumas. Tai galima įvardinti kaip pagrindinę siekiant baudžiamojo proceso tikslų atliekant ikiteisminį tyrimą“.<sup>73</sup>

Taigi vienas iš siūlymų kaip pagerinti eismo įvykių tyrimą – aktyvinti ir daugiau dėmesio skirti ikiteismini tyrimo tyrėjo ir prokurorų bendradarbiavimui.

Išanalizavus apklausos anketas tai pat nustatyta, kad net 79 apklausti pareigūnai ir prokurorai neturi metodinės medžiagos apie eismo įvykių tyrimą, o 19 (iš jų 8 prokurorai) turi šios metodinės medžiagos. Turimą metodinę medžiagą 39 apklaustieji susirinko patys, 54 nurodė jos visai neturintys.

Apklausos metu pareigūnų buvo paklausta, kokių veiksmų atlikimas sukelia daugiausiai organizacinių, techninių problemų tiriant eismo įvykius (eilės tvarka) buvo gauti tokie atsakymai:

- įvykio vietos apžiūra;
- įtariamojo apklausa;
- parodymas atpažinti;
- ekspertizės skyrimas;
- liudytojų apklausos ir parodymų patikrinimas vietoje (vienodas balsų skaičius).

Matyti, kad įvykio vietos apžiūra lieka vienu problematiškiausiu tyrimo veiksmu.

Nors Utenos apskrityje policija didelį dėmesį skiria eismo įvykių prevencijai, organizuoja neviešus patruliavimus, dalina atšvaitus, šviesą atspindinčias liemenes, vykdo respublikines akcijas, tokias kaip „Šviesoforas“, „Saugus ratas“, taip pat organizuoja vietines sustiprintas prevencines priemones greičio, saugos diržų kontrolei, matyti, kad šių priemonių neužtenka. Visagino PK pareigūnai šiemet atsižvelgdami į tai, kad eismo įvykiuose dažnai nukenčia, sužalojami dviratininkai ir pėstieji, vykdo sustiprintą pėsčiųjų ir dviratininkų daromų pažeidimų kontrolę. Utenos apskrityje eismo pažeidimų prevencijai pasitelkiama žiniasklaida, per vietines informavimo priemones gyventojams teikiama prevencinio pobūdžio informacija apie saugos diržus, atšvaitus. Ypatingas dėmesys skiriamas atšvaitų nešiojimui. Pėstijį ar dviratininką su atšvaitu vairuotojas važiuodamas

---

<sup>72</sup> Ten pat.

<sup>73</sup> Ten pat.

įsijungęs ilgąsias šviesas mato už 300 m., kai tuo tarpu be atšvaito – už 100 metrų, važiuodamas su įjungtomis artimosiomis šviesomis vairuotojas pėstijį ar dviratininką su atšvaitu mato už 150 metrų, tuo tarpu be atšvaito – už 50 metrų. (Žr. priedą Nr. 6) Atšvaitai daugeliu atvejų gali padėti išvengti eismo įvykio ir išgelbėti gyvybę.

Saugų eismą keliais veikia daug komponentų, kuriuos būtų galima sutelkti į glaudžiai susijusią visumą, išryškinančią tris pagrindinius elementus: kelius, transporto priemones ir eismo dalyvius. Visas prevencinis darbas saugiam eismui užtikrinti turi būti orientuojamas į šios sistemos funkcionavimo gerinimą. Kita vertus, labai svarbu, įvertinus gamtinius, ekonominius ir socialinius bei kultūrinius šalies ypatumus, teisingai identifikuoti kiekvieno šių elementų reikšmę kelių saugumui ir pagal tai atitinkamai orientuoti bendrą prevencinio darbo politiką. Saugaus eismo sudedamąsias dalis galima veikti atitinkamai teisinėmis, administracinėmis, inžinierinėmis, švietėjiškomis priemonėmis ir mokslo tiriamaisiais darbais.<sup>74</sup>

2005 m. liepos 8 d. LR Vyriausybė patvirtino Valstybinę saugaus eismo automobilių keliais 2005-2010 metų programą, kurioje numatė iki 2010 per pusę sumažinti žuvusiųjų per kelių eismo įvykius žmonių skaičių. Šioje programoje įvardintos šios eismo įvykių priežastys ir veiksmai, gerinantys saugaus eismo būklę: „eismo priežiūra ir kontrolė – epizodiškos, todėl vis dažniau vairuojama apsvaigus nuo alkoholio ar narkotinių medžiagų, vis mažiau vairuotojų ir keleivių naudojami saugos diržais, vaikai vežami ne specialiose saugos kėdutėse, dažnai viršijamas greitis. Saugaus eismo būklės gerinimui per mažai dėmesio ir lėšų skiria savivaldybės ir Lietuvos Respublikos transporto priemonių savininkų ir vairuotojų civilinės atsakomybės draudimo biuras. Miestų ir rajonų saugaus eismo komisijos dažniausiai dirba tik formaliai, arba jų veikla tik nedaug prisideda prie esamos būklės gerinimo. Daugiau dėmesio bus skirta šalies eismo dalyvių eismo kultūrai. Vairuotojai ir pėstieji ne tik nejaučia pagarbos vieni kitiems, bet labai dažnai pažeidžia ir Kelių eismo taisykles“.<sup>75</sup>

Utenos apskrities policijos įstaigos eismo saugumo gerinimo ir prevencijos srityje glaudžiai bendradarbiauja su savivaldybėmis. Savivaldybės finansuoja komisariatų prevencines programas dėl eismo saugumo gerinimo ir prevencijos, už prevencinėms programoms skirtas lėšas dažniausiai perkami atšvaitai, neperšviečiamos liemenės, prevencinio, informacinio ir šviečiamojo pobūdžio lankstinukai apie saugų eismą.

