

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
VIEŠOJO SAUGUMO FAKULTETAS
KRIMINALISTIKOS IR BAUDŽIAMOJO PROCESO KATEDRA

NATALJA IBIANSKAITĖ

EISMO ĮVYKIŲ TYRIMAS

(remiantis Vilniaus apskrities medžiaga)

Magistro baigiamasis darbas

Vadovė

doc. dr. G. Juodkaitė-Granskienė

KAUNAS, 2011

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
VIEŠOJO SAUGUMO FAKULTETAS
KRIMINALISTIKOS IR BAUDŽIAMOJO PROCESO KATEDRA

EISMO ĮVYKIŲ TYRIMAS (remiantis Vilniaus apskrities medžiaga)

Magistro baigiamasis darbas

Studijų programa 62401S107

Vadovė

doc. dr. G. Juodkaitė-Granskienė

2011-05-

Recenzentas

Atliko

ETKmis 9-01 gr. stud.

N. Ibianskaitė

2011-05-

KAUNAS, 2011

TURINYS

ĮVADAS.....	2
1. EISMO ĮVYKIŲ CHARAKTERISTIKA.....	6
1.1 Eismo įvykių baudžiamoji - teisinė charakteristika.....	6
1.2 Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika ir jos reikšmė tyrimui.....	11
2. EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO PRAKTIKA REMIANTIS VILNIAUS APSKRITIES MEDŽIAGA.....	28
2.1 Ikiteisminio tyrimo pradėjimas ir pirminiai tyrimo veiksmai.....	33
2.2 Tolimesni tyrimo veiksmai.....	63
3. EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO IR PREVENCIJOS TOBULINIMO KRYPTYS.....	78
IŠVADOS IR PASIŪLYMAI.....	83
LITERATŪRA.....	84
ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBA.....	91
SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA.....	92
SANTRAUKA ANGLŲ KALBA.....	93
PRIEDAI.....	95

Įvadas

Nuolatinė mokslinė - techninė pažanga šiuolaikinei visuomenei suteikia galimybes naudotis įvairių rūšių transporto priemonėmis. Šiandien kas antras mūsų šalies gyventojas vairuoja automobilį, motociklą ar kitą transporto priemonę. Tai yra svarbus eismo įvykio, kaip sudėtinių grandžių sistemos- vairuotojas→transporto priemonė→kelias→aplinka→padariniai elementas.

Automobilis be pranašumų turi ir trūkumų - kasmet didėjantį pervežamų krovinių ir keleivių mastus, intensyvėja automobilizacijos tempai, didėja automobilių koncentracija, eismo intensyvumas, spūstys. Pirmą kartą automobilis suvažinėjo žmogų dar 1896 m. Anglijoje¹. Per tą laiką iki mūsų dienų kardinaliai pasikeitė ir tapo viena reikšmingiausių ir aktualiausių šių dienų problemų - eismo saugumo problema. Tai mums liudija apie tai, kad eismo įvykis, tai ne tik šių dienų problema. Automobilizacijos ir kelių tinklo augimas, kuris tik dalinai atitinka šių dienų eismo saugumo ir intensyvumo reikalavimus, lėmė staigų eismo įvykių skaičiaus didėjimą. Paskaičiuota, kad kasmet pasaulyje eismo įvykių metu žūsta apie 500000 žmonių. Kiekvienam žuvusiam tenka 20-30 sužeistųjų, kuriems daugumai būtina medicinos pagalba. Eismo įvykių metu sužeistų žmonių gydymui tenka 1-3 % (procentų) kiekvienos šalies bendrojo vidaus produkto, nepriklausomai nuo ekonominio išsivystymo lygio.² Visose šalyse eismo įvykių metu sužaloti žmonės yra svarbi sveikatos apsaugos problema. Žmonių žūtys eismo įvykių metu, tai viena iš pagrindinių mirties priežasčių, o jaunų žmonių grupėse - pagrindinė.³

Visi supranta, kad eismo įvykiai reikalauja didžiulių išlaidų fizinių ir žmogiškųjų resursų, kurie yra tragiški ir tuo pat metu neišvengiami.⁴ Eismo įvykiai tai ne stichinė nelaimė. Tai žmonių veiklos rezultatas. Būtina suvokti ir valdyti jų priežastis, aplinkybes, padarinius, o imantis saugaus eismo sistemos kūrimo žingsnių įvykių skaičius gali būti ženkliai sumažintas.

Magistro baigiamojo darbo temos aktualumas. Lietuva yra viena iš nedaugelio Europos Sąjungos šalių, kurioje kasmet eismo įvykių metu žūsta daugiau kaip 100 žmonių vienam milijonui gyventojų. (Priedas Nr. 4). Pagal eismo įvykių skaičių, ji yra pirmaujanti Europos Sąjungos valstybė. Žvelgiant Lietuvos mastu, Vilniaus apskrityje įvykusių eismo įvykių ir žuvusių žmonių skaičius yra vienas didžiausių, be to praėjusių metų statistiniai avaringumo rodikliai (informacija apie eismo įvykius, žuvusiųosius ir sužeistuosius) neigiamai apibūdina saugaus eismo situaciją apskrityje. Tik 2010 metais čia užregistruoti 752 eismo įvykiai, kurių metu 72 žmonės žuvo, 862 buvo sužeisti. Lyginant su 2009 m. eismo įvykių skaičius padidėjo 19 vnt. (2, 59 %), žuvo 3 žmonėmis daugiau (4, 35 %) ir 28 (3, 36 %) daugiau sužeista. (Priedas Nr. 11). Kiekvieno žmogaus gyvybė per daug brangi, kad eismo saugai galėtume sumažinti dėmesį. Eismo įvykių tyrimas yra

¹ Augaitis A. Kelių eismas vakar ir šiandien. Vilnius. 1987. P. 4.

² Petrucelli. E., Traffic Incurry: A Public Health Concern Worldwide. ITE-Journal, July 1991. P. 15.

³ Preston. B., The Impact of The Motor cer. Tregaron, Dyfed, Brefi Press, 1991. P. 3.

⁴ Справочник по безопасности дорожного движения. Институт экономики транспорта. Осло/Копенгаген. 1996. P. 3.

labai aktuali tema tiek teoriniu, tiek praktiniu požiūriu. Eismo įvykių tyrimas, baudžiamųjų bylų nagrinėjimas teismuose – tai viena iš eismo saugumo problemos sprendimo būdų. Tačiau kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų tyrimas yra daugiau teisinio, kriminalistinio pobūdžio ir reikalauja atskiro jų išnagrinėjimo. Minėto nusikaltimo tyrimo praktikos tobulinimas reikalauja analizuoti tyrimo būklę, nustatyti trūkumus, problemas su kuriomis susiduria teisėsaugos institucijų pareigūnai. Juk būtų neteisinga visas eismo saugumo problemas spręsti tik per baudžiamosios atsakomybės klausimus ir suversti ant pečių asmeniui, kuris yra eismo įvykio kaltininkas.

Integruojantis į Europą saugus eismas keliais tampa prioritetine sritimi, nes ši sritis yra prioritetinga Europos Sąjungos narystės dalis. Lietuva saugaus eismo požiūriu yra padidintos rizikos šalis ir būtent avaringumas yra vienas iš pagrindinių rodiklių atspindinčių eismo saugumo būklę, visoje transporto sistemoje vykstančius procesus bei jų raidą. Kaip pavyzdį galima pateikti pagrindinius statistinius avaringumo rodiklius t.y.: duomenys apie eismo įvykių, jų metų sužeistų ir žuvusių skaičių ir kt. Šie rodikliai neigiamai apibūdina eismo saugumo būklę šalyje. 2010 metais Lietuvoje įvyko 3625 eismo įvykiai, per tą patį praėjusių metų laikotarpį įvyko 202 eismo įvykiais daugiau. (Priedas Nr. 2). Eismo įvykių mažėjimo tendencija menka lyginant su 2009 metais tik - 4,73 % procentai. (Priedas Nr. 3). Lietuvos kelių policijos tarnybos duomenimis 2005 metais buvo pasiektas avaringumo pikas, įvyko 6771 eismo įvykiai, juose žuvo 773 ir buvo sužeisti 8467 žmonės. Nuo 2005 metų Lietuvoje eismo įvykių skaičius sumažėjo 46, 5% (procentų). (Priedas Nr. 2), ko ir buvo siekta 2005 m. pradedant vykdyti valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005-2010 m. programą⁵, tačiau pagal žuvusių žmonių skaičių keliuose Lietuva išlieka tarp lyderių Europoje. Taigi Europos valstybių kontekste eismo saugumo situacija Lietuvoje vis dar yra gana prasta. Dar 2009 m. Lietuva buvo paskutinėse gretose pagal žuvusiųjų skaičių, tenkantį 1 mln. šalies gyventojų ir jis sudarė 110 žuvusiųjų, kai pavyzdžiui Švedijoje tik 39 žuvusieji eismo įvykių metu tenka 1 mln. gyventojų. (Priedas Nr. 4).

Nuo Lietuvos nepriklausomybės atkūrimo, per dvidešimt metų transporto priemonių skaičius šalyje tik didėja ir 2009 m. siekė 1 963 055 transporto priemonių. 1000 gyventojų 2009 m. teko 460 lengvųjų automobilių. Kai dar 2005 m. 1000 gyventojų teko tik 354 lengvieji automobiliai, o iš viso transporto priemonių skaičius siekė 1 658 068 (Priedas Nr. 1). Spartūs automobilizacijos augimo tempai ir nuolat didėjantis eismo intensyvumas sukelia vis daugiau problemų užtikrinant saugų eismą Lietuvoje. Kadangi kiekvienas visuomenės narys yra kelių eismo dalyvis, eismo saugumas tampa visuotine problema. Eismo įvykių pasekmės vienodai skaudžios, ar tai būtų Lietuva, ar kita pasaulio šalis. Daugelyje iš jų eismo įvykiai yra valstybinio masto problema, juk eismo įvykių metu dažniausiai nukenčia jauni žmonės, o visuomenė patiria didelių nuostolių. Jų metu gautos traumos yra labai sunkios, tai įvairaus masto sveikatos sutrikdymai.

⁵ LR Vyriausybės 2005 m. liepos 8 d. nutarimas Nr. 759.// Žin. 2005, Nr. 84-3117.

Taigi, sparčiai Lietuvoje didėjanti automobilizacija turi savo kainą - eismo įvykius ir su jais susijusius materialinius ir nematerialius nuostolius, kurie skaičiuojami jau ne milijonais, o milijardais litų. Visuomenė dažnai linkusi manyti, kad eismo įvykis tėra vieno ar daugiau automobilių susidūrimas, per kurį daugiau ar mažiau nukenčia žmonės. Tačiau pažvelgus giliau nesunku suvokti, jog eismo įvykiai - kur kas sudėtingesnis reiškinys, liečiantis ne tik atskirus individus, bet ir visą valstybę.

Visose šalyse didelis dėmesys skiriamas saugaus eismo klausimams. Tuo suinteresuota visuomenė, vyriausybės institucijos ir tarptautinės organizacijos. 2001 m. rugsėjo mėnesį Europos Komisijos patvirtintoje Baltojoje knygoje buvo užsibrėžtas tikslas - nustatant papildomas priemones saugiam eismui užtikrinti, diegiant naujas ir pažangias technologijas, žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių iki 2010 m. sumažinti dvigubai. Taip pat ir Lietuva siekia pasiekti esminį progresą saugaus eismo srityje, kad išsaugoti žmonių gyvybes keliuose bei įgyvendinti užsibrėžtus tikslus.

Daugelyje Europos valstybių egzistuoja institucijos, kurios koordinuoja ir yra atsakingos už bendrą šalies politiką eismo saugumo srityje, tuo tarpu Lietuvoje, saugaus eismo politiką formuoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija. Jos įgyvendinimo kontrolę vykdo nuolat veikianti Valstybinė eismo saugumo komisija (toliau komisija). Lietuvos Respublikos Vyriausybė 2005 m. liepos 8 d. nutarimu Nr. 759 patvirtino Valstybinę saugaus eismo automobilių keliais 2005-2010 m. programą, kurios paskirtis – sudaryti sąlygas kryptingam ir ilgalaikiam saugaus eismo gerinimui, numatyti ir realizuoti atitinkamas priemones, padėsiančias sumažinti avaringumą keliuose, kad eismo sauga keliuose būtų pasiekta ne mažinant žmonių judėjimo laisvę, bet padarant ją saugesnę. Įsipareigodamos rūpintis eismo sauga, bei vykdydamos Europos komisijos priimto kelių saugos plano dalį 2010 m. birželio 10 d. Europos kelių saugos chartiją jau pasirašė 36 Lietuvos organizacijos. Visas jas vienija bendras tikslas - siekti, kad keliuose nežūtų nė vienas eismo dalyvis. 2010 m. sausio 22 d. komisija pritarė 2011-2015 m. Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais programos projektui, kuriame nurodytas pagrindinis programos tikslas – gerinant eismo saugą pasiekti, kad pagal žuvusių eismo dalyvių skaičių, tenkantį 1 mln. šalies gyventojų, Lietuva atsidurtų tarp 10 geriausių rezultatais pasižyminčių Europos Sąjungos valstybių.

Magistro baigiamojo darbo objektas: nusikalstamų veikų eismo saugumui tyrimo praktika Vilniaus apskrityje, ikiteisminio tyrimo medžiagos, statistiniai bei apklausų metu gauti duomenys, jų teorinė ir praktinė analizė. Kadangi darbe bus analizuojami eismo įvykiai kaip nusikalstamos veikos, įtvirtintos Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse, todėl administracinės teisės pažeidimo bylos teisenos klausimai nebus nagrinėjami.

Hipotezė - susiformavusi eismo įvykių tyrimo praktika Vilniaus apskrityje yra tobulintina.

Magistro baigiamojo darbo problema - Kaip patobulinti eismo įvykių tyrimą, prevencijos priemones Vilniaus apskrityje?

Magistro baigiamojo darbo tikslas: atskleisti eismo įvykių tyrimo ypatumus, išnagrinėti ir įvertinti eismo įvykių tyrimo praktiką ir galimybes ją pagerinti Vilniaus apskrityje, bei nustatyti eismo įvykių tyrimo problemas.

Magistro baigiamojo darbo uždaviniai: 1) pateikti eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką; 2) išanalizuoti ir įvertinti eismo įvykių tyrimo būklę Vilniaus apskrityje; 3) nustatyti, detalai išanalizuoti ir apibendrinti eismo įvykių tyrimo praktiką, problemas, trūkumus Vilniaus apskrityje; 4) atsižvelgiant į nustatytas problemas ir trūkumus suformuluoti ir pateikti eismo įvykių tyrimo galimus problemų sprendimo būdus.

Tyrimo metodai: Siekiant numatyto tyrimo tikslo buvo kompleksiskai taikomi teoriniai ir empiriniai tyrimo metodai. Iš teorinių metodų paminėtini šie: istorinis lyginamasis, lyginimo, sisteminės analizės, statistikos duomenų analizės, sintezės, apibendrinimo, loginis ir kiti. Pagrindiniai tyrimo metu taikyti empiriniai metodai – anketavimas ir dokumentų analizės metodai. Empirinių tyrimų metu buvo atlikta pareigūnų atliekančių eismo įvykių tyrimą Vilniaus apskrityje, t.y.: Vilniaus apskrities Vyriausiojo policijos komisariato Kelių policijos valdybos Nusikalstamų veikų eismo saugumui tyrimo skyriuje (toliau Vilniaus aps. VPK KPV NTESTS), Vilniaus, Trakų, Širvintų, Ukmergės, Elektrėnų, Šalčininkų ir Švenčionių rajonų policijos komisariatuose dirbančių ikiteisminio tyrimo tyrėjų, taip pat Vilniaus miesto, Trakų, Širvintų, Ukmergės, Šalčininkų ir Švenčionių rajonų apylinkių prokuratūrų prokurorų, Vilniaus m. 1-ojo, 2-ojo ir 3-ojo apylinkės teismų teisėjų, nagrinėjančių eismo įvykių bylas, Vilniaus apskrities Vyriausiojo policijos komisariato kriminalistinių tyrimų skyriaus (toliau Vilniaus aps. KTS) specialistų vykstančių į eismo įvykio vietas, bei Lietuvos teismo ekspertizės centro (toliau LTEC) eismo įvykių ir transporto trasologinį tyrimą atliekančių ir privačių specialistų, ekspertų apklausos. Siekiant teorines nuostatas sugretinti su eismo įvykių tyrimo praktika Vilniaus apskrityje buvo atlikta 137 2010 metais Vilniaus mieste pradėtų ikiteisminių tyrimų medžiagų dėl nusikalstamų veikų eismo saugumui taisyklių pažeidimų (pagal LR BK 281 straipsnį) analizė. Dokumentų analizės metodo dėka tyrimo šaltiniais tapo Lietuvos Respublikos įstatymai, tarptautiniai ir nacionaliniai teisės aktai, kita norminė medžiaga. Taikant lyginimo, istorinį lyginamąjį metodus buvo siekiama palyginti statistinius duomenis įvairiais laikotarpiais, skirtingose Lietuvos apskrityse bei kitose šalyse. Sistemini analizės, statistikos duomenų analizės, sintezės, apibendrinimo metodai buvo taikomi tikslu išsamiai išanalizuoti eismo įvykio tyrimo procesą dalimis, išskiriant pirminius ir tolimesnius daugiausiai praktinių problemų sukeliančius tyrimo veiksmus, o apibendrinus tyrimo duomenis, pateikti išvadas ir pasiūlymus.

Magistro baigiamojo darbo struktūra: įvadas, dėstymas – trys dalys, keturi skyriai, išvados ir pasiūlymai, literatūra, anotacija ir santrauka lietuvių bei anglų kalbomis, priedai.

1. EISMO ĮVYKIŲ CHARAKTERISTIKA

1.1 Eismo įvykių baudžiamoji - teisinė charakteristika

Kiekvienas nusikaltimas turi daug požymių, kurie yra bendri visiems nusikaltimams. Vieni iš jų turi reikšmės baudžiamajam - teisiniam nusikaltimo kvalifikavimui, kiti - baudžiamųjų procesinių sprendimų priėmimui ir kt. Atskiros rūšies nesukalstamų veikų baudžiamoji - teisinė charakteristika yra pateikta nusikaltimo sudėtyje, kuri įtvirtinta baudžiamojo kodekso normose. Ikiteisminio tyrimo tyrėjui pradiname tyrimo etape ir vėlesniame iškeliant versiją būtina atsiminti, kad kiekviena nusikalstama veika turi turėti objektyviusius ir subjektyviusius sudėties požymius. Jeigu veikoje nėra nusikaltimo ar baudžiamojo nusižengimo požymių, reiškia nėra padaryta nusikalstama veika ir baudžiamasis procesas nepradedamas, o pradėtas turi būti nutrauktas, kas numatyta Lietuvos Respublikos Baudžiamojo proceso kodekso (toliau BPK) 3 straipsnyje.⁶

Mūsų šalyje nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui reglamentuoja Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau – BK) XXXIX skyrius - „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui“.⁷ Skyriuje yra keletas baudžiamojo kodekso straipsnių, kurie apibrėžia nusikalstamas veikas transporto eismo srityje, tačiau darbe bus nagrinėjamas tik vienas BK 281 straipsnis, nes tik jame numatyta mechanines transporto priemones vairuojančių vairuotojų atsakomybė už Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus, kurie sukėlė sunkias pasekmes - nesunkų, sunkų sveikatos sutrikdymus, kito žmogaus žūtį ar didelę turtinę žalą.

BK 281 straipsnyje numatyta nusikalstamos veikos sudėtis yra materiali, todėl Kelių eismo taisyklių⁸ (toliau KET) pažeidimų padariniai laikomi vienu iš esminių kriterijų, kuriais vadovaujantis atibojama baudžiamoji nuo administracinės atsakomybės. **Nusikalstamos veikos pavojingumą visų pirma lemia kėsिनimosi objektas, tai baudžiamojo įstatymo saugomos vertybės.** Baudžiamosios teisės teorijoje nusikalstamos veikos objektai skirstomi į bendruosius, rūšinius ir tiesioginius.⁹ Toks skirstymas leidžia konkrečiu atveju nustatyti į kokį objektą pirmiausia kėsिनamasi konkrečia nusikalstama veika ir tokiu būdu padeda tinkamai ją kvalifikuoti. BK 281 straipsnio sudėtis pateikta 2000 m. XXXIX skyriuje - „*Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui*“. Iš to galima spręsti, kad pagrindinė ir tiesioginė vertybė, kurią saugo šis straipsnis - **transporto eismo saugumas**. Tačiau kėsिनantis į pagrindinį objektą, gali būti pažeisti ir papildomi objektai:

1. **žmogaus gyvybė (BK 281 str. 5-6 d.);**
2. **žmogaus sveikata (BK 281 str. 1, 2, 3, 4 d.);**
3. **nukentėjusiojo asmens nuosavybė (BK 281 str. 2 d.).**

⁶ Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1341.

⁷ Valstybės žinios. 2000, Nr. 89-2741.

⁸ Valstybės žinios. 2003. Nr. 7-263, 2010. Nr. 121-6179.

⁹ Baudžiamoji teisė. Bendroji dalis. Vadovėlis. Trečiasis papildytas ir pataisytas leidimas.-Vilnius, 2001.P. 158.

Taigi eismo įvykio metu žala gali būti padaryta bent vienam iš nurodytų objektų arba visiems kartu. Ir svarbu pabrėžti, kad BK 281 straipsnyje atsakomybė diferencijuojama pagal sveikatos sutrikdymo mastą: nesunkų arba sunkų.

BK 281 straipsnyje apibrėžta objektyvioji, išorinė, matoma nusikalstamos veikos pusė apima šiuos materialios nusikalstamos veikos požymius: veika, pasekmės bei priežastinis ryšys tarp veikos (pažeidimo) ir pasekmių (žalos).

Veiką žymintis požymis BK 281 straipsnio dispozicijoje įvardytas „(...) *pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklės*“. Akivaizdu, kad įstatymų leidėjas konstruodamas baudžiamosios teisės normos struktūrą pasirinko blanketinę dispoziciją. „Tokia forma nusikaltimo sudėties objektyviesiems požymiams išreikšti pasirenkama tais atvejais, kai draudžiamų poelgių yra gan daug ir sunku juos išvardinti glaustame BK straipsnyje“. ¹⁰ BK 281 straipsnio dispozicijoje įtvirtintos dvi alternatyvios veikos galinčios pasireikšti savarankiškai, tai: 1) kelių eismo saugumo ir 2) transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais. Veika, kuria pažeidžiamos kelių eismo saugumo taisyklės gali pasireikšti leistino greičio viršijimu, išvažiavimu į priešingą eismo juostą ir kt. O veikų, kuriomis pažeidžiamos transporto priemonių eksploatavimo taisyklės priskiriamos techniškai netvarkingų transporto priemonių eksploatavimas, keleivių pervežimas transporto priemonėmis, neturinčiomis tam pritaikytų įrengimų ir kt.

Kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimo sudėtis yra materialioji, todėl būtinas šio nusikaltimo sudėties požymis – **BK 281 straipsnyje numatytų padarinių kilimas:**

- 1. nesunkus kito žmogaus sveikatos sutrikdymas (BK 281 straipsnio 1, 2 dalys);**
- 2. didelės turtinės žalos padarymas nukentėjusiam asmeniui (LR BK 281 straipsnio 2 dalis);**
- 3. sunkus kito žmogaus sveikatos sutrikdymas (BK 281 straipsnio 3, 4 dalys);**
- 4. žmogaus žūtis (BK 281 straipsnio 5, 6 dalys).**

Atsakomybė pagal BK 281 straipsnį galima tik tokiu atveju, kai straipsnyje numatyti padariniai atsirado pažeidus KET reikalavimus dėl ko kilo eismo įvykis. BK 281 straipsnio konstrukcija „*jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio (...)*“ rodo, kad eismo įvykis yra šiame straipsnyje numatytų padarinių dalis. Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme¹¹ (toliau SEAKI) ir KET pateiktas eismo įvykio apibrėžimas (Žr. 13 psl.) suponuoja išvadą, kad BK 281 straipsnio požymis „eismo įvykis“ apima ir dėl jo kilusius padarinius, todėl neturi savarankiškos teisinės reikšmės kvalifikuojant veiką.

Kelių eismo taisyklių pažeidimas, dėl kurio nukentėjusiajam buvo padaryta turtinė žala, pagal BK 281 straipsnio 2 dalį kvalifikuojamas tik tada, jeigu ši žala yra didelė. Baudžiamajame įstatyme nepateiktas oficialus BK 281 straipsnio 2 dalies požymio „*didelės turtinės žalos*“ išaiškinimas, o tai sudaro prielaidas formuotis nevienodai teismų praktikai. Teismų sprendimų

¹⁰ Piesliakas V. Mokymas apie nusikaltimą ir nusikaltimo sudėtį.- Vilnius:LTA,1996. P 68-69.

¹¹ Valstybės žinios. 2000. Nr. 92-2883; 2002, Nr. 123-5543.

analizė parodė, kad didele buvo pripažinta dėl eismo įvykio padaryta 2000 Lt turtinė žala (Utenos rajono apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-185-455/2006); 23800 Lt. turtinė žala (LAT baudžiamoji byla Nr. 2K-20/2011). Didelės turtinės žalos požymis yra vertinamasis, todėl teismas kiekvienu atveju sprendžia, ar padaryta žala laikytina didele.

Atvejais, kai nukentėjusysis miršta praėjus kuriam laikui po eismo įvykio ir būtina nustatyti, ar nukentėjusiojo mirtį sukėlė eismo įvykio metu patirti sužalojimai, ar jis mirė dėl kitų priežasčių. Kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimas kvalifikuojamas pagal BK 281 straipsnio 5 ir 6 dalis nepriklausomai nuo to, ar nukentėjusysis mirė tuoj po eismo įvykio, ar praėjus kuriam laikui, taip pat nepriklausomai nuo jam suteiktos medicininės pagalbos laiko bei efektyvumo (pvz., netinkamai diagnozuoti sužalojimai, net jeigu ir nesant šių aplinkybių galbūt buvo galima išvengti mirties).¹²

BK 281 straipsnyje numatytų nusikaltimų sudėtys yra materialiosios, todėl **turi būti nustatytas priežastinis ryšys tarp kelių eismo taisyklių pažeidimo (veikos) ir šio straipsnio atitinkamose dalyse numatytų padarinių**. Būtiniosios padarinių kilimo sąlygos taisyklė įpareigoja išsiaiškinti, ar vairuotojo padarytas KET pažeidimas buvo būtina padarinių kilimo sąlyga, o priežastinio ryšio pobūdis parodo, ar priežastinis ryšys yra dėsningas (būtinasis), ar atsitiktinis. „Eismo dalyvio veika, kuria padaromas KET pažeidimas, autoavarijos priežastis yra tuo atveju, jeigu analogiškoje situacijoje laikantis taisyklių reikalavimų įvykis nebūtų įvykęs. Abiejų instancijų teismai konstatavo, kad susidariusioje eismo situacijoje tuo atveju, jeigu D. N. būtų laikęsis KET reikalavimų, jis būtų galėjęs išvengti susidūrimo; vadinasi, D. N. veika buvo autoavarijos metu kilusių pasekmių priežastis“.¹³ Būtinoji padarinių kilimo sąlyga nustatoma taikant objektyvaus išvengiamumo kriterijus – eliminuojant iš eismo įvykio priežastingumo grandinės KET pažeidimą. Nustačius, kad kaltininkas, net ir nepažeisdamas KET, nebūtų galėjęs išvengti eismo įvykio, laikoma, kad pažeidimas nebuvo susijęs priežastiniu ryšiu su padariniais.

Nusikaltimo sudėčiai turi įtakos ir objektyvieji nusikalstamos veikos sudėties požymiai: **asmens traukiamo baudžiamojon atsakomybės amžius ir specialaus subjekto požymis**. Baudžiamosios teisės teorijoje specialus subjektas paprastai apibrėžiamas kaip fizinis asmuo, kuris be pagrindinių požymių turi papildomus, būtinus konkrečiai nusikaltimo sudėčiai, numatytus BK Specialiosios dalies dispozicijoje.¹⁴ BK 281 straipsnio 1-6 dalių dispozicijoje įtvirtinta, „tas, kas vairuodamas kelių transporto priemonę (...)“ – subjekto specialus požymis. Tai reiškia, kad minėtas straipsnis inkriminuotinas tik tais atvejais, kai KET pažeidimas, dėl kurio įvyksta eismo įvykis tiesiogiai sukeliamas fizinio asmens vairuojančio vieną iš BK 281 straipsnio 9 dalyje nurodytų kelių transporto priemonių ir sukakusio 16 m. amžiaus. Svarbu tai, kad kvalifikavimui neturi reikšmės faktas, ar asmuo turėjo teisę vairuoti transporto priemonę ar ne ir kam ji priklausė.

¹² Lietuvos Aukščiausiojo teismo teismų praktikos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (BK 281 straipsnis) baudžiamosiose bylose apžvalga. 2009. Nr. 30.

¹³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojame bylose Nr. 2K-38/2008.

¹⁴ Павлов В. Г. Субъект преступления. – Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2001. С.199.