Šiomet Visagino PK kartu su Visuomenine taryba prie Visagino PK pirmą kartą apskrityje

<sup>74</sup> Greičius S., Vitkauskas K. Kelių policijos vykdomo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. Jurisprudencija, 2002, t. 35(27), P.46.

<sup>75</sup> LR Vyriausybės 2005 m. liepos 8 d. nutarimas Nr. 759 „Dėl valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005-2010 metų programos patvirtinimo.

parengė prevencinę programą „Saugaus eismo užtikrinimas Visagino savivaldybės teritorijoje“. Šį projektą finansavo Visagino savivaldybė, projekto įgyvendinimui buvo skirta visa prašoma suma – 6700 Lt. Šiame prevenciniame projekte nauja yra tai, kad numatyta už skirtas lėšas ne tik pirkti atšvaitus ir šviesą atspindinčias liemenes, bet ir 2008 metais organizuoti pavyzdingiausio Visagino savivaldybės vairuotojo konkursą. Konkurse gali dalyvauti vairuotojai, turintys ne mažiau kaip 5 metus vairavimo stažo, per paskutinius vienerius metus neturintys administracinių teisės pažeidimų, per paskutinius trejus metus nepadarę eismo įvykio ir per paskutinius penkis metus nebausti už vairavimą esant apsvaigus nuo alkoholio ar narkotinių arba psichotropinių medžiagų. Konkursas vykdomas trimis etapais. Pirmo etapo metu tikrinama ar vairuotojai nepažeidžia Kelių eismo taisyklių, antro etapo metu tikrinamos vairuotojų teorinės žinios, o trečiame konkurso etape konkurso dalyvių laukia praktinė užduotis – figūrinis vairavimas. Šių metų pabaigoje bus išrinktas pavyzdingiausias Visagino savivaldybės vairuotojams jam bus įteiktas vertingas prizas. Tikimasi, kad šis konkursas skatina vairuotojus nepažeisti Kelių eismo taisyklių, taip įtakojamas eismo įvykių mažėjimas. Ši praktika yra teigiama ir galėtų būti pavyzdžiu kitiems Utenos apskrities policijos komisariatams taip mažinti eismo įvykių skaičių.



## IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. Šio baigiamojo darbo įvade iškelta hipotezė, kad Utenos apskrityje eismo įvykių tyrimo praktika turi trūkumų ir nepakankamai nukreipta į eismo įvykių prevenciją, pasitvirtino. Eismo įvykių tyrimo praktika Utenos apskrityje nėra vienoda ir nepakankamai nukreipta į eismo įvykių prevenciją, o tai neigiamai atsiliepia eismo įvykių tyrimui.

2. Pagrindiniai eismo įvykių tyrimo trūkumai yra šie:

- 2.1. Specialistų trūkumas, jų kvalifikacijos stoka;
- 2.2. Plati tyrėjų specializacija;
- 2.3. Kvalifikacijos kursų eismo įvykių tematika trūkumas;
- 2.4. Ilgas ekspertizių atlikimo terminas;
- 2.5. Nepakankamas tyrėjų ir prokurorų bendradarbiavimas;
- 2.6. Metodinės medžiagos apie eismo įvykių tyrimą trūkumas.

3. Eismo įvykių tyrimo praktiką Utenos apskrities policijos komisariatuose būtina vienodinti ir eismo įvykių tyrimą pavesti viešosios policijos padaliniams.

4. Tobulinant eismo įvykių tyrimą Utenos apskrityje būtina siaurinti tyrėjų specializaciją ir eismo įvykius pavesti tirti vienam ar keliems tyrėjams.

5. Ypatingą dėmesį reikia skirti tyrėjų, tiriančių eismo įvykius, kvalifikacijos kėlimui. Bent kartą per metus siųsti juos į kvalifikacijos tobulinimo kursus eismo įvykių tyrimo tematika.

6. Ypatingą dėmesį reikia skirti eismo įvykių prevencijai. Organizuoti ne tik privalomas prevencines priemones, bet ir skatinamąsias.

7. Ypatingą dėmesį reikia skirti specialistų kompetencijai ir kvalifikacijai policijos įstaigose. Į šias pareigas priimti tik aukštąjį teisinį išsilavinimą turinčius asmenis.

8. Siekiant gerinti ir greitinti eismo įvykių tyrimą, pašalinti ekspertų trūkumą. Nustatyti konkrečius ekspertizių atlikimo terminus.

9. Aktyvinti ir daugiau dėmesio skirti ikiteismini tyrimo tyrėjo ir prokurorų bendradarbiavimui.

10. Aprūpinti tyrėjus metodine medžiaga apie eismo įvykių tyrimą.

11. Utenos apskrities policijos komisariatuose Kelių policijos poskyrius padalinti į Patrulių būrius ir į Kelių policiją, pastarosios pareigūnams pavesti vykdyti tik eismo kontrolę, priežiūrą ir prevenciją.