Pažymėtina, kad KET pažeidimo fakto bei priežastinio ryšio tarp jo ir kilusių nusikalstamų padarinių nustatymas dar nėra pagrindas patraukti asmenį baudžiamojon atsakomybėn pagal BK 281 straipsnį, jeigu nenustatoma jo kaltė. BK 281 straipsnio 7 dalyje nurodyta, kad „*asmuo pagal šio straipsnio 1–6 dalis atsako tik tais atvejais, kai jose numatytos veikos padarytos dėl neatsargumo*“. Todėl įrodinėtinas šių nusikaltimų sudėties požymis yra neatsargi kaltė ir jos turinys. BK 16 straipsnio 1 d. nustatyta, kad neatsargi nusikalstama veika yra jeigu ji padaryta dėl nusikalstamo pasitikėjimo arba nusikalstamo nerūpestingumo.¹⁵ Nors, veika pagal BK 281 straipsnį kvalifikuojama nepriklausomai nuo to, ar ji padaryta dėl nusikalstamo pasitikėjimo, ar dėl nusikalstamo nerūpestingumo, tačiau tai nereiškia, kad vairuotojo psichinis santykis su jo padaryta veika neturi būti nustatytas. Jis turi būti labai kruopščiai analizuojamas kiekvienu konkrečiu atveju, nes tai viena iš sąlygų, kad nuosprendis byloje bus priimtas teisingai ir teisėtai. Jeigu vairuodamas transporto priemonę ir pažeisdamas KET, vairuotojas numato kad dėl jo veikos kils baudžiamajame įstatyme numatyti padariniai, ir to siekia (arba nors padarinių nesiekia, bet sąmoningai leidžia jiems kilti), konstatuojama, kad nusikaltimas padarytas tiesiogine (arba netiesiogine) tyčia, todėl pagal BK 281 straipsnį nekvalifikuojamas. Atsižvelgiant į tyčios kryptingumą ir kilusius padarinius, nusikalstamomis veikomis, padaromomis kaip įrankį naudojant transporto priemones, kėsinamasi ne į kelių transporto eismo saugumą, kaip objektą, o į žmogaus gyvybę, sveikatą, nuosavybę ar kt.¹⁶ Todėl kaltininko veika tokiais atvejais kvalifikuojama pagal BK straipsnius, nustatančius baudžiamąją atsakomybę už nusikalstamas veikas žmogaus gyvybei, sveikatai ar nuosavybei.

BK 281 straipsnyje numatyta nusikalstama veika padaroma dėl **nusikalstamo pasitikėjimo** tada, kai kaltininkas suvokia rizikingą savo veikos pobūdį numatydamas, kad jo padarytas kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimas (pvz., greičio viršijimas, išvažiavimas į priešpriešinę eismo juostą ar kt.) gali sukelti eismo įvykį, dėl kurio gali kilti BK 281 straipsnyje numatyti padariniai, tačiau lengvabūdiškai tikisi tokių padarinių išvengti. Tai reiškia, kad kaltininkas minėtus padarinius numato kaip mažai tikėtinus ir tikisi, jog šiomis konkrečiomis aplinkybėmis jie nekils. Pasitikėjimas yra lengvabūdiškas, jeigu kaltininkas netinkamai įvertino ar pervertino konkrečias objektyvias aplinkybes, kuriomis jis rėmėsi darydamas veika, ir tos aplinkybės objektyviai negalėjo užkirsti kelio žalingoms pasekmėms.¹⁷ Kaip pavyzdį galima pateikti situacija, kai vairuotojas sąmoningai viršiją leistiną saugų greitį, jis suvokia, kad pažeidžia KET, elgiasi rizikingai nes į gatvę, pavyzdžiui, gali išeiti pėsčiasis, bet vairuotojas pasitiki savo vairavimo įgūdžiais, ilgamečiu vairavimo stažu, naujomis padangomis ir tikisi, kad iškilus grėsmei laiku sustabdys vairuojamą transporto priemonę.

¹⁵ Valstybės žinios. 2000, Nr. 89-2741.

¹⁶ Truncienė I. Kaltė ir jos nustatymas bylose susijusiose su kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais. Jurisprudencija. 2004, t.53(45). P. 35.

¹⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo senato 2004 06 18 nutarimas dėl Teismų praktikos nusikaltimų žmogaus gyvybei bylose // Teismų praktika. 2004 Nr. 46. 26 punktas.

Nusikalstamas nerūpestingumas pasireiškia tuo, kad vairuotojas vairuodamas kelių transporto priemonę ir pažeisdamas KET, nenumato, kad dėl to pažeidimo gali įvykti eismo įvykis, nenumato sunkių eismo įvykio padarinių, nors pagal veikos aplinkybes ir savo asmenines savybes gali ir turi tai numatyti. Būtent asmens pareiga (turėjimas) ir galėjimas numatyti galimus padarinius leidžia patraukti asmenį baudžiamojon atsakomybėn už veiką, kurios pavojingumo jis nesuvokė ir nenumatė, bei nenorėjo galimų padarinių. Turėjimas numatyti padarinius yra objektyvusis nusikalstamo nerūpestingumo kriterijus, nustatantis pareigą būti atsargiam, dėmesingam vairuojant transporto priemonę. Tokios pareigos atsiradimą lemia įstatymas, tarnybos pareigos, profesija, ankstesnė veikla, gyvenimiškas patyrimas ir pan.¹⁸ Svarbiausias iš jų tai žinoma KET. Galėjimas numatyti padarinius yra nusikalstamo nerūpestingumo subjektyvusis kriterijus, apibūdinantis vairuotojo, turinčio atitinkamą pareigą, realią galimybę konkrečioje situacijoje suprasti daromos veikos pavojingumą bei numatyti eismo įvykį, dėl kurio gali kilti BK 281 straipsnyje numatyti padariniai.¹⁹

Transporto priemonės vairuotojo apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių medžiagų BK 281 straipsnyje numatytas kaip kvalifikuojantis požymis. Jo nustatymo būtinybę lemia sunkių padarinių atsiradimas, dėl vairuotojo vartojusio psichiką veikiančias medžiagas sumažėjusių gebėjimų vairuoti transporto priemonę. Analizuojant BK 281 straipsnio konstrukcija matome, kad apsvaigimas BK 281 straipsnio 2, 4 ir 6 dalyse įstatymų leidėjo išskiriamas ne tik kaip kvalifikuojantis požymis, bet ir kaip apibūdinantis asmens būklę: „*tas, kas vairavo kelių transporto priemonę būdamas apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų (...)*“.

Pirmiausia būtina aptarti dviejų pagrindinių sąvokų turinį: būdamas apsvaigęs ir nuo kokių medžiagų - alkoholio, narkotinių medžiagų, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Žodis „apsvaigti“ dabartinės lietuvių kalbos žodyne aiškinamas kaip: 1) pasidaryti girtam; 2) visai ar iš dalies netekti sąmonės.²⁰ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gegužės 12 d. nutarimu Nr. 452 patvirtintose „Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklėse“²¹ (toliau Taisyklės) nurodyta, kad apsvaigimas – „*asmens psichikos būsenos ar elgesio sutrikdymas, kuriuos sukelia pavartotos psichiką veikiančios medžiagos (narkotinės priemonės, psichotropinės ir kitos svaigosios medžiagos), išskyrus etilo (...) alkoholi*“. Taisyklėse neblaivumas (girtumas) apibūdinamas kaip asmens, apsvaigusio nuo alkoholio, būsenos, kai leidžiama maksimali etilo alkoholio koncentracija biologinėse organizmo terpėse vairavimo metu 0,4 promilės. Be to KET 14 punkte suformuluotas imperatyvus draudimas „*draudžiama*

¹⁸ Ten pat.

¹⁹ Lietuvos Aukščiausiojo teismo teismų praktikos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (BK 281 straipsnis) baudžiamosiose bylose apžvalga. 2009. Nr. 30.

²⁰ Dabartinės lietuvių kalbos žodynas. IV leidimas. Vilnius. Mokslo enciklopedijos leidyklos institutas, 2000. P.35.

²¹ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2006 m. gegužės 12 d. nutarimas Nr. 452. Žin. 2006, Nr. 56-2000.

vairuoti transporto priemonę asmenims, (...) neblaiviems, apsvaigusiems nuo psichiką veikiančių medžiagų (...)“.²² Taigi dvejuose paminėtuose poįstatyminiuose teisės aktuose „neblaivumas (girtumas)“ žymi apsvaigimą nuo alkoholio, o sąvoka „apsvaigimas“ - apsvaigimą nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Alkoholio laipsnis veikia kvalifikavimui įtakos neturi, nes BK 281 straipsnio 8 dalyje nurodyta, „laikoma, kad asmuo yra apsvaigęs nuo alkoholio, kai jo kraujyje yra 0,4 promilės ir daugiau alkoholio“. Be to vairuotojo apsvaigimas gali būti nustatomas net tik atlikus kraujo tyrimą, bet kitais duomenimis, pavyzdžiui, liudytojų parodymais. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas konstatavo: „(...) Ši aplinkybė nustatinėjama pagal bendrąsias įrodinėjimo taisykles, kaip ir bet kuri kita aplinkybė, nes galiojantis BPK nenustato kokių nors privalomų įrodinėjimo būdų. Apsvaigimo nuo alkoholio faktas gali būti nustatytas ne tik ištyrus asmens kraują, bet ir kitais duomenimis, kuriais apibūdinami klinikiniai girtumo požymiai“.²³ Tokia praktika nepažeidžia įstatymo reikalavimų, nes, asmens apsvaigimą siejant tik su kraujo tyrimo atlikimu, būtų sudaromos prielaidos kaltininkams, pasišalinusiems iš eismo įvykio vietos ir dėl to nesant galimybės atlikti medicininės apžiūros, išvengti griežtesnės baudžiamosios atsakomybės.

1.2 Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika ir jos reikšmė eismo įvykių tyrimui

Nuolatinis transporto priemonių skaičiaus bei vaidmens augimas Lietuvoje, kasmet didėjantis pervežamų keleivių ir krovinių mastai, intensyvėjanti automobilizacija sukelia daug neigiamų padarinių. Ypač kelia susirūpinimą dėl įvairių KET pažeidimų didėjantis eismo įvykių, sukeliančių sunkius padarinius, skaičius. (Žr. 3 psl.).

Lietuvos ir daugelio kitų valstybių teisės aktuose numatyta atsakomybė už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimus. Šių pažeidimų specifiką lemia tai, kad jie susiję su tiesioginio didesnio pavojaus šaltinių - kelių transporto priemonių - naudojimu. Transporto priemonės vairavimas visada reikalauja tikslaus ir nuolatinio visų taisyklių, kurios užtikrina jų funkcionavimą laikymosi. Eismo įvykiai būtent kaip nusikalstamos veikos labai paplitusios, kelia nemažą pavojų žmogaus gyvybei, sveikatai, nuosavybei ir apskritai transporto eismo ir visos visuomenės saugumui.

Eismo įvykių mechanizmo išsiaiškinimas ir jų tyrimo efektyvumas labai priklauso nuo tyrėjo žinių apie pavojingų eismo situacijų atsiradimo ir raidos dėsningumus. Transporto judėjimo techninių ypatumų išmanymas, pavojingų eismo situacijų, sukeltamų dėl eismo dalyvių kaltės, tipinių atvejų žinojimas padeda tyrėjui susigaudyti sudėtingame eismo įvykio mechanizme, aptikti atskirų faktorių ir aplinkybių sąryšį. Retrospektyvinis padarinių nagrinėjimo būdas padeda suvokti kaip jie kilo ir išanalizuoti juos tokiu pavidalu, kokiu jie faktiškai įvyko.

²² Valstybės žinios. 2003, Nr. 7-263, 2010-10-13, Nr. 121-6179.

²³ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-2/2005.

Nagrinėjant eismo įvyki, labai didelę reikšmę turi jo situacinio charakterio analizė. Nustatant ir vertinant eismo įvyki, kaip nusikalstamos veikos įvykdymo aplinkybes, reikia vadovautis tuo, kad vairuotojas, vairuodamas transporto priemonę greitai besikeičiančiomis sąlygomis, kiekvienu momentu turi būti pasiruošęs teisingai reaguoti į eismo situacijos raidą: momentaliai vertinti ją ir atsižvelgiant į su juo dalyvaujančių eismo dalyvių elgseną, prognozuoti dinaminį procesą, imtis reikiamų veiksmų, užtikrinančių kelių eismo saugumą. Įvykis atsiranda, vystosi ir pasibaigia viešai pavojingomis pasekmėmis veikiamas visos eilės priežasčių. Neretai būna sunku aptikti ir atsekti pagrindinę eismo įvykio priežastį – tiesioginį sąryšį tarp konkretaus transporto priemonės vairuotojo veiksmų ir įvykusio įvykio sukeltų padarinių. Pasitaiko ir priešingų situacijų, kai eismo įvykio priežastis atrodo akivaizdi, tačiau tai neturi paversti tyrimą formaliu paviršutinišku duomenų apie eismo įvyki surinkimu, kas gali sukelti rimtų klaidų. Kelių eismo įvykis visada yra sudėtingas. Jo turinio ir struktūros išsiaiškinimas galimas tik esant sistemingam, vairuotojo ir eismo situacijos (aplinkos) dinaminių sąlygų sąveikos su vairuojama transporto priemone tyrimu. Sistemini-struktūrinis metodas leidžia nagrinėti iš pažiūros savarankiškus reiškinius kaip vieną funkcionuojančią sistemą, sąlygiškai izoliuoti ją nuo išorinių sąveikų; elementus atskirai išanalizuoti ir išsiaiškinti jų sąryšį bendroje reiškinių sistemoje. Tik tokiu būdu įmanoma suprasti nuoseklios grandinės dėsninę priežasčių ir pasekmių raidą, sukėlusią eismo įvyki.

I. Maksutov sąvoką „kelių eismo įvykis“ apibrėžia kaip saugaus eismo taisyklių, autotransporto eksploatacijos taisyklių pažeidimą, sukėlusį žmonių sveikatos sutrikdymą arba mirtį, krovinių praradimą ir kitą materialią žalą arba patį kelių eismo taisyklių pažeidimo faktą.²⁴ Toks „kelių eismo įvykio“ sąvokos turinys nesiskiria nuo nusikaltimo sudėties baudžiamųjų - teisinių požymių charakteristikos ir neatskleidžia realiųjų visuomenei pavojingo eismo įvykio ypatumų.

I. Malandinas, K. Karacevas ir B. Zotovas sąvokos „kelių įvykio“ turinį aprašo nuosekliai vardijant arba grupuojant atskirus, neretai pavienius nusikaltimo sudėties požymius. I. Malandinas mano, kad kelių eismo įvykiais reikia vadinti įvykius, nesusijusius su saugos taisyklių pažeidimu, įvykusius automobilių (plačiaja prasme) ir miesto elektrinių transporto priemonių judėjimo proceso metu keliuose arba gatvėse, o taip pat nevažiuojamojoje dalyje ir nepriklausomai nuo priežasties sukėlusius neigiamas pasekmes: mirtį, sveikatos sutrikdymą, statinių sugadinimą arba sunaikinimą, krovinių sugadinimą arba materialinę žalą.²⁵

B. Zotovas nurodė, kad prie kelių eismo įvykių priskiriami tokie įvykiai kelyje, kurie: a) įvyko automobilių, motociklų, mopėdų, troleibusų, traktorių ir kitų savaeigių mašinų judėjimo metu; b) sukėlė neigiamas pasekmes: žmonių žūtį, sveikatos sutrikdymą arba materialinę žalą.²⁶

²⁴ Максудов И. Х. Расследование преступных нарушений правил безопасности дорожного движения / Криминалистика. Ленинград, 1976. Р. 546.

²⁵ Маландин И. Г. Борьба с дорожно-транспортными происшествиями и право нарушениями автотранспорте в СССР. Дис. д-ра юрид. Наук, 1965. Р. 13-14.

²⁶ Зотов Б. Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. Москва, 1972. Р. 7.

K. Karacevo nuomone, kelių eismo įvykį galima apibrėžti kaip įvykį autotransporto eksploatacijos ir judėjimo metu, kai autotransporto darbuotojai pažeidžia darbo discipliną arba pėstieji ir transporto priemonių naudotojai pažeidžia eismo ir kitas taisykles dėl ko įvykio metu nukenčia žmonės, sugadinamos transporto priemonės, kroviniai, statiniai ar kiti objektai.²⁷

Visi apibrėžimai teisingai apibūdina kelių eismo įvykio požymius, atsižvelgiant į kuriuos sprendžiami klausimai dėl eismo įvykio dalyvių baudžiamosios atsakomybės už įvykdytą nusikalstamą veiką.

Būtent Kelių eismo taisyklės laikytinos pagrindiniu teisės aktu, kuriame numatytų atitinkamų taisyklių pažeidimai išreiškia dalį objektyviųjų BK 281 straipsnio sudėties požymių. Tuo tarpu KET ir SEAKĮ eismo įvykį apibūdina kaip „įvykį kelyje, viešose arba privačiose teritorijose, kurio metu, judant transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta ar apgadinta bent viena transporto priemonė, kroviny, kelias, jo statiniai ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas“.²⁸

Konvencijoje dėl eismo įvykiams taikytinos teisės (toliau Konvencija) eismo įvykis- tai „įvykis, kuriame dalyvauja viena ar daugiau transporto priemonių, neatsižvelgiant į tai, ar motorinės, ar ne, ir susijęs su eismo viešuosiuose keliuose, viešai prieinamose teritorijose arba privačiose teritorijose, į kurias gali patekti tam tikri asmenys“.²⁹

Iš pateiktų apibrėžimų galima išskirti esminius eismo įvykio elementus: judanti transporto priemonė, žmonių žuvimas arba sužalojimas, ir (arba) kito turo sugadinimas. Tačiau tyrėjui būtina turėti omenyje, kad ne kiekvienas eismo įvykis yra nusikalstama veika eismo saugumui, o tik tie eismo įvykiai, kurie sudaro nusikaltimo sudėtį numatyta BK 281 straipsnyje.

Eismo įvykis, kaip taisyklė charakterizuojamas, kaip greitai praeinantis įvykis, dažniausiai yra sukeliamas kompleksu subjektyvių ir objektyvių faktorių, kurių priežastinis ryšys yra sudėtingas, ir sukelia tyrėjui tam tikrų keblumų nustatant nusikaltimo numatyto BK 281 straipsnio sudėtį. Bendrąja kriminalistine prasme eismo įvykis charakterizuojamas erdvės ir laiko lokalizacija, o jo esmė pasireiškia transporto ir pėsčiųjų judėjimo tvarkos išsiderinimu, kas siejama su pavojingais ir todėl neįprastais vairuotojo veiksmais, negatyviais aplinkos reiškiniais ar pačios transporto priemonės gedimais. Siaurąja kriminalistine prasme, įvykiu turi būti pripažinta situacija, kurios atsiradimo metu atsiranda baudžiamieji-procesiniai santykiai, susiję su valstybinių kompetentingų tarnybų pareiga atskleisti ir iširti arba paneigti joje nusikalstamą veiką.

Visi eismo įvykiai klasifikuojami į rūšis, kad būtų galima atsikirti juos vieną nuo kito, bei išskirti jų bendrus ar atskirus požymius. Klasifikacija tai - (klasė + lot. facio – darau) objektų skirstymas į klases (skyrus) pagal bendrus požymius.³⁰

²⁷ Карацев К. М. Борьба с автотранспортными происшествиями. Москва, 1968. Р. 7.

²⁸ Valstybės žinios. 2000. Nr. 92-2883; 2002, Nr. 123-5543.

²⁹ Valstybės žinios. 2001.Nr.75-2639.

³⁰ Tarptautinių žodžių žodynas. Vilnius, 1985.

Dėl eismo įvykių klasifikacijos nėra prieta bendros nuomonės, pavyzdžiui J. Koruchovas išskiria tokias pagrindines ir dažniausiai pasitaikančias tokias eismo įvykių rūšis³¹:

1. *Susidūrimas*;
2. *Apvirtimas*;
3. *Užvažiavimas ant pėsčiojo*;
4. *Užvažiavimas ant kliūtis*;
5. *Transporto priemonės užsidegimas*.

Pagal E. Icenko išskiriamos keturios dažniausiai pasitaikančios eismo įvykių rūšys³²:

1. *Užvažiavimas, ant pėsčiojo, dviratininko, gyvūno*;
2. *Transporto priemonių susidūrimas tarpusavyje*;
3. *Apvirtimas*;
4. *Užvažiavimas ant kliūtis*.

V. Noviakova pateikia tokią eismo įvykių klasifikaciją:

1. *Susidūrimas*- įvykis kurio metu judančios transporto priemonės susiduria tarpusavyje arba su judančiu geležinkelio bėgiais sąstatu.
2. *Apvirtimas*- tai įvykis, kurio metu judanti transporto priemonė apsiverčia. Apvirtimas nelaikomas kelių eismo įvykiu, jei jį įtakojo kitas įvykis.
3. *Užvažiavimas ant pėsčiojo*- tai įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ant žmogaus ar pats žmogus atsitrenkė į judančią transporto priemonę arba įvykiai, kurių metu pėstieji nukenčia nuo transporto priemonėse vežamo krovinio ar kitų daiktų (lentos, plytos ir kt.).
4. *Užvažiavimas ant kliūtis*- tai įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ar atsitrenkė į nejudantį objektą (tilto atrama, stulpas, medis, statybinės medžiagos, atitvarai ir kt.).
5. *Užvažiavimas ant dviratininko*- tai įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ant dviratininko arba jis pats atsitrenkė į judančią transporto priemonę.
6. *Užvažiavimas ant gyvūno*- tai įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ant paukščių, gyvulių ar šie gyvūnai patys atsitrenkia judančią transporto priemonę, kurio metu buvo sugadintos transporto priemonės, sužeisti žmonės ar padarytas materialus nuostolis.
7. *Užvažiavimas ant vadeliojamo transporto*- tai įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ant gyvulio pakinkyto vadeliojamo vežimo, rogių.
8. *Įvažiavimas į stovinčią transporto priemonę*- tai įvykis, kurio metu judanti transporto priemonė užvažiavo ant stovinčios transporto priemonės, priekabos ar puspriekabės.
9. *Kiti eismo įvykiai*- tai įvykiai, kurių nėra įvardinti sąrašė. Tai gali vežamo krovinio nukritimas, užvažiavimas ant asmenų, kurie nėra eismo dalyviai, tai pat užvažiavimas ant staiga atsiradusios kliūtis (staiga nukritęs krovinys), keleivių nukritimas judančioje transporto priemonėje ir kt.³³

³¹ Корухов Ю. Ф. Криминалистическая диагностика при расследования преступлении. Москва, 1998. Р. 76.

³² Иценко Е. П. Криминалистика. Краткий курс. Москва, 2006. Р. 275.

³³ Мозяков В. В. Руководство для следователей. МВД РФ СК при МВД России. - Москва, 2005. Р. 770.

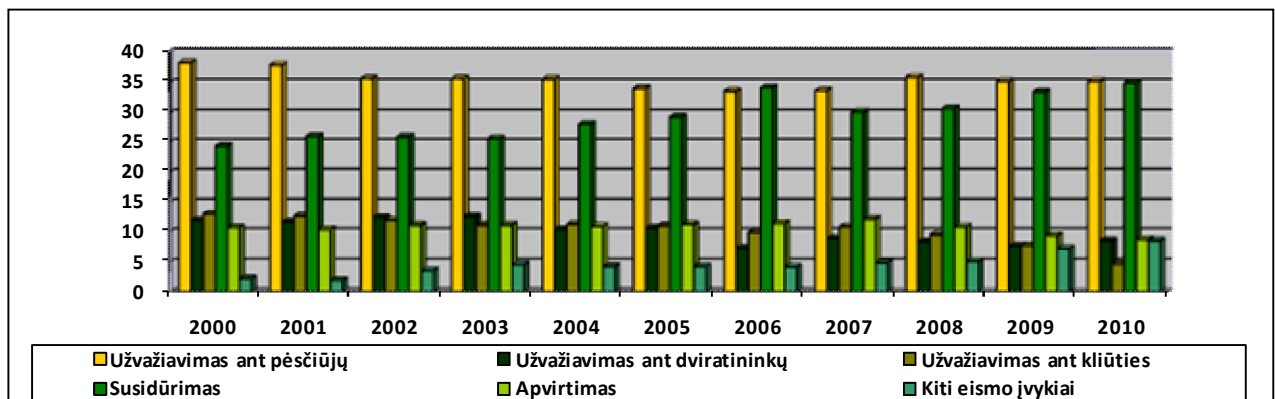
Taip pat eismo įvykiai klasifikuojami ir Policijos departamento prie LR VRM metodinėje medžiagoje, skirtoje mokymams.³⁴

A. Onučin skiria dešimt eismo įvykių rūšių ir pažymi, kad nurodyta klasifikacija apima visas svarbiausias eismo įvykių rūšis, su kuriomis susiduria eismo įvykių tyrimo praktika.³⁵ Tokią klasifikaciją siūlo ir D. Tartakovski³⁶:

1. *Susidūrimas;*
2. *Užvažiavimas ant gyvūno;*
3. *Apvirtimas;*
4. *Užvažiavimas ant vadeliojamo transporto;*
5. *Užvažiavimas ant pėsčiojo;*
6. *Įvažiavimas į stovintį transportą;*
7. *Užvažiavimas ant kliūties;*
8. *Keleivių kritimas;*
9. *Užvažiavimas ant dviratininko;*
10. *Kiti eismo įvykiai.*

Pritartina A. Onučino pateiktai eismo įvykių klasifikacijai, nes atsižvelgiant į baudžiamojo proceso įstatymų reikalavimus ji apjungia visas pagrindines eismo įvykių rūšis, kurios pasitaiko eismo įvykių tyrimo praktikoje (Žr. 2 pav.).

Didžiausią dalį visų eismo įvykių rūšių sudaro užvažiavimai ant pėsčiųjų. Pėstieji - mažiausiai apsaugota ir labiausiai pažeidžiama eismo dalyvių grupė. Lietuvoje 2010 m. užregistruoti 3625 eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo žmonės. Iš jų 1272 užvažiavimų ant pėsčiųjų ir tai sudarė 35, 1 % (procentų) visų užregistruotų eismo įvykių. Žuvo 300 eismo dalyvių (47 iš jų dėl sužeidimų mirė ne eismo įvykio vietoje). 35,3 % (procentus) visų eismo įvykiuose žuvusių žmonių sudarė būtent pėstieji. (Priedas Nr. 3, 8 ir 9) (Žr. 1 pav.).



1 pav. Eismo įvykių pasiskirstymas pagal rūšis 2000-2010 m.

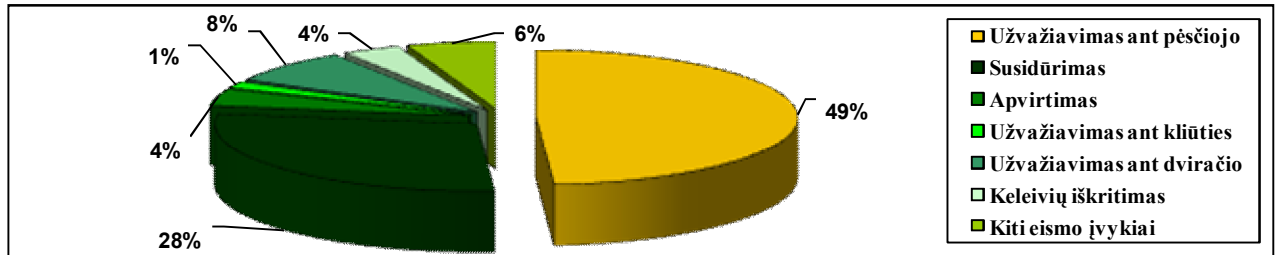
Į eismo įvykių statistiką, kurią vykdo Lietuvos kelių policijos tarnyba įskaitomi visų rūšių Lietuvoje įvykę eismo įvykiai, kurių metu buvo užregistruoti žuvę arba sužaloti žmonės, o tai reiškia, kad eismo įvykiams kurių metu žuvo žmonės, priskiriami ne tik tie įvykiai kurių metu žuvo žmogus paties eismo įvykio metu, bet ir tie kurie miršta nuo patirtų sužalojimų praėjus laikui. Siekiant teorines nuostatas sugretinti su eismo įvykių tyrimo praktika Vilniaus apskrityje buvo atlikta 2010 metais Vilniaus aps. VPK KPV NVEST skyriuje pradėtų pagal BK 281 straipsnį baigtų

³⁴ Policijos departamento prie LR VRM metodinė medžiaga, skirta mokymams, 2008 .

³⁵ Тартаковский Д. Ф. Проблемы неопределенности данных при экспертизе дорожно-транспортных происшествий. Санкт-Петербург, 2006. Р. 15.

³⁶ Онучин А. П. Проблемы расследования ДТП с учетом ситуационных факторов. – СИУУ, 1987. Р. 36.

baudžiamųjų bylų (medžiagų) analizė. Išanalizavus 137 ikiteisminio tyrimo medžiagas nustatėme, kad dažniausiai pasitaikanti eismo įvykio rūšis 2010 metais buvo transporto priemonės užvažiavimas ant pėsčiųjų ir sudarė 48,9 % (procentų) visų analizuotų bylų. (Žr. 2 pav.)



2 pav. Dažniausiai pasitaikančios eismo įvykių rūšys

Sėkmingas eismo įvykių tyrimas, ikiteisminio tyrimo tyrėjo veiksmų tikslingumas priklauso nuo to, kaip tiksliai jis išsivaizduoja eismo įvykio aplinkybes, sąlygas, priežastis. Didžiąją pagalbą šioje situacijoje tyrėjui teikia eismo įvykių kriminalistinė charakteristika.

R. Burda teigė, „kad remiantis tuo, kad kriminalistikos pagrindinė funkcija yra padėti realizuoti baudžiamąjį įstatymą, jos pagrindinės kategorijos turėtų glaudžiai sietis su baudžiamąja teise. Baudžiamajoje teisėje nusikalstamą veiką apibūdina jos sudėtis. Nusikaltimo sudėtį transformavus kriminalistikos reikmėms, t.y. nusikaltimų tyrimui, ji galėtų tapti kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos pagrindu“.³⁷ Kiekvieno nusikaltimo tyrimo sėkmė priklauso ne tik nuo ikiteisminio tyrimo pareigūno sugebėjimo išsiginčyti ir suprasti baudžiamajo įvykio turinį, bet ir nuo to, kaip jis suvokia kriminalistinę nusikaltimo esmę. Jis turi žinoti tipinius ir reikšmingiausius įvairių nusikaltimų rūšių kriminalistinius bruožus. Tirdamas kiekvieną konkretų nusikaltimą, jis privalo nustatyti būtiną kriminalistinę informaciją ir sugebėti ją palyginti su visuma kriminalistinių požymių, būdingų atitinkamos rūšies nusikalstamoms veikoms.³⁸

E. Kurapka ir H. Malevski rašė: „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 nesusijusių veiksmų konglomeratas, skirtas siekti labai miglotai suprantamo tikslo“.³⁹

Charakteristika, tai objekto svarbių, turinčių išskirtinę reikšmę savybių aprašymas.⁴⁰ Lietuvių autorė S. Matulienė remdamasi šio žodžio prasme, siūlo kriminalistinę nusikaltimų charakteristika

³⁷ Burda. R. Nusikaltimai ekonomikai: sampratos modeliavimas ir šiuolaikinė tyrimo metodikos koncepcija. Daktaro disertacija. – Vilnius: LTA, 2000. P. 39.