## LITERATŪRA

### Teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1341.
2. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 89-2741.
3. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas // Valstybės žinios. 1985, Nr. 1-1.
4. Lietuvos Respublikos 2001 m. rugpjūčio 2 d. įstatymas Nr. IX-483 „Dėl konvencijos dėl eismo įvykiams taikytinos teisės ratifikavimo“ // Valstybės žinios. 2001, Nr. 75-2632.
5. Konvencija dėl eismo įvykiams taikytinos teisės // Valstybės žinios. 2001, Nr. 75-2639.
6. Lietuvos Respublikos 2002 m. spalio 29 d. teismo ekspertizės įstatymas Nr. IX-1161 // Valstybės žinios. 2002, Nr.112-4969.
7. Lietuvos Respublikos 2000 m. spalio 12 d. saugaus eismo automobilių keliais įstatymas Nr. VIII-2043 // Valstybės žinios. 2000, Nr. 92-2883; 2002, Nr. 123-5543.
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr.1950 “Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. // Valstybės žinios. 2003, Nr. 7-263.
9. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gegužės 12 d. nutarimas Nr. 452 „Dėl transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2006, Nr. 56-2000.
10. LR Vyriausybės 2005 m. liepos 8 d. nutarimas Nr. 759 „Dėl valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005-2010 metų programos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 84-3117.
11. Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2007 m. rugsėjo 4 d. įsakymu Nr. 1R-327 patvirtinti ekspertizių (tyrimų) atlikimo Lietuvos teismo ekspertizės centre nuostatai.
12. Lietuvos policijos generalinio komisaro 2001 m. birželio 25 d. įsakymu Nr. 278 patvirtinta Policijos įstaigų padalinių budėtojų darbo organizavimo instrukcija.
13. Lietuvos policijos generalinio komisaro 2002 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 660 patvirtinta Policijos patrulių veiklos instrukcija.
14. Specialių žinių sampratos (definicijos) evoliucija // Mokslo programa „Nusikalstamumo Lietuvoje dinamika, prognozė, kontrolės kryptis ir šiuolaikinė kriminalistikos koncepcija“. 2003 m. Ataskaita.

### **Specialioji literatūra:**

15. Baudžiamoji teisė. 2 knyga. Vilnius. 2000.
16. Burda R. Kriminalistikos taktika. Vilnius: LTU Leidybos centras, 2001.
17. Burda R., Krikščiūnas R., Lajauskienė E., Malevski H., Matulienė S. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius. 2004.
18. Genius R., Kuconis P. Kompleksinių teismo medicininių - autotechninių ekspertizių skyrimas // Teisės problemos, 1995, Nr.1.
19. Genius R. Automobilių susidūrimo aplinkybių ekspertinis tyrimas, taikant kompiuterines programas // kriminalistikos ir teismo ekspertizės problemos. Mokslo darbų rinkinys. Vilnius, 1996.
20. Greičius S., Vitkauskas K. Kelių policijos vykdomo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. Jurisprudencija, 2002, t. 35(27)
21. Juškevičiūtė J. Specialių žinių panaudojimas tiriant nusikaltimus: būklė ir perspektyvos. Daktaro disertacija. Vilnius, 1998.
22. Juškevičiūtė J., Malevski H. Dėl specialių žinių termino apibrėžimo // Kriminalinė justicija. LPA mokslo darbai. T.6. Vilnius, 1997.
23. Kurapka E., Malevski H. Šiuolaikinė nusikaltimų tyrimo koncepcija ir jos kriminalistinis bei procesinis užtikrinimas. Pirmieji rezultatai. Jurisprudencija. 2003. Nr.43 (35).
24. Kurapka E., Malevski H., Palskys E., Kuklianskis S. Kriminalistikos technikos pagrindai, vadovėlis. Vilnius. 1998 m.
25. Malevski H. Įvykio vietos apžiūra ir įvykio vietos tyrimas: naujas kriminalistinės koncepcijos modelis. Daktaro disertacija. Vilnius, 1997.
26. Matulienė S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija. Vilnius, 2004.
27. Malevski H. Įvykio vietos apžiūra. Vilnius. 1999 m.
28. Palskys E., Kazlauskas M., Danisevicius P. Kriminalistika. Vilnius. 1985 m.
29. Stungys K. Autoįvykio vietos tyrimas. Vilnius, 2000.
30. Šatas M. Prokuroro ir ikiteisminio tyrimo pareigūnų bendradarbiavimo ypatumai. Kriminalistika ir teismo ekspertizė: mokslas, studijos, praktika. Vilnius. 2007.
31. Tarptautinių žodžių žodynas. Mintis. Vilnius, 1969.
32. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р. Криминалистика. Под ред. Р.С. Белкина. Москва, 1999 г.
33. Белкин Р.С. Криминалистика. Москва, 1999 г.

34. Белкин Р. С. Криминалистическое обеспечение деятельности органов внутренних дел. Москва, 1999 г.
35. Васильев А. П., Состояние дорог и безопасность дорог и автомобилей в сложных погодных условиях. Москва, 1976 г.
36. Корухов Ю.Г. Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений. Москва, 1998 г.
37. Криминалистика. Под ред. Е.П. Ищенко. Москва, 2000 г.
38. Криминалистика. Под редакцией И.Ф.Крылова. Ленинград, 1976 г.
39. Криминалистика. Под редакцией Н.П.Яблокова. В.Я.Колдина. Москва, 1990 г.
40. Криминалистика. Под. Ред. В.А.Образцова. Москва, 1997 г.
41. Криминалистика. Под. ред. Н. П. Яблокова. Москва, 2000 г.
42. Руководство для следователей. Часть II. Москва, 1982 г.
43. Филипов А. Г. Криминалистика. Москва, 1998 г.

**Interneto šaltiniai:**

<http://www.lvs.lt>

<http://www.tkti.lt/index.php?id=611>

[www.ltec.lt](http://www.ltec.lt)

## SANTRAUKA

Lietuva pagal eismo įvykių skaičių yra pirmaujanti Europos sąjungos valstybė ir nors Lietuvoje eismo įvykių skaičius mažėja, vėl pastebimas įprastinių rodiklių „grįžimas“. Lietuva yra vienintelė Europos Sąjungos šalis, kurioje kasmet eismo įvykiuose žūva daugiau kaip 200 žmonių vienam mln. gyventojų. Taigi eismo įvykių tyrimas yra aktuali tema ir teoriniu, ir praktiniu pobūdžiu.

Šiame darbe pateikta eismo įvykių baudžiamoji teisinė bei kriminalistinė charakteristika, eismo įvykių kriminalistinė charakteristika ir tyrimo praktika Utenos apskrityje ir eismo įvykių tyrimo ir prevencijos tobulinimo kryptys. Darbe nagrinėjamos teorinės ir praktinės problemos, su kuriomis susiduria pareigūnai tirdami eismo įvykius. Išnagrinėjus visus ikiteisminius tyrimus, pradėtus dėl eismo įvykių ir išanalizavus 100 apklausos anketų, kurias užpildė Utenos apskrities policijos komisariatų pareigūnai ir Utenos apskrities prokuratūrų prokurorai, darbe pateikiama eismo įvykių, įvykusių Utenos apskrityje, kriminalistinė charakteristika, nurodomi neigiami veiksniai, įtakoiantys eismo įvykių tyrimą Utenos apskrityje.

Baigiamojo darbo pagrindinė išvada - eismo įvykių tyrimo praktika Utenos apskrityje nėra vienoda ir neigiamai įtakoja eismo įvykių tyrimą. Eismo įvykių tyrimo praktiką Utenos apskrityje reikia vienodinti, o eismo įvykių tyrimą pavesti viešosios policijos padaliniams.

Pagrindinės sąvokos: eismo įvykis, kriminalistika, tyrimas.

## ZUSAMMENFASSUNG

Litauen gilt als ein gemäß der Anzahl von Verkehrsunfällen führendes Land der Europäischen Union, und obwohl sich die Zahl der Verkehrsunfälle in Litauen verringert hat, macht sich die Rückkehr von üblichen Kennziffern bemerkbar. Litauen stellt das einzige Land der Europäischen Union dar, das jährlich über 200 in Verkehrsunfällen ums Leben gekommene Menschen pro eine Million Einwohner zählt. Somit erscheint die Untersuchung von Verkehrsunfällen als ein aktuelles Thema sowohl in theoretischer, als auch in praktischer Hinsicht.

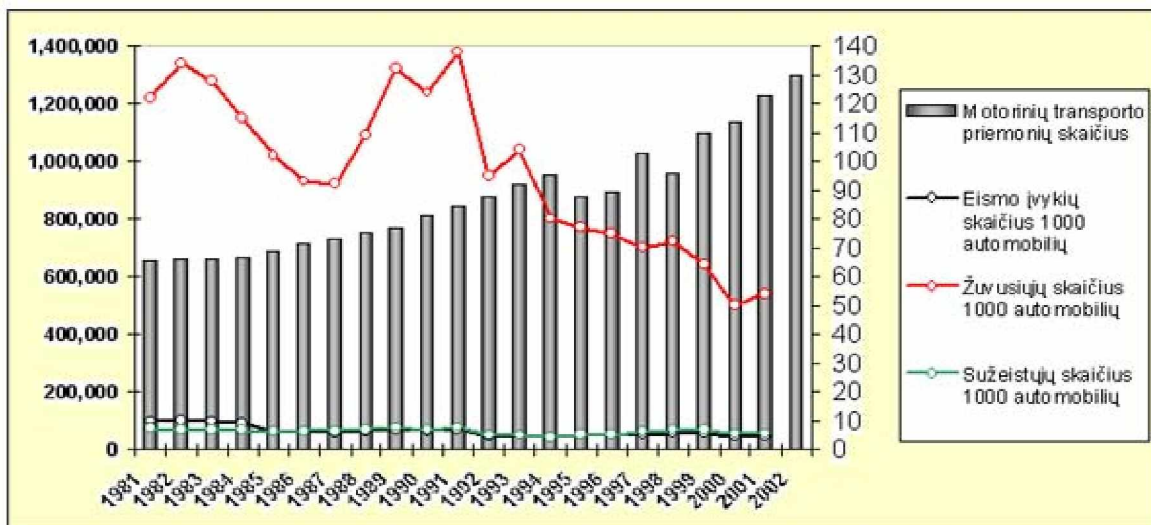
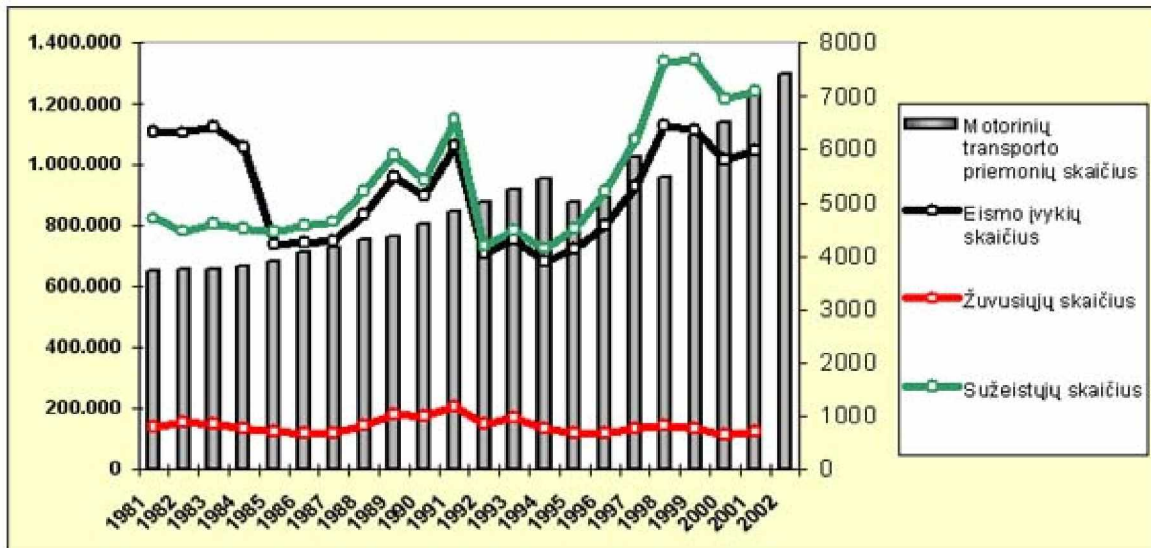
Die vorliegende Arbeit beinhaltet strafrechtliche und kriminalistische Charakteristik von Verkehrsunfällen, kriminalistische Charakteristik und Ermittlungspraxis im Bezirk von Utena sowie Tendenzen zur Optimierung der Ermittlungen und der Vorbeugung von Verkehrsunfällen. In der Arbeit werden theoretische und praktische Probleme untersucht, auf die die Beamten bei den Ermittlungen von Verkehrsunfällen zustoßen. Nach der Analyse von sämtlichen Ermittlungsverfahren, die wegen Verkehrsunfälle eingeleitet worden sind, sowie nach der Behandlung von 100 Umfragefragebögen, die die Beamten aus den Polizeikommissariaten des Bezirks von Utena und Staatsanwälte der Staatsanwaltschaften des Bezirks von Utena ausgefüllt haben, wird in der Arbeit eine kriminalistische Charakteristik von Verkehrsunfällen dargestellt; es werden positive Praxis und negative Faktoren hervorgehoben, die die Untersuchung von Verkehrsunfällen im Bezirk von Utena beeinflussen.