³⁸ *Kriminalistinė informacija* – tai nusikalstamo įvykio ir jo tyrimo atspindys. Ji apibūdina nusikalstamo įvykio aplinkybes jų mechanizmą ir nusikaltimo padarymo dėsningumus. Tai duomenys apie nusikaltimą padariusius asmenis, nusikaltimo pėdsakus, nusikaltimo kriminalistinę charakteristiką, versijas, taip pat žinios apie nusikaltimo tyrimo metodiką, baudžiamąjį procesą bei kitas kriminalistikos mokslo taktines ir metodines rekomendacijas. Žr.: Kažemikaitienė E. Lietuvos Respublikos kriminalistinė informacinė sistema: dabartinė būklė ir naujas modelis. Daktaro disertacijos santrauka. – Vilnius: LTU, 2003. P. 8-9.

³⁹ Kurapka V. E., Malevski H. Šiuolaikinė nusikaltimų tyrimo koncepcija ir jos kriminalistinis bei procesinis užtikrinimas. Pirmieji rezultatai // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: LTU, 2003. Nr.43(35). P. 81.

⁴⁰ Tarptautinių žodžių žodynas, 1985. P. 84.

vadinti visumą kriminalistiškai svarbių nusikaltimo požymių, išryškinančių nusikaltimą, jo padarymo mechanizmą ir dėsningumus.⁴¹ Pirmieji kriminalistinės nusikaltimo charakteristikos sąvoką suformulavo Rusijos mokslininkai, ją aiškino, kaip visumą konkrečių nusikaltimo požymių ir savybių, turinčių nusikaltimų atskleidimui ir tyrimui - tikėtinas įvykių modelis.⁴²

O. Koršunova ir A. Stepanova kriminalistinę nusikaltimų charakteristika apibūdina, kaip šiuo laikotarpiu pažintos nusikaltimo sistemos - jos kriminalistiškai svarbių elementų, ryšių, dėsningumų, įskaitant atspindžių ir kriminalistinių ženklų aprašymas.⁴³

Mokslininkų dar neprieita bendros nuomonės, kokie elementai sudaro kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką, todėl analizuodami eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką remsimės naujausioje mokslinėje literatūroje išdėstytu požiūriu, kur išskiriami tokie kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos elementai: nusikaltimo būdas; nusikaltimo situacija; nusikaltimo pasikėsینimo dalykas; asmuo padaręs nusikaltimą.⁴⁴ Būtent šie elementai apima tik tą informaciją, kuri turi tik kriminalistinę reikšmę. Mokslinėje literatūroje išskiriama, kad eismo įvykių kriminalistinę nusikaltimų charakteristikos struktūrą sudaryta iš tokių elementų:

1. susiklosčiusio eismo įvykio aplinka;
2. įvykusio eismo įvykio būdų (mechanizmo) charakteristika;
3. tipiniai materialūs pėdsakai;
4. pažeidėjo asmenybės bruožai;
5. pagrindinės eismo įvykio priežastys.⁴⁵

Išnagrinėjus rusų mokslininkų mokslinėje literatūroje nurodomas aplinkybes, kurios turi būti atskleistos tiriant eismo įvykius N. Jablokovas ir V. Koldina išskiria septynias aplinkybes:

1. kokių būtent taisyklių pažeidimu, sukėlusiu pavojingas pasekmes, pasireiškė kaltininko elgesys;
2. kur, kada ir kokiomis aplinkybėmis, kokiu būdu įvyko eismo įvykis, kokias pasekmes sukėlė
3. ar yra priežastinis ryšys tarp KET pažeidimo ir atsiradusių nusikalstamų pasekmių;
4. kokia kalės forma (nusikalstamas pasitikėjimas ar nerūpestingumas) asmens, įvykdžiusio nusikalstamą veiką.
5. kas įvykdė kelių eismo taisyklių ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą;
6. kokios aplinkybės lėmė nusikaltimo įvykdymą. Tyrimo metu būtina jas atskleisti ir imtis priemonių joms pašalinti.⁴⁶

⁴¹ Matulienė S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija.– Vilnius: LTU, 2004. P. 24.

⁴² Аверьянова Т. В., Белкин Р. С., Корухов Ю. Г., Россинская Е.Р. Криминалистика/учебник под ред. Белкина Р. С. 2-е изд. - Москва: НОРМА, 2006. P. 688.

⁴³ Коршунова О.Н., Степанова Ф.Ф. Курс криминалистики, I том. АЮЦ/ учебник под ред. Коршуновой О.Н., Степановой Ф.Ф. Санкт-Петербург, 2004. P. 57.

⁴⁴ Matulienė S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija.– Vilnius: LTU, 2004. P. 47.

⁴⁵ R. Burda, R. Krikšciunas, E. Latauskienė, H. Malevski, S. Matulienė. Kriminalistikos taktika ir metodika. Mokomasis leidinys nuotolinėms studijoms. Vilnius, 2004. P. 133.

⁴⁶ Яблокова Н.П., Колдина В.Ж Криминалистика/учебник. Москва, 1990. P. 425.

Kiti nurodo, kad tiriant eismo įvykių baudžiamąsias bylas būtina turi būti nustatoma:

1. ar tiriamas įvykis laikomas eismo įvykiu, jo laikas, vieta, mechanizmas bei padariniai;
2. koks nukentėjusiųjų sveikatos sutrikdymo mastas ar mirties priežastis, turtinės žalos dydis;
3. kokios transporto priemonės dalyvavo eismo įvykyje;
4. kas yra eismo įvykio kaltininkas (vairuotojas, pėsčiasis, dviratininkas ar kt.), jo charakteris;
5. kokias kelių eismo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklės pažeidė kaltininkas, kaip pasireiškė jo veiksmai;
6. ar yra priežastinis ryšys tarp pažeidimų ir kilusių padarinių;
7. ar gali kilti atsakomybė autoserviso ar kitiems darbuotojams, kurie leido eksploatuoti techniškai nepataisomą automobilį, ar leido vairuoti automobilį pavargusiam, sergančiam vairuotojui ir kt.
8. aplinkybės turinčios reikšmės kaltininko atsakomybei, ir padėjusios eismo įvykiui kilti;
9. ar eismo įvykis nebuvo inscenuotas.⁴⁷

Be jau minėtų aplinkybių kiti rusų autoriai dar išskiria :

1. asmens įvykdžiusio nusikalstamą veiką kaltės forma, kelių eismo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo motyvai ir tikslai;
2. kas yra transporto priemonės savininkas.⁴⁸

Lietuvos kriminalistikos mokslininkai, išskiria tas pačias įrodinėtinas aplinkybes: įvykio pobūdis (nusikaltimas, nelaimingas atsitikimas, stichinė nelaimė); laikas, vieta, kitos aplinkybės; vairuotojo kaltė dėl įvykdyto kelių eismo taisyklių pažeidimo; priežastinis kelių eismo taisyklių ir atsiradusių pasekmių ryšys; autoįvykio mechanizmas; vairuotojo atsakomybę lengvinančių ir sunkinančių aplinkybių išsiaiškinimas; padarytos žalos pobūdis ir dydis; aplinkybės nulėmusios autoįvyki.⁴⁹

Nusikaltimo situacija-susiklosčiusio eismo įvykio aplinka.

Nusikaltimo įvykis, jo parengimas ir pėdsakų slėpimas iš karto po padaryto nusikaltimo vyksta konkrečiomis vietos – daiktinės aplinkos, laiko, apšvietimo ir pan. – sąlygomis. Nurodytos sąlygos skirtingai pasireiškia ir veikia nusikaltimą, jos susidaro jo dalyvių valia arba nepriklausomai nuo jos, ir dažniausiai apibūdina tam tikrą išorinę aplinką bei kai kuriuos kitus objektyvios tikrovės veiksnius. Tam tikros aplinkos elementai ir kiti veiksniai palieka išorėje įvairaus pobūdžio pėdsakus, kurie gali būti atskleisti atliekant tyrimą, kriminalistinę nusikaltimo analizę. Tokios informacijos tyrimas padeda surinkti esminę kriminalistinę informaciją apie kriminalistinę situaciją, kuri susidarė prieš įvyki, įvykio metu ir po jo.⁵⁰

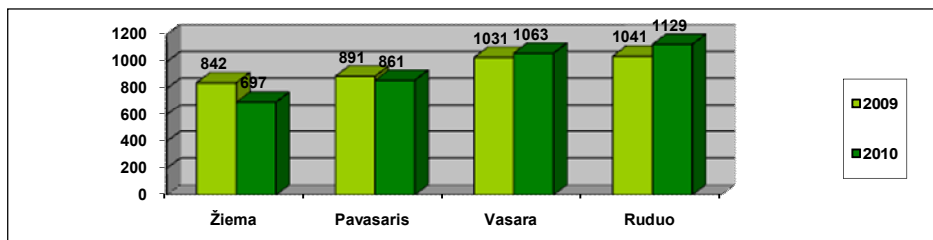
⁴⁷ Аверьянова Т. В., Белкин Р. С. и др. Криминалистика / учебник 2-е изд. - Москва: Норма, 2006. Р. 844-845.

⁴⁸ Балашов Д.Н., Балашов Н. М., Маликов С. В. Криминалистика/учебник. ИНФРА-М. Москва. 2010. Р. 464.

⁴⁹ R. Burda ir kt. Kriminalistikos taktika ir metodika. Mokomasis leidinys nuotolinėms studijoms. Vilnius, 2004. P. 134.

⁵⁰ Matulienė S., Kuklianskis S. Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos samprata // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: LTA, 2002, t. 29(21). P. 49.

Susiklosčiusi eismo įvykio aplinka, tai laikas, vieta, metų laikas ir meteorologinės sąlygos. Vienas seniausių mokslininkų ginčų yra dėl eismo saugumo klausimai susiję su oro sąlygomis, dėsningumai tarp rizikos faktoriaus ir eismo įvykio.⁵¹ Meteorologinės sąlygos neretai apsunkina kelių eismą, eismo sąlygos tampa daug sudėtingesnės nei įprasta. Dažnai vairuotojai neįvertina pasikeitusių metų laiko, oro sąlygų, kas tampa priežastimi dėl ko vairuotojai nesugeba laiku sustabdyti vairuojamos transporto priemonės arba ji tampa nevaldoma. Nustatyta, kad metų laikai, o kartu su jais besikeičiančios meteorologinės sąlygos daro įtaką transporto priemonių eismo intensyvumui bei važiavimo greičiui šalies keliuose, nuo kurių priklauso eismo įvykių skaičius, bei pasekmės. Daugiausia 2009 ir 2010 metais eismo įvykių įvyko vasarą ir rudenį. (Žr. 3 pav.).



Šaltinis: http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27

3 pav. Eismo įvykių pasiskirstymas pagal metų laikus 2009-2010 m.

Vasara, kai dauguma žmonių atostogauja ir keliauja - transporto priemonių skaičius keliuose ir važiavimo greičiai išauga, kas padidina riziką. 2010 m. rudenį įvyko 1129 eismo įvykių, kurių metu 92 žmonės žuvo ir 1216 buvo sužeisti. (Priedas Nr. 12). Avaringiausias 2010 m. mėnuo buvo spalio mėnuo. Paprastai spalio pabaigoje prastėja meteorologinės sąlygos, anksčiau temsta, taip pat mažėja ir eismo saugumas. Išanalizavus 2010 m. eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės Lietuvoje statistikos duomenis pagal paros laiką, matome, nežiūrint į tai kad iš įvykusių 3625 eismo įvykių, kurių metu 300 žmonių žuvo, 76,6 % (procentai) eismo įvykių įvyko šviesiu paros metu, daugiausia pėsčiųjų žuvo būtent tamsiu paros metu, net 21,7 % (procentai). Šviesiu paros metu pėsčiųjų žuvo daug mažiau, 13,7% (procentai). Didžiausią žuvusiųjų skaičių sudaro vairuotojai, žuvę šviesiu paros metu,- 26,7% (procentai). (Žr. Priedą Nr. 12).

Pagrindinės eismo įvykio priežastys ir eismo įvykio padarymo būdas.

Tyrėjas tiriantis eismo įvykį turi teisingai teisiškai įvertinti patį eismo įvykio faktą, atsižvelgdamas į eismo įvykio priežastis ir sąlygas visumą, kurie turėjo įtakos kilusiems padariniams, jų atsiradimo eiliškumui, bei techninei transporto priemonės būklei, vairuotojo ar nukentėjusiojo veiksams ir kt.

⁵¹ Справочник по безопасности дорожного движения. Институт экономики транспорта. Осло/Копенгаген. 1996. Р. 13 .

BK 281 straipsnyje numatytas kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimas gali būti įvykdytas tiek veikimu, tiek neveikimu. Pavojingas veikimas šiuo atveju pasireiškia aktyviais veiksmais vairuojant kelių transporto priemonę. Eismo saugumo taisyklių pažeidimas veikimu gali pasireikšti pavyzdžiui lengvojo automobilio vairuotojas, lenkia pėsčiųjų perėjoje, tuo pažeisdamas KET 145.4. punkto reikalavimus, dėl to laiku nepastebi į perėją įžengusį pėsčiąjį ir jį partrenkia. Taigi eismo saugumo ar transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimas veikimu:

- *viršijamas saugus greitis;*
- *pavojingai manevruojama, sudaroma avarinė situacija;*
- *nesilaikoma šviesoforų signalų;*
- *lenkimas draudžiamoje vietoje.*

Tuo tarpu eismo saugumo taisyklių pažeidimas neveikimu gali pasireikšti tik tada, kai kelių eismo dalyvio atitinkamoje situacijoje pareiga veikti yra numatyta teisės aktuose, šiuo atveju KET, ir jeigu transporto priemonę vairuojantis asmuo turėjo realią galimybę veikti ir taip užkirsti kelią neigiamų pasekmių atsiradimui.

Eismo saugumo taisyklių pažeidimas neveikimu⁵²:

- *nepasirūpinimas, kad transporto priemonė nepradėtų riedėti savaime;*
- *automobilio sustojimas draudžiamoje vietoje ir kt.*

Žinoma BK 281 straipsnyje nurodyta nusikalstama veika dažniausiai padaroma neveikimu, t.y. vairuojantis kelių transporto priemonę asmuo nesilaiko atitinkamų taisyklių, kurių laikytis įpareigoja atitinkami teisės aktai. Rusų mokslininko V. Žulevo teigimu kartais nustatyti aiškią ribą tarp veikimo ir neveikimo yra sudėtinga, tačiau tai neturi reikšmės taisyklių pažeidimo fakto konstatavimui.⁵³ Pavyzdžiui įvyksta transporto priemonių susidūrimas dėl leistino greičio viršijimo (veikimas) ir saugaus atstumo.