Die wichtigste Schlussfolgerung der vorliegenden Abschlussarbeit – die Praxis der Untersuchung von Verkehrsunfällen im Bezirk von Utena weist gewisse Unterschiede auf und übt einen negativen Einfluss auf die Untersuchung von Verkehrsunfällen aus. Die Praxis der Untersuchung von Verkehrsunfällen im Bezirk von Utena ist zu vereinheitlichen, mit der Untersuchung von Verkehrsunfällen sind Dienststellen der Schutzpolizei zu beauftragen.

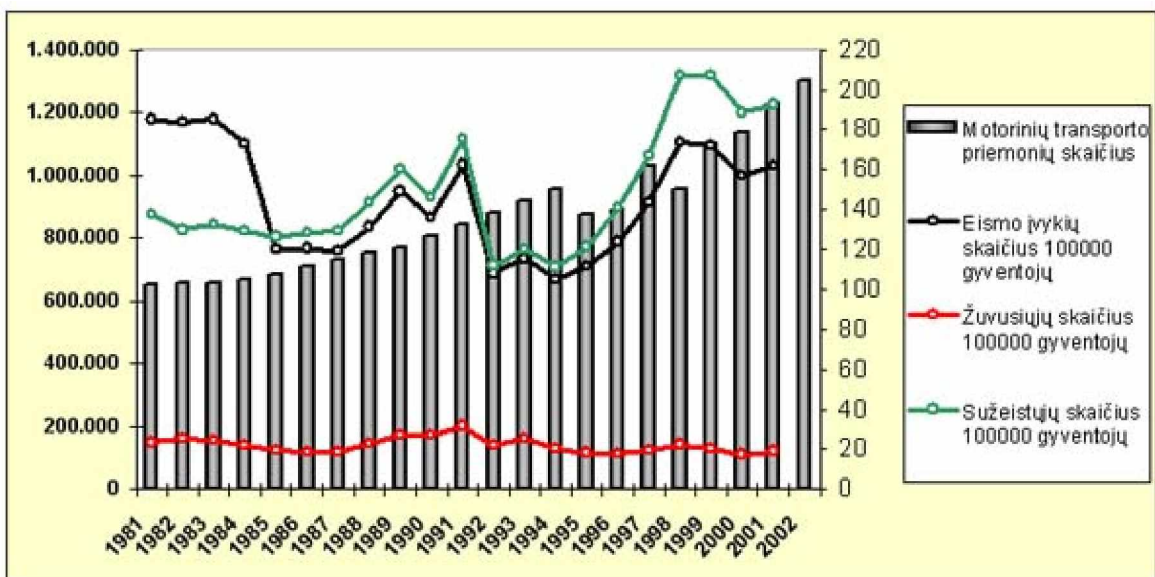
Grundbegriffe: Verkehrsunfall, Kriminalistik, Untersuchung.

## PRIEDAI

Priedas Nr.1. Lietuvos įskaitinių eismo įvykių statistika ir dinamika.<sup>76</sup>



<sup>76</sup> <http://www.lvs.lt>





## **APKLAUSOS ANKETA**

### ***1. Jūsų darbo vieta ir pareigos:***

---

---

### ***2. Jūsų išsilavinimas:***

- |                           |                     |
|---------------------------|---------------------|
| a) Aukštasis teisinis;    | d) Spec. vidurinis; |
| b) Aukštasis ne teisinis; | e) Vidurinis.       |
| c) Aukštesnysis;          |                     |

### ***3. Kuriai amžiaus grupei priklausote?***

- |                        |                        |
|------------------------|------------------------|
| a) Iki 25 metų;        | d) Nuo 36 iki 45 metų; |
| b) Nuo 26 iki 30 metų; | e) Nuo 46 iki 55 metų; |
| c) Nuo 31 iki 35 metų; | f) Virš 56 metų.       |

### ***4. Jūsų teisinio darbo stažas:***

- |                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| a) Iki 1 metų;        | e) Nuo 10 iki 15 metų; |
| b) Nuo 1 iki 3 metų;  | f) Nuo 15 iki 20 metų; |
| c) Nuo 3 iki 5 metų;  | g) Virš 20 metų.       |
| d) Nuo 5 iki 10 metų; |                        |

### ***5. Jūsų kaip ikiteisminio tyrimo tyrėjo (anksčiau – tardytojo arba kvotėjo) darbo stažas: (prokurorams šio klausimo atsakyti nereikia).***

- |                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| a) Iki 1 metų;        | e) Nuo 10 iki 15 metų; |
| b) Nuo 1 iki 3 metų;  | f) Nuo 15 iki 20 metų; |
| c) Nuo 3 iki 5 metų;  | g) Virš 20 metų.       |
| d) Nuo 5 iki 10 metų; |                        |

**6. Kokie informaciniai šaltiniai yra ypatingai svarbūs tiriant eismo įvykius (sunumeruokite eilės tvarka):**

Pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatai.	
Liudytojų parodymai.	
Įtariamųjų parodymai.	
Nukentėjusiųjų parodymai.	
Operatyvinės priemonės.	
Kita (įrašykite).	

**7. Kokie ikiteisminio tyrimo veiksmai ir procesinės prievartos priemonės yra dažniausiai atliekami tiriant eismo įvykius (sunumeruokite eilės tvarka):**

Įvykio vietos apžiūra	
Įtariamojo apklausa	
Liudytojų apklausos	
Akistata	
Eksperimentas	
Parodymų patikrinimas vietoje	
Krata	
Poėmis	
Parodymas atpažinti	
Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas	
Kita (įrašykite)	

**8. Kokių veiksmų atlikimas sukelia daugiausia organizacinių, techninių problemų tiriant eismo įvykius? (sunumeruokite eilės tvarka, pirmą numerį skirkite daugiausiai problemų sukeliančiam veiksmui)**

Įvykio vietos apžiūra	
Įtariamojo apklausa	
Liudytojų apklausos	
Akistata	
Eksperimentas	
Parodymų patikrinimas vietoje	
Krata	
Poėmis	
Parodymas atpažinti	
Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas	
Kita (įrašykite)	

**9. Kiek įvairių įvykio vietos apžiūrų Jums tenka atlikti per metus?**

- |                                 |                    |
|---------------------------------|--------------------|
| a) Savarankiškai daryti neteko; | d) Nuo 20 iki 30;  |
| b) Iki 10 apžiūrų;              | e) Nuo 30 iki 50;  |
| c) Nuo 10 iki 20;               | f) Daugiau nei 50. |

**10. Kiek eismo įvykio vietos apžiūrų Jums tenka atlikti per metus?**

- |                                 |                    |
|---------------------------------|--------------------|
| a) Savarankiškai daryti neteko; | d) Nuo 20 iki 30;  |
| b) Iki 10 apžiūrų;              | e) Nuo 30 iki 50;  |
| c) Nuo 10 iki 20;               | f) Daugiau nei 50. |

**11. Kokios yra pagrindinės problemos atliekant eismo įvykio vietų apžiūras?**

---

**12. Ar jūsų atliekamose eismo įvykių vietų apžiūrose dalyvauja specialistai?**

- |            |             |
|------------|-------------|
| a) Visada; | c) Retai;   |
| b) Dažnai; | d) Niekada. |

**13. Jei apžiūrint eismo įvykių vietas nedalyvauja specialistas, nurodykite to priežastis.**

- a) Trūksta specialistų;
- b) Blogai organizuotas darbas;
- c) Susiklosčiusi tokia praktika;
- d) Manau, kad specialisto dalyvavimas nebūtinai;
- e) Kita \_\_\_\_\_

**14. Ar tirdami eismo įvykius savarankiškai naudojate mokslines technines priemones (tais atvejais, kai atliekant tyrimo veiksmus nedalyvauja specialistas)?**

- |            |             |
|------------|-------------|
| a) Visada; | c) Retai;   |
| b) Dažnai; | d) Niekada. |

**15. Jei nenaudojate mokslinių techninių priemonių, tai kodėl?**

- |   |   |
|---|---|
| a) Nėra technikos;                      | d) Esama technika yra pasenusi ir netinkama naudojimui; |
| b) Neturiu įgūdžių, o specialistų nėra; | e) Kita (įrašykite)_____                                |
| c) Manau, kad tai neduoda naudos;       |   |

**16. Kokias technikos priemones naudojate tirdami eismo įvykius?**

- |   |  |
|---|--|
| a) Fotoaparatus;                        | e) Metalo iešiklius;                   |
| b) Vaizdo kameras;                      | f) Infraraudonųjų spindulių šaltinius; |
| c) Diktofonus;                          | g) Kita _____                          |
| d) Ultravioletinių spindulių šaltinius; |  |