Kaip jau minėta vieni iš dažniausiai pasitaikančių eismo įvykių rūšių yra susidūrimai. Priešpriešai važiuojančių transporto priemonių susidūrimas įvyksta dėl ta pačia kryptimi važiuojančios transporto priemonės lenkimo taisyklių pažeidimo arba nejudančių objektų apvažiavimo. Prieš pradėdamas lenkti, vairuotojas privalo įsitikinti, kad lenkimui būtina eismo juostos atkarpa yra laisva, o baigdamas lenkti, jis galės grįžti į savo eismo juostą. Eismo situacija lenkimo metu gali staigiai pasikeisti ir tapti avarine padėtimi, jei yra papildomų pavojaus faktorių. Tai – ribotas matomumas kelio vingiuose, įkalnėse, kelio dangos ypatumai, verčiantys lenkiantį vairuotoją staigiai stabdyti, kelią supanti aplinka ir kt. Todėl tiriant susidūrimą, įvykusį dėl transporto priemonės apvažiujančios kliūtį, manevravimo, būtina išsiaiškinti, ar nebuvo pažeistos sustojimo ir stovėjimo taisyklės; ar nebuvo ant kelio palikti objektai be apšvietimo tamsiu paros metu arba neatsižvelgus į sąlygas, ribojančias jų matomumą pravažiuojantiems vairuotojams.⁵⁴

⁵² Жулев В. И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства.– Москва: Спартак, 2001. Р. 87.

⁵³ Ten pat. Р. 87.

⁵⁴ Онучин А. П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. СИУУ, 1987. Р.37.

Dar dažniau negu susidūrimai pasitaiko ir kita eismo įvykių rūšis - užvažiavimas ant pėsčiojo. Tiriant pėsčiojo partrenkimą, yra svarbu tiksliai nustatyti atstumą tarp automobilio ir partrenkimo vietos tuo momentu, kai vairuotojas turėjo objektyvią galimybę pamatyti pavojų ir įvertinti pėsčiojo ketinimą kirsti kelio važiuojamąją dalį prieš automobilį, o taip pat automobilio ir pėsčiojo atstumą nuo partrenkimo vietos faktiniu pavojaus aptikimo momentu.⁵⁵ Dėl neatidumo, pėsčiojo nematomo judėjimo, jis gali būti per vėlai pastebėtas transporto priemonės vairuotojo, kas konkrečiomis sąlygomis dažniausiai neleidžia išvengti partrenkimo.

Žiūrint į eismo įvykių, kaip į sudėtingą sisteminių reiškinių, jo priežastis ir sąlygas priimta sieti su vairuotojų bei kitų eismo įvykių dalyvių veiksmais, taip pat transporto priemonių būkle ir kelio sąlygomis. Visos eismo įvykių priežastys skirstomos į subjektyvias ir objektyvias. Subjektyvūs faktoriai yra: KET pažeidimai, transporto priemonių eksploatavimo tvarkos pažeidimai, įskaitant eismo įvykių dalyvių, ypač kaltininkų: vairuotojų, pėsčiųjų bei keleivių pasitraukimą iš eismo įvykių vietos. Prie objektyvių faktorių priskiriami: trūkumai susiję su gatvių bei kelių planavimu; važiuojamosios dalies apšvietimas tamsiu paros metu, kelio dangos būklė, eismo reguliavimo būdai, įskaitant ir kelio ženklus, bei stabdymo, manevravimo ir kitas transporto priemonių dalis.⁵⁶ Ypač didelę reikšmę turi priežasčių, veiksmų bei sąlygų nustatymas, jų analizė ir poveikio laipsnio eismo įvykių mechanizmui nustatymas. Svarbu, kad jų ryšys su įvykiu būtų realus. Tyrėjui privalu žinoti tas eismo įvykių priežastis, kurios lemia eismo įvykių kriminalinę baigtį ir sunkius padarinius.

Pažymėtina, kad eismo saugumas keliuose daugiausia priklauso nuo vairuotojų. Didžioji eismo įvykių dalis – vairuotojų klaidų rezultatas, kurios pasireiškia neteisingais, priešlaikiniais ar pavėluotais veiksmais arba visišku veiksmų nesiėmimu vairuojant transporto priemonę greitai kintančiomis sąlygomis, o ypač susidarius pavojingoms situacijoms. Dėl lengvųjų automobilių vairuotojų kaltės 2010 m. šalyje įvyko 2352 eismo įvykiai, kurių metu žuvo 172 žmonės, 3100 buvo sužeisti. (Priedas Nr. 3). Iš nustatytų 3625 kaltininkų, 2351 yra vairuotojai, jie sudaro net 34,9 % (procentų); 421 kaltininkų yra pėstieji, kurie sudaro 11,6 % (procentai). (Priedas Nr. 10). Dažniausiai vairuotojų padaryti pažeidimai, sukėlę eismo įvykius tai saugaus greičio viršijimas. 2010 m. Lietuvoje šių KET pažeidimų nustatyta daugiausia, net 79342. Taip pat eismo įvykius sukelia tokie vairuotojų daromi KET pažeidimai, kaip išvažiavimas į priešpriešinio eismo juostą, saugaus atstumo nesilaikymas, transporto priemonės vairavimas apsvaigus. Pastarieji sudaro 6 % (procentus) nuo visų įvykusių eismo įvykių Lietuvoje 2010 m. Eismo įvykių priežastimis tampa ir pėsčiųjų, bei dviratininkų padaryti KET pažeidimai, jų išaiškinta net 26868. (Žr. Priedą Nr. 10). Tarp rodiklių susijusių su transporto priemonių būkle pagrindiniai yra: sugedę stabdžiai ir vairo sistema, žibintai, pakitęs padangų protektorius ir jos sudaro apie 3 % visų eismo įvykių priežasčių.⁵⁷

⁵⁵ Ten pat. P.37.

⁵⁶ Мозьяков В. В. Руководство для следователей. МВД РФ СК при МВД России. - Москва, 2005. P. 769.

⁵⁷ Ten pat. P.770.

Literatūroje išskiriamos tokios pagrindinės eismo įvykių priežastys:

- kelių eismo taisyklių pažeidimai, o taip pat transporto priemonės eksploatavimo ir valdymo pažeidimai, kilę dėl vairuotojų vairavimo įgūdžių trukumo;
- transporto priemonės techninės būklės neatitikimas techniniams reikalavimams;
- pėsčiųjų nedrausmingumas, kuris kartais ir tampa pagrindine avarinės situacijos priežastimi;
- nepalankios kelio sąlygos (duobės; šuliniai važiuojamojoje dalyje; įspėjamųjų kelių eismo taisyklių ženklų dėl kelio remonto, posūkių nebuvimas ir kt.)
- transporto ergonomikos trūkumai, netinkamas eismo organizavimas (šviesoforo sankryžoje, kelių eismo taisyklių ženklinimo, ženklų nebuvimas)
- neteisingas krovinio tvirtinimas ar išdėstymas transporto priemonės priekaboje.⁵⁸

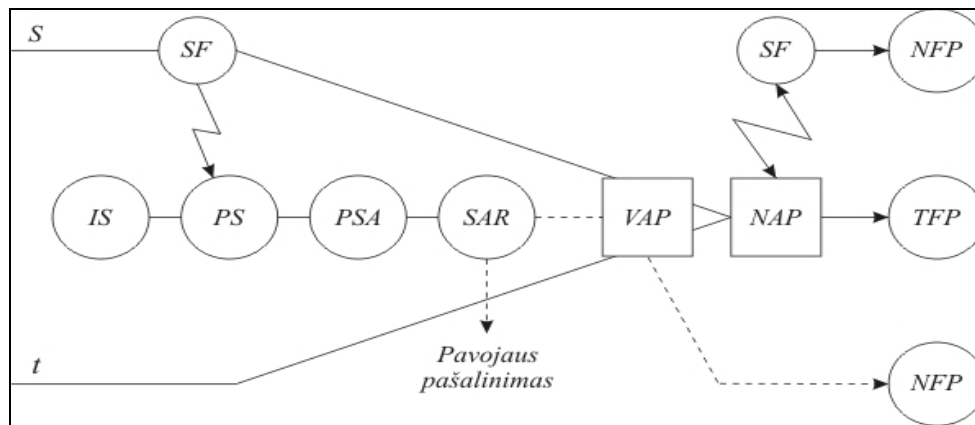
Kas liečia priežastis ir faktorius susijusius su keliais (kelio sąlygos ir kelių įrengimas), tai statistikos duomenimis sudaro apie 8% visų eismo įvykių priežasčių. Pati svarbiausia subjektyvi beveik visų eismo įvykių priežastis yra KET pažeidimai.⁵⁹ Todėl tyrėjui ypač svarbu žinoti, kad sąvoka „kelių eismas“ transporto teisėje traktuojama gana plačiai, kaip sudėtinga socialinė – techninė sistema, apimanti pėsčiuosius, vairuotojus, keleivius, įvairias transporto priemones, kurių eismas turi atitikti taisykles. Nurodytas nustatymas turi esminę reikšmę ir praktikoje. Pavyzdžiui vairuotojas pervežantis pavojingą, negabaritinį ar degų krovinį be KET turi laikytis ir kitų taisyklių, instrukcijų reikalavimų, kurie nustato papildomus saugumo reikalavimus vairuotojams vežantiems tokius krovninius (kaip pavyzdžiui maksimalus greitis ir kt.). Tačiau visi papildomus eismo saugumo reikalavimus nustatantys teisės aktai, instrukcijos, taisyklės ir kiti SEAKĮ įgyvendinamieji teisės aktai, nustatantys eismą keliuose, negali prieštarauti KET.

Išskiriamos septynios eismo įvykio vystymosi stadijos⁶⁰: 1) įvykio vystymosi išeitinė stadija (IS); 2) pradinė stadija (PS); 3) pavojingos eismo situacijos atsiradimas (PSA); 4) kelių eismo sistemos atsakomasis reagavimas į pavojų (SAR); 5) valdoma avarinė padėtis (VAP); 6) nevaldoma avarinė padėtis (NAP); 7) finalinė stadija su tiesioginėmis arba nukrypusiomis finalinėmis eismo įvykio pasekmėmis (TFP, NFP). (Žr. 4 pav.).

⁵⁸ Балашов Д. Н., Балашов Н. М., Маликов С. В. Криминалистика/учебник. ИНФРА-М. Москва, 2010. Р. 463-464.

⁵⁹ Ten pat. Р. 464.

⁶⁰ Онучин А. П. Структура и криминалистическая характеристика происшествий при управлении техникой. // Проблемы эффективности раскрытия и расследования преступлений. Свердловск, 1978. Р.109.



S – dinaminis atstumo mažėjimo procesas, *t*- laiko rezervo mažėjimo procesas; SF – sutrikdanis poveikis(faktorius).

Šaltinis: Онучин А. П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. СИУУ, 1987. С.25.

4. pav. Eismo įvykio struktūros schema

Transporto priemonių vairuotojų galimybės pašalinti pavojų priklauso nuo sutrikdančio faktoriaus (SF) intensyvumo, atstumo ir laiko, reikalingų atitinkančiam pavojų reagavimui. Palankiomis sąlygomis vairuotojas pašalina pavojingą sutrikdančio faktoriaus išsivystymą, o esant neteisingam arba nesavalaikiam reagavimui, dar labiau didina padėties pavojų. Eismo įvykio mechanizme išėitinės stadijos išskyrimas yra svarbus atliekant tyrimą, nes leidžia nustatyti pirminę transporto priemonės, vairuotojo ir aplinkos būklę: patikrinti, ar ji atitiko kelių eismo saugumo taisyklių reikalavimus. Aplinkybių, užtikrinančių eismo saugumą pačioje anksčiausioje eismo įvykio stadijoje, išsiaiškinimas neretai leidžia nustatyti gan tolimas, bet svarbiausias eismo įvykio priežastis.⁶¹ Pavyzdžiui automobilis atsitrenkė į priekyje važiuosį sunkvežimį. Eismo įvykio metu žuvo automobilio vairuotojas. Nors situacija gana paprasta, tačiau reikia ištirti visas aplinkybes, ypač įvertinti transporto techninę būklę prieš įvykį. Nustačius, kad vairuotojas vairavimo metu kalbėjo telefonu, galima teigti, kad vairuotojas buvo neatidus. Gali išaiškėti, kad paskutinio stabdymo metu staiga plyšo stabdžio žarnelė. Šiame pavyzdyje egzistavo pavojingas faktorius, kuris iki tam tikro momento nepasireiškė, nes automobilis nebuvo intensyviai stabdomas, stabdymo sistemos būklė dar atlaikė mechaninius vairuojamo automobilio krūvius ir t.t.

Pradinė įvykio stadija (PS) yra tada, kai atsiranda objektyvus faktorius transporto judėjimo procese, kas reikalauja atsakomojo vairuotojų ir kitų eismo dalyvių reagavimo, siekiant palaikyti saugumą.⁶² Tai pavyzdžiui, šalia važiuojamosios dalies staigiai atsiradęs pėsčiasis, kurio judėjimo charakteris rodo ketinimą kirsti važiuojamąją dalį prieš artėjantį automobilį; transporto techninėje būklėje atsiradę pokyčiai, kas kelia pavojų saugumui: atsirado barškesys važiuoklėje ar kt. Sutrikdantys faktoriai pasireiškia išoriškai ir yra objektyviai suvokiami eismo dalyvių, nors ne visų ir ne visada vienu metu, ir vienodai. Taip pėsčiasis dėl savo atidumo ir suvokimo ypatumų gali manyti, kad važiuojantis automobilis yra pakankamai toli nuo jo ir jis gali saugiai pereiti gatvę.

⁶¹ Онучин А. П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. СИУУ, 1987. P.25.

⁶² Ten pat. P. 27.

Vairuotojas tą pačią eismo situaciją, suvokia kitaip, t.y.: reikia mažinti greitį ir visiškai sustoti, nes kitaip pėsčiasis nesusėdės pereiti gatvę ir t.t., dėl ko ir gali kilti eismo įvykis. Todėl eismo įvykio tyrimo metu svarbu nustatyti sutrikdymo faktorius, su kuriuo susijusi visa tolimesnė įvykio išsivystymo eiga, atsiradimo momentą, nes nuo jo ima vystytis pavojingas procesas ir sumažėja vairuotojo objektyvios galimybės aktyviais veiksmais palaikyti eismo saugumą. Tik atsiradus grėsmei vairuotojas turi pakankamai erdvės ir laiko sureaguoti: pakeisti vairuojamos transporto priemonės judėjimo trajektoriją, pasirinkti vairavimo būdą, siekiant išvengti įvykio. Kiekviena vairuotojo klaida labai greitai iškeikvoja techninio saugumo išteklius. Transporto priemonės vairuotojas atsiduria pavojingoje eismo situacijoje. Prasidėjęs eismo įvykis pereina į sekantį vystymosi etapą.