**17. Ar Jūsų darbe trūksta techninių priemonių? Kokių?**

- |  |                                       |
|--|---------------------------------------|
| a) Fotoaparatus;                       | e) Metalo iešiklių;                   |
| b) Vaizdo kamerų;                      | f) Infraraudonųjų spindulių šaltinių; |
| c) Diktofonų;                          | g) Kita _____                         |
| d) Ultravioletinių spindulių šaltinių; | h) Techninių priemonių netrūksta.     |

**18. Ką Jūsų manymu būtina padaryti siekiant pagerinti eismo įvykių tyrimą?**

---

**19. Kaip vertinate savo specialiąsias žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius?**

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| a) Puikiai;      | e) Patenkinamai; |
| b) Labai gerai;  | f) Silpnai;      |
| c) Gerai;        | g) Blogai.       |
| d) Vidutiniškai; |                  |

**20. Kaip vertinate prokurorų žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius (arba kuruojant tokias bylas)? (ne pareigūnams į šį klausimą atsakyti nereikia)**

- |                  |                  |
|------------------|------------------|
| a) Puikiai;      | e) Patenkinamai; |
| b) Labai gerai;  | f) Silpnai;      |
| c) Gerai;        | g) Blogai.       |
| d) Vidutiniškai; |                  |

**21. Ar užtenka prokurorų teikiamos pagalbos (konsultacijų) tiriant eismo įvykius? (ne pareigūnams į šį klausimą atsakyti nereikia)**

- a) Užtenka pakankamai;
- b) Trūksta;
- c) Prokurorų pagalba minimali.

**22. Kaip manote, ar būtina siaurinti tyrėjų specializaciją?**

- a) Taip;
- b) Ne;
- c) Neturiu nuomonės.

**23. Kokios problemos ar sunkumai iškyla tiriant eismo įvykius?**

- a) Teisinio pobūdžio (netinkama pareigūnų kvalifikacija, nusikaltimų kvalifikavimo problemos, baudžiamojo proceso taikymo problemos ir t.t.);
- b) Organizacinio pobūdžio;
- c) Metodinių žinių trūkumas;
- d) Įgūdžių trūkumas tiriant eismo įvykius;
- e) Bendradarbiavimo stoka;
- f) Trūksta motyvacijos;
- g) Kita \_\_\_\_\_

**24. Kokie veiksniai daro įtaką tyrėjo profesionalumui ir kompetencijai tiriant eismo įvykius?**

- a) Trūksta metodinės medžiagos;
- b) Neorganizuojami tarnybiniai mokymai;
- c) Tyrėjai nesiunčiami į kursus;
- d) Blogas darbo organizavimas;
- e) Kita \_\_\_\_\_

**25. Ar yra bendradarbiavimo su prokuratūra problemų tiriant eismo įvykius? Jei taip, kokių (įrašykite)? (ne pareigūnams į šį klausimą atsakyti nereikia)**

- a) Ne;
- b) Taip;
- c) \_\_\_\_\_ .

**26. Kokios Baudžiamojo proceso normos Jūsų nuomone apsunkina eismo įvykių tyrimą?**

---

**27. Kaip vertinate naująjį Baudžiamojo proceso kodeksą?**

- |  |
|--|
| a) Teigiamai;<br>b) Neigiamai;<br>c) Neturiu nuomonės. |
|--|

**28. Kaip dažnai dalyvaujate kvalifikacijos kėlimo kursuose eismo įvykio tyrimo tematika?**

- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| a) Daugiau nei 2 kartus per metus; | c) Rečiau kaip kartą per metus;                  |
| b) 1 kartą per metus;              | d) Tokiuose kvalifikacijos kursuose nedalyvavau. |

**29. Ar turite pakankamai metodinės medžiagos apie eismo įvykių tyrimą?**

- |          |        |
|----------|--------|
| a) Taip; | b) Ne. |
|----------|--------|

**30. Kaip Jūs įsigijote metodinę medžiagą?**

- |                         |                                 |
|-------------------------|---------------------------------|
| a) Susirinkote ją pats; | c) Davė prokuroras;             |
| b) Davė vadovai;        | d) Metodinės medžiagos neturiu. |

**31. Ar susidūrėte su atvejais, kai Jūsų manymu buvo papirkti liudytojai ir davė parodymus naudingus vienai iš proceso pusių?**

- |          |        |
|----------|--------|
| a) Taip; | b) Ne. |
|----------|--------|

**32. Jei susidūrėte su atvejais, kai Jūsų manymu buvo papirkti liudytojai, kuriai pusei naudingus parodymus jie davė?**

- |                     |                 |
|---------------------|-----------------|
| c) Nukentėjusiajam; | d) Įtariamajam. |
|---------------------|-----------------|

**33. Jei susidūrėte su atvejais, kai buvo papirkti liudytojai, kokių priemonių ėmėtės?**

- a) Atlikote nuodugnų parodymų patikrinimą;
- b) Atlikote tardymo eksperimentą;
- c) Tikrinote įtariamojo alibi;
- d) Nesiėmėt jokių priemonių;
- e) Kita \_\_\_\_\_ .

**34. Kaip vertinate „grąžinamą“ Kelių policiją?**

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>a) Teigiamai;</li><li>b) Neigiamai;</li><li>c) Neturiu nuomonės.</li></ul> |
|--|

***Ačiū už sugaištą laiką!***

### **BAUDŽIAMOSIOS BYLOS ANKETA**

**1. Ikiteisminio tyrimo įstaiga, atlikusi baudžiamosios bylos ikiteisminį tyrimą:**

---

---

**2. Trumpa baudžiamosios bylos fabula:**

---

---

**3. Koks sprendimas yra priimtas baudžiamojoje byloje?**

- a) Atsisakyta pradėti ikiteisminį tyrimą;
- b) Ikiteisminis tyrimas nutrauktas;
- c) Ikiteisminis tyrimas baigtas surašius kaltinamąjį aktą;
- d) Ikiteisminis tyrimas baigtas baudžiamuoju įsakymu;
- e) Paskelbtas nuosprendis;
- f) Kita \_\_\_\_\_ .

**4. Per kiek laiko buvo baigtas (nutrauktas) ikiteisminis tyrimas?**

---

**5. Pagal kurį LR Baudžiamojo kodekso straipsnį buvo pradėtas ikiteisminis tyrimas?**

---

**6. Ar eismo įvykį padariusiam asmeniui buvo nustatytas girtumas? Jei taip, tai koks?**

- |                  |                |
|------------------|----------------|
| a) Buvo blaivus; | c) Taip:       |
| b) Nenustatyta;  | c1) Lengvas;   |
|                  | c2) Vidutinis; |
|                  | c3) Sunkus.    |



**7. Koks eismo įvykį padariusio asmens amžius?**

- a) Iki 18 metų;
- b) Nuo 18 iki 20 metų;
- c) Nuo 20 iki 25 metų;
- d) Nuo 25 iki 30 metų;
- e) Nuo 30 iki 35 metų;
- f) Nuo 35 iki 40 metų;
- g) Nuo 40 iki 45 metų;
- h) Nuo 45 iki 50 metų;
- i) Nuo 50 iki 55 metų;
- j) Nuo 55 iki 60 metų;
- k) Daugiau nei 60 metų.

**8. Eismo įvykį padarė:**

- a) Vyras;
- b) Moteris.

**9. Eismo įvykį padariusio asmens išsilavinimas.**

- a) Aukštasis;
- b) Aukštesnysis;
- c) Spec.vidurinis;
- d) Vidurinis;
- e) Pagrindinis.

**10. Eismo įvykį padaręs yra:**

- a) Moksleivis;
- b) Studentas;
- c) Dirbantis;
- d) Bedarbis;
- e) Turi neįgalumą.

**11. Ar įtariamasis buvo nustatytas iš karto po įvykio?**

- a) Taip;
- b) Ne.

**12. Kokiuose ikiteisminio tyrimo veiksmuose dalyvavo specialistas?**

- a) Įvykio vietos apžiūroje;
- b) Parodymų patikrinime vietoje;
- c) Eksperimente;
- d) Poemyje;
- e) Akistatoje;
- f) Ekspertizių ar objektų tyrime.

**13. Ar apžiūrint įvykio vietą buvo panaudotos techninės priemonės?**

- a) Taip;
- b) Nėra duomenų.

**14. Kada buvo išimti pėdsakai ar kiti objektai?**

- a) Įvykio vietos apžiūros metu;
- b) Kratos metu;
- c) Poėmio metu;
- d) Pateikti savanoriškai;
- e) Kita \_\_\_\_\_ .

**15. Kokie pėdsakai ar objektai buvo išimti?**

---

**16. Prie įvykio vietos apžiūros protokolo yra pridėta:**

- a) Schemos, brėžiniai, planai;
- b) Nuotraukos;
- c) Schemos ir nuotraukos;
- d) Vaizdo medžiaga;
- e) Kita \_\_\_\_\_

**17. Kokia ekspertizė paskirta įvykio vietoje paimitiems pėdsakams ir objektams?**

- a) Trasologinė;
- b) Medicininė;
- c) Mikrodalelių;
- d) Rankų pėdsakų;
- e) Kvapo pėdsakų;
- f) Biologinių pėdsakų (DNR);
- g) Kojų pėdsakų;
- h) Nepaskirta;
- i) Kita \_\_\_\_\_ .

**18. Per kiek laiko paimtų pėdsakų ir kitų objektų (arba atliekant ikiteisminio tyrimo veiksmus) buvo paskirtos ekspertizės arba objektų tyrimai?**

---

**19. Jeigu buvo paskirti objektų tyrimai ir ekspertizės, tai per kokį laiką buvo gauti specialistų išvados ar ekspertizės aktai?**

---

**20. Kokiuose ikiteisminio tyrimo veiksmuose buvo kviečiamas dalyvauti specialistas?**

- |                                 |  |
|---------------------------------|--|
| a) Įvykio vietos apžiūroje      | h) Poëmyje                               |
| b) Įtariamojo apklausoje        | i) Parodyme atpažinti                    |
| c) Liudytojų apklausose         | j) Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrime |
| d) Akistatoje                   | k) Kita _____                            |
| e) Eksperimente                 |  |
| f) Parodymų patikrinime vietoje |  |
| g) Kratoje                      |  |

**21. Po kiek laiko nuo eismo įvykio buvo apklausta:?**

Nukentėjusysis: \_\_\_\_\_

Liudytojai matę įvykį: \_\_\_\_\_

Kiti liudytojai \_\_\_\_\_

Įtariamasis: \_\_\_\_\_

**22. Kokios procesinės prievartos priemonės buvo taikytos įtariamajam?**

---

*Pastabos, pastebėjimai, pasiūlymai*

---

Priedas Nr. 4. Pėsčiojo su atšvaitu ir be atšvaito matomumo ribos apšvietus jį tolimosiomis ir artimosiomis automobilio šviesomis.