Pavojingos situacijos (PSA) stadijos skiriamasis ypatumas yra realios eismo įvykio grėsmės atsiradimas su visomis įmanomomis visuomenei pavojingomis pasekmėmis.⁶³ Vairuotojas turi imtis ekstremalių priemonių, siekiant nedelsiant pašalinti pavojų ir išvengti eismo įvykio. Tačiau ne viskas priklauso nuo jo noro, valios ir veiksmų. Gali kilti situacija, kai vairuotojas techniškai negalėjo išvengti eismo įvykio, tačiau šios aplinkybės nustatymas dar nereiškia vairuotojo nekaltumo. Visiškai teisingai parašė B. Zotovas, kad kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo tyrimo metu reikia atskirti techninį ir teisinį vairuotojo veiksmų vertinimą.⁶⁴ Teisiškai vertinant vairuotojo veiksmus analizuojama kaip vairuotojas bandė išvengti eismo įvykio nuo negatyvių aplinkybių kelyje atsiradimo momento iki visiško pavojaus perėjimo į avarinę situaciją. Pavyzdžiui, jeigu automobiliui judant 60 km/val. greičiu, vairuotojas mato pėsčiąjį, greitai besiantį prie važiuojamosios dalies ir ketinantį kirsti kelią, nesiima jokių saugumo priemonių, nesumažina greičio, žmogaus išėjimas į važiuojamąją dalį jau taps pavojingu. Bus reikalingi skubūs ir greiti veiksmai, norint išvengti partrenkimo. Ir jeigu vėliau paaiškės, kad stabdymas buvo neefektyvus, nes automobilio ratai atsidūrė ant kelio atkarpos su tankiai suvažinėtu ir slidžiu sniegu, ir vairuotojas techniškai negalėjo išvengti susidūrimo, vis tiek vairuotojui teks atsakyti už savo veiksmus, nes jis turi numatyti, kad staigiai stabdant, slidus kelio paviršius gali nulemti pasekmes. Eismo įvykis tampa neišvengiamu tais atvejais, kai vairuotojas nesuderina savo veiksmų su atsakomuoju jo vairuojamos transporto priemonės funkcionavimu arba aplinkoje vykstančiu procesu, pavyzdžiui staigus stabdymas nesusiderina su automobilio ratų sukibimu su kelio danga ir t.t., automobilio greitis nesumažėja, atsiranda šoninis slydimas t.t.⁶⁵ Todėl tokiu atveju vairuotojas visiškai arba iš dalies praranda galimybę savo tikslingais veiksmais įtakoti įvykio eigą.

⁶³ Ten pat. P. 29.

⁶⁴ Zotov B. Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. Москва, 1972. P.134.

⁶⁵ Онучин А. П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. СИУУ. 1987. P. 30.

Galima išskirti dvi avarinės padėties vystymosi stadijas. Vienoje transporto vairuotojas turi tam tikrą galimybę valdyti pavojingą procesą, kitoje šis procesas tampa visiškai nevaldomas. Pirmuoju atveju vairuotojas dar turi galimybę pakeisti įvykio eigą. Neturint realių galimybių išvengti įvykio, jis dar gali kaip nors įtakoti pavojingo proceso vystymąsi ir padarinių atsiradimą.⁶⁶ Kartais vairuotojas gali remtis palankiomis sąlygomis ir pavojingas įvykis turės kitokius padarinius, nei tie, kurių siekta išvengti. Avarinės padėties vystymosi mechanizme pasekmes gali įtakoti įvairios aplinkybės, netgi atsitiktinės, kurios anksčiau galėjo būti nesuvokiamos. Tiriant eismo įvykį svarbu išsiaiškinti pasekmių atsiradimo mechanizmą, nes jo faktinis ir teisinis įvertinimas yra įvykio pavojingumo lygio ir kaltininko atsakomybės sprendimo pagrindas. Taip pat reikia nustatyti, kaip vairuotojo veiksmai įtakojo padarinių atsiradimo procesą, nes tie patys veiksmai, tipinėje avarinėje padėtyje besiskiriantys gali privesti prie skirtingų padarinių, o tai reiškia, kad ir skirtingai bus įvertinti, sprendžiant klausimą dėl atsakomybės. Pavyzdžiui, autobuso vairuotojas atsidūrė avarinėje situacijoje, kurioje susidūrimas su priešinga kryptimi važiuojančiu transportu tapo neišvengiamas. Tam, kad išvengti sunkių susidūrimo padarinių, jis nukreipė autobusą į griovį, suvokdamas, kad jis apsivers. Vairuotojo veiksmai bus įvertinti kaip kaltę švelninančios aplinkybės, nes žalos grėsmė buvo didesnė ir atvirksčiai, tokie veiksmai bus pripažinti neteisingsiais kitoje situacijoje, kai sukelia didesnę žalą visuomenei, nei ta, kuri realiai galėjo būti padaryta. Tokiu būdu, įvykio pavojaus visuomenei, kaltojo vairuotojo veiksmų ir pasekmių įvertinimas labai priklauso nuo avarinės padėties mechanizmo ypatumų, įvykio rūšies.

Pažeidėjo asmenybės bruožai.

Kriminalistiniu požiūriu nusikaltimo ištyrimui svarbu, kas tas asmuo, padaręs nusikalstamą veiką. Nusikaltimo subjektas yra siauresnė sąvoka nei asmuo, padaręs nusikalstamą veiką. Nagrinėjant įtariamojo asmenybę, svarbu atsižvelgiant į jo fizines, dvasines ir kitas savybes atskleisti žmogaus sugebėjimą padaryti nusikaltimą.⁶⁷

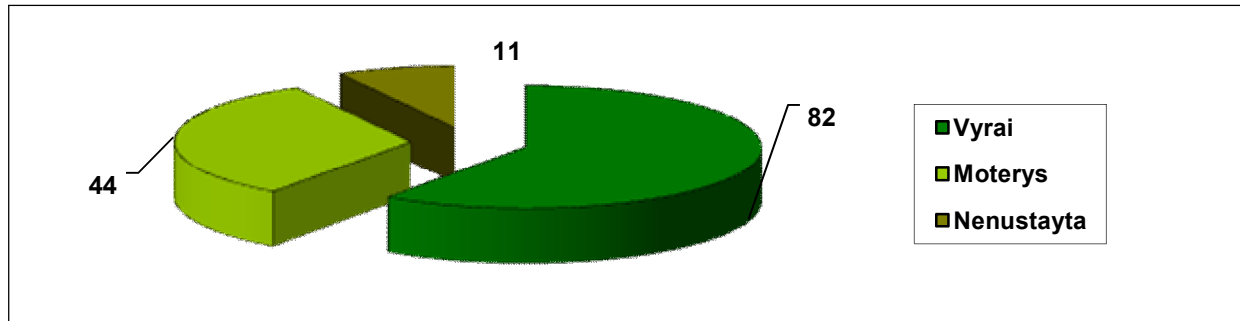
Tiriant eismo įvykius mažai dėmesio skiriama įvykio kaltininkų psichologinės charakteristikos nustatymui. Dažniausiai tyrėjai apsiriboja demografinių duomenų, charakteristikos iš darbo vietos ir pažymų apie užregistruotus KET pažeidimus per paskutinius metus gavimu. Psichologinės charakteristikos, suteiktos asmenų, nuolat bendravusių su įtariamuoju arba kaltinamuoju, gali turėti didelę reikšmę aiškinant jo veiksmus eismo įvykio metu.

Jauni žmonės, vairuojantys transporto priemones, dažnai būna pernelyg pasitikintys savimi, linkę nepagrįstai rizikuoti. Jie neretai per gerai vertina savo vairavimo įgūdžius, nemano, kad pavojingoje situacijoje nesugebės rasti tinkamos išeities. Atvirksčiai, 40-50 metų ir vyresni žmonės elgiasi pernelyg atsargiai, praranda reakcijos greitį. Savo atsargumu, išankstiniu pasiruošimu

⁶⁶ Ten pat. P. 30.

⁶⁷ Matulienė S., Kuklianskis S. Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos samprata // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: LTU, 2002, t. 29(21); P.50.

manevrui jie pažeidžia transporto judėjimo ritmą ir konkrečiomis sąlygomis gali kelti pavojų. Įdomu pastebėti tai, kad analizuojant ikiteisminio tyrimo bylas nustatyta, kad dažniausiai 2010 metais eismo įvykių kaltininkai buvo vyrai 82 atvejais, jie padarė du kartus daugiau eismo įvykių nei moterys (44 atvejais), 11 atvejais nenustatyta. (Žr. 5 pav.)



5 pav. Eismo įvykius padariusių asmenų lytis

Mažiausiai eismo įvykius padariusių asmenų buvo nuo 18 iki 20 m. amžiaus (4%), daugiausiai nuo 25 iki 25 m. amžiaus (17 %), iki 18 m. (15%) ir daugiau negu 60 (15%). Didžioji dalis eismo įvykių kaltininkų turi vidurinį išsilavinimą, net 48,7 % (procentų), aukštąjį 25% (procentai).

Vairuotojo elgsenoje vairavimo metu atsispindi jo psichologinė būklė, charakteris, gyvenimo būdas ir įpročiai. Savanaudiškumas, lengvabūdiškumas, formalizmas su perdėtu KET laikymusi be atsižvelgimo į eismo aplinkybes vienodai neigiamai veikia eismo saugumą ir neretai tampa eismo įvykių priežastimi. Todėl vairuotojų, linkusių dalyvauti eismo įvykiuose kaip iniciatoriai ar nukentėję, psichologinės-kriminalistinės charakteristikos nagrinėjimas galėtų turėti įtakos atskleidžiant gilesnes eismo įvykių priežastis. Verta dėmesio V. Ivanovo vairuotojų elgsenos klasifikacija pagal vairavimo būdus. Jis išskyrė tokius vairuotojų tipus⁶⁸:

Vairuotojas-„ekstremistas“ važiavimo metu visą laiką stengiasi būti priekyje. Jis negalvoja apie kitų saugumą ir lengvabūdiškai pervertina savo vairavimo įgūdžius ir savo gebėjimus momentaliai reaguoti. Tokie vairuotojai dažnai būna eismo įvykių kaltininkais ir neretai, suprovokavęs eismo įvykių „ekstremistai“ pasišalina iš eismo įvykio vietos. Dažnai jie sistemingai pažeidinėja kelių eismo taisykles. Vairuotojas-„ašinis“ visada stengiasi judėti kaip įmanoma arčiau ašinės kelio linijos. Tai yra labai pavojingas vairuotojų tipas. Jų vairavimo maniera gali tapti eismo įvykio priežastimi, nes verčia kitus eismo dalyvius nuvažiuoti nuo kelio, keisti važiavimo kryptį. Jeigu vairuotojas-„ašinis“ pats netapo įvykio dalyviu, nustatyti jo veiksmų priežastinį ryšį su įvykio mechanizmu galima tik kruopščiai atstatant kitų dalyvių veiksmus. Vairuotojai-„įstatymininkai“ visada viską gerai žino (tame tarpe KET), neblogai valdo automobilį, bet silpnai orientuojasi eismo aplinkoje, nekreipia dėmesio į kitus eismo dalyvius. Tokia vairuotojai yra potencialūs „nukentėję“. Tokie vairuotojai retai pažeidžia KET.

⁶⁸ Иванов В. И. Наука управления автомобилем. Москва, 1974. P. 79-80.

Didelį pavojų kitiems eismo dalyviams sukelia neblaivūs vairuotojai. Jų elgesys prie vairo sunkiai nuspėjamas. Lietuvoje leidžiama maksimali etilo alkoholio koncentracija biologinėse organizmo terpėse vairavimo metu yra 0,4 promilės (Plačiau žr. 10 psl.). Kokia bus asmens organizmo reakcija į tam tikrą alkoholio koncentraciją, ypač stresinėje situacijoje niekas nežino.⁶⁹ Neblaivaus vairuotojo pavojingi veiksmai dažnai nėra sukelti aplinkybių kelyje, nėra tiesiogiai susiję su automobilio techniniais nesklandumais arba pavojinga kelio dangos būkle. 2010 m. tik Vilniaus apskrityje dėl neblaivių vairuotojų kaltės įvyko 50 eismo įvykių, kas sudaro 6,6% procentų visų užregistruotų eismo įvykių. (Priedas Nr. 13). Iš 137 ikiteisminio tyrimo medžiagų analizės matyti, kad 29 atvejais girtumas kaltam dėl eismo įvykio asmeniui nustatytas nebuvo, 80 atvejų buvo blaivus, ir 28 atvejais buvo nustatytas girtumas: lengvas girtumo laipsnis - 3; vidutinis girtumo laipsnis - 15 ir sunkus girtumo laipsnis - 9.

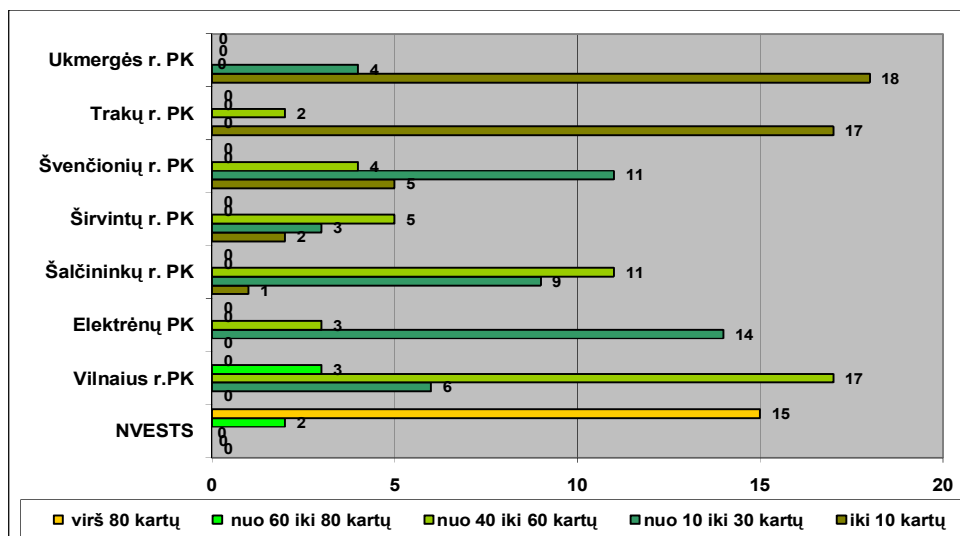
Tokios tipinės eismo įvykių dalyvių charakteristikos yra naudingos tyrėjams nustatant aplinkybes, kurios padeda atskleisti tiesioginį ryšį tarp vairavimo stereotipo ir įvykdyto eismo nusikaltimo. Šių duomenų išsiaiškinimas neabejotinai leis giliau suprasti įvykio priežastis ir sąlygas, kurios prisidėjo prie eismo įvykio kilimo. Kiekvienu atveju tyrėjui yra būtina išsiaiškinti įvykio kaltininko važiavimo tikslą, rizikos motyvus (skubėjo, nes vėlavo ir pan.). Svarbu nustatyti, kiek laiko praėjo nuo vairavimo pradžios iki įvykio; ar galėjo vairuotojas jausti nuovargį, susijaudinimą, susinervinimą ir kaip tai pasireiškė. Visi vairuotojo asmeniniai duomenys, jo sveikatos būklė, vairavimo stilius leistų pateikti pagrįstas versijas, paaiškinančias eismo dalyvių veiksmus ir elgesį, kurių patikrinimas padėtų nustatyti tikrąją eismo įvykio priežastį ir jo dalyvių kaltumą.

⁶⁹ Langford A., Dean J., Reed R., Holmes D., Weyers J., Jones A. Practical skills in forensic science. Harlow, 2005 m. P. 343.

2. EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO PRAKTIKA REMIANTIS VILNIAUS APSKRITIES MEDŽIAGA

Nusikaltimų praktikos tobulinimas reikalauja analizuoti tyrimo būklę bei nustatyti trūkumus. Tikslu išaiškinti eismo įvykių Vilniaus apskrityje ikiteisminio tyrimo praktikoje kylančias problemas atlikome Vilniaus apskrities Vilniaus aps. VPK KPV NVEST skyriuje, Vilniaus, Trakų, Širvintų, Ukmergės, Elektrėnų, Šalčininkų ir Švenčionių rajonų policijos komisariatuose dirbančių ikiteisminio tyrimo tyrėjų, taip pat Vilniaus miesto, Trakų, Širvintų, Ukmergės, Vilniaus, Šalčininkų ir Švenčionių rajonų apylinkių prokuratūrų prokurorų, Vilniaus m. 1-ojo, 2-ojo ir 3-ojo apylinkės teismų teisėjų, nagrinėjančių bylas dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo, Vilniaus aps. KTS specialistų vykstančių į eismo įvykių vietas, bei LTEC eismo įvykių tyrimą atliekančių, privačių specialistų, ekspertų apklausas ir buvo anketuotos 137 2010 metais Vilniaus mieste pradėtų ikiteisminių tyrimų medžiagos dėl nusikalstamų veikų eismo saugumui taisyklių pažeidimų (pagal BK 281 straipsnį).

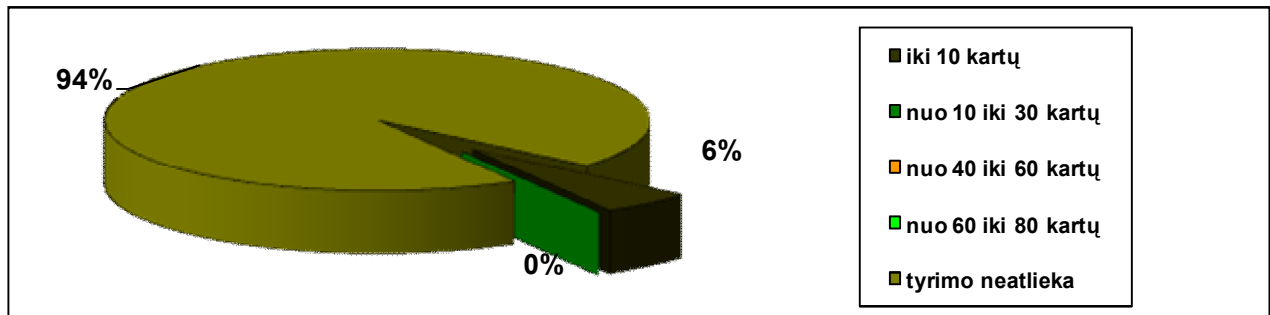
Atliktos apklausos metu buvo apklausti 152 ikiteisminio tyrimo pareigūnai.⁷⁰ 72 % (procentams) apklausoje dalyvavusių pareigūnų tenka tirti iki 10 eismo įvykių per metus. Daugiausia eismo įvykių, virš 80 kartų per metus tenka tirti Vilniaus aps. VPK KPV NVEST skyriuje dirbantiems pareigūnams, taip nurodė net 82 % (procentai) apklaustųjų. (Žr. 6 pav.)



6 pav. Vilniaus apskrities ikiteisminio tyrimo tyrėjams tenkantis tirti ikiteisminio tyrimo medžiagų, dėl kelių transporto eismo saugumo, kiekis per metus

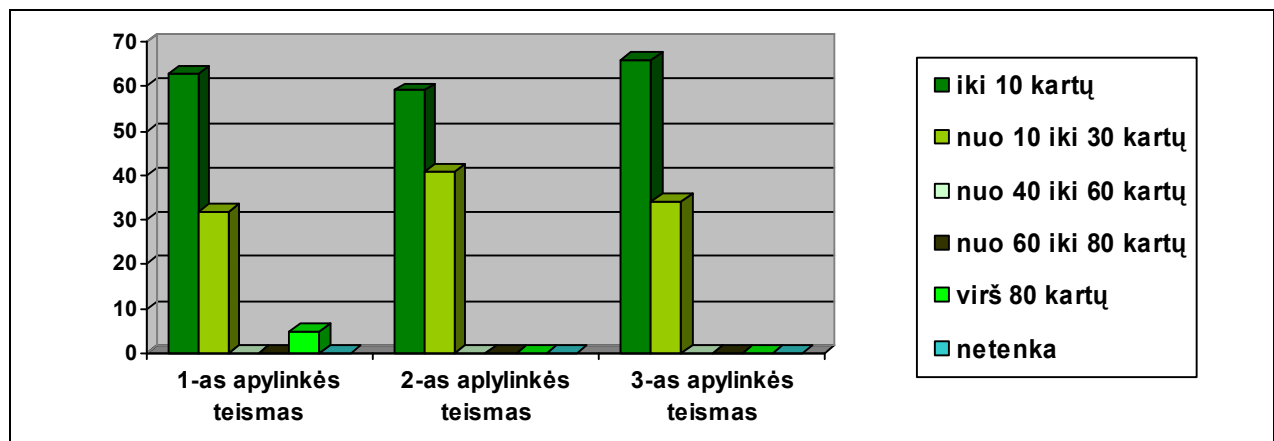
⁷⁰ Vilniaus aps. VPK KPV NVESTS- 17 pareigūnų, Vilniaus r. PK-26 pareigūnų, Trakų r. PK – 19 pareigūnų, Širvintų r. PK -10 pareigūnų, Ukmergės r. PK -22 pareigūnų, Elektrėnų r. PK – 17 pareigūnų, Šalčininkų r. PK 21 ir Švenčionių r. PK 20 pareigūnų, kurių dauguma 88 % (procentų) turi aukštą universitetinį išsilavinimą, 9 % (procentai) turi aukštą universitetinį, bet ne teisinį išsilavinimą, 2 % (procentai) aukštesnįjį ir 1 % (procentas) turi aukštąjį neuniversitetinį teisinį išsilavinimą. Dauguma apklaustųjų, 33 % (procentai) turi nuo 10 m. iki 15 m. ir 30 % (procentų) 5 m. iki 10 m. ikiteisminio tyrimo tyrėjo darbo stažą.

Taip pat buvo apklausti Vilniaus apskrityje apylinkių prokuratūrose dirbantys prokurorai (viso 36 prokurorai)⁷¹ iš kurių tik dviem tenka tirti eismo įvykius iki 10 kartų per metus, o visi likusieji tyrimo neatlieka. (Žr. 7 pav.).



7 pav. Vilniaus apskrities apylinkių prokuratūrų prokurorams tenkantis tirti ikiteisminio tyrimo medžiagų, dėl kelių transporto eismo saugumo, kiekis per metus

Iš apklaustųjų Vilniaus m. apylinkių teismų teisėjų⁷², daugiausiai bylų dėl kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimo tenka nagrinėti Vilniaus 2-ojo apylinkės teismo teisėjams.⁷³ (Žr. 8 pav.) .



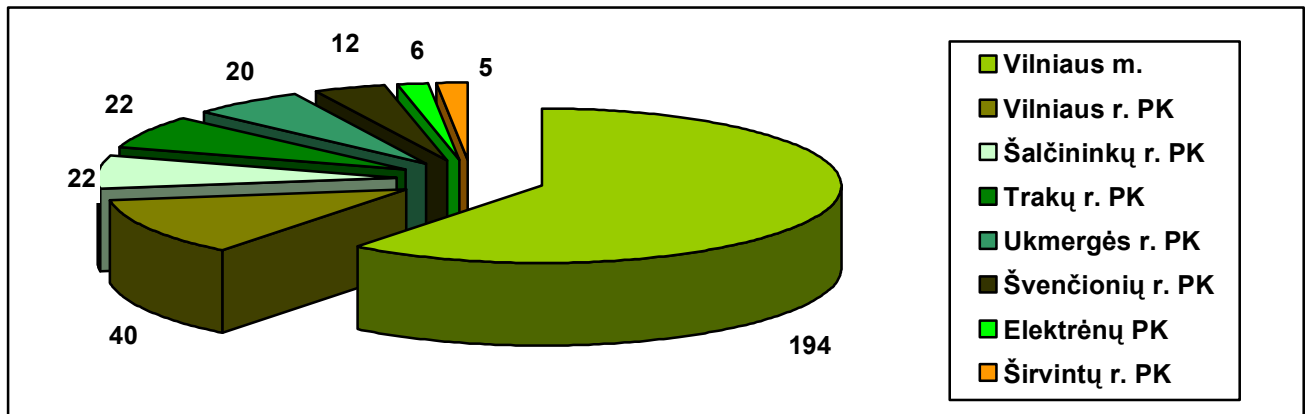
8 pav. Vilniaus m. apylinkės teisėjams tenkantis nagrinėti bylų dėl kelių transporto eismo saugumo kiekis per metus

2010 metais per dvylika mėnesių Vilniaus apskrityje buvo užregistruota 752 eismo įvykių (Priedas Nr. 11), iš kurių 321 ikiteisminis tyrimas pradėtas dėl nusikalstamų veikų eismo saugumui taisyklių pažeidimo (pagal BK 281 straipsnį), o nusikaltimų likutis sausio 1 dienai sudarė 366 nebaigti ikiteisminiai tyrimai. Daugiausia ikiteisminių tyrimų pradėta Vilniaus aps. VPK KPV NVEST skyriuje - 194, iš kurių 140 ikiteisminių tyrimų buvo baigti, mažiausiai - Širvintų r. PK, tik 5 ikiteisminiai tyrimai. (Priedas Nr. 11) (Žr. 9 pav.). Taigi Vilniuje vienam tyrėjui per 2010 m. teko atlikti maždaug 24 ikiteisminius tyrimus.

⁷¹ Vilniaus m. apylinkės prokuratūros-6 (tik tie kurie specializuojasi eismo įvykių tyrime), Vilniaus r.-7, Trakų r.-9, Širvintų r.-2, Ukmergės r.-3, Šalčininkų r.-5, Švenčionių r.-4 apylinkės prokuratūrų prokurorai, kurių nemaža dalis prokurorais dirba nuo 5 m. ki 10 m. ir nuo 15 m. iki 20 m. (po 22 %).

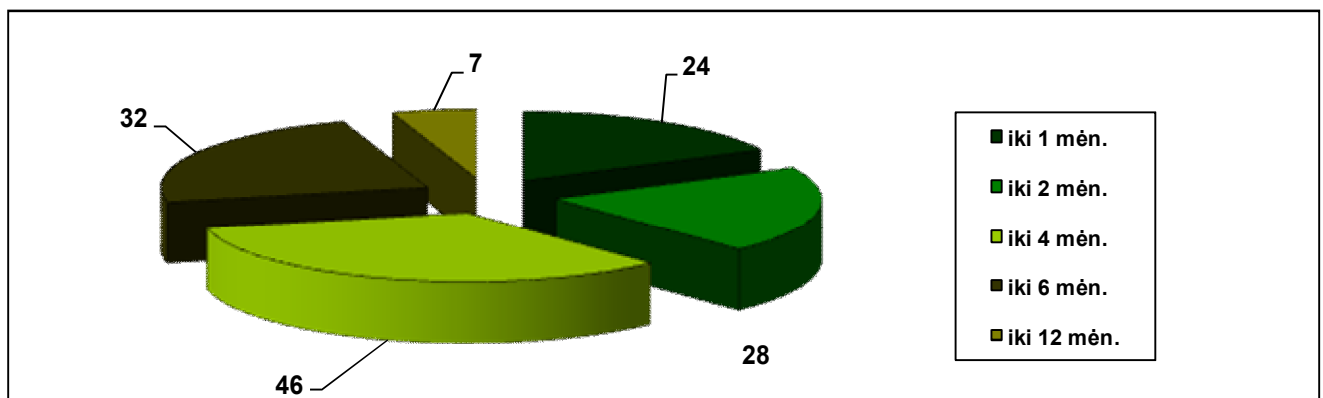
⁷² 19 teisėjų dirba 1-ajame apylinkės teisme, 17 teisėjų 2-ajame ir 6 teisėjai 3-ajame apylinkės teisme. 54 % (procentai) apklaustųjų teisėjo pareigas eina nuo 10 iki 15 m.; 23 % (procentai) nuo 1 iki 3 metų, 10 % (procentų) nuo 15 iki 20 metų ir 2 % (procentai) iki 1 m.

⁷³ 41 % (procentui) teisėjų tenka nagrinėti eismo įvykių bylas nuo 10-30 kartų per metus, ir 59 % (procentams) iki 10 kartų per metus. Šiek tiek mažiau tenka su panašaus pobūdžio bylomis susidurti 1-ojo ir 3-čiojo apylinkės teismo teisėjams. 32% (procentams) apklaustųjų 1-ojojo apylinkės teismo teisėjų bylas dėl kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų tenka nagrinėti nuo 10 iki 30 kartų, 63 % (procentams) iki 10 kartų ir 5 % (procentams). Panaši situacija susiklostė ir 3-čiajame apylinkės teisme: 66% (procentams) teisėjų tenka nagrinėti bylas dėl kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų iki 10 kartų, ir 34 % (procentams) nuo 10 iki 30 kartų per metus.



9 pav. 2010 m. Vilniaus aps. VPK policijos komisariatuose pradėtų ikiteisminių tyrimų pagal LR BK 281 str. skaičius

Išanalizavus 137 Vilniaus apskrities VPK KPV NVEST skyriuje 2010 metais pradėtas ir baigtas ikiteisminių tyrimų medžiagas nustatyta, kad 7 perduota į teismą surašius kaltinamąjį aktą, 27 ikiteisminių tyrimų nutraukta, kai kaltininkas ir nukentėjęs asmuo susitaikė pagal BK 38 str.; 86 ikiteisminiai tyrimai nutraukti nenustačius, kad padaryta veika, turinti nusikaltimo numatyto BK 281 str. požymių, pagal BK 3 str. 1 d. 1 p. 124 atvejais ikiteisminis tyrimas buvo atliekamas pagal BK 281 str. 1 dalį, ir po 5 atvejus pagal BK 281 str. 3 ir 5 dalis. Daugumoje išanalizuotose ikiteisminio tyrimo medžiagose tyrimas truko iki 4 mėn. (Žr. 10 pav.)



10 pav. Ikiteisminio tyrimo pagal LR BK 281 straipsnį atlikimo trukmė

Tik 3 atvejais ikiteisminio tyrimo metu buvo taikyta kardomoji priemonė, du kartus buvo skiriama kardomoji priemonė - rašytinis pasižadėjimas neišvykti ir tik vieną kartą užstatas. Likusiais 131 atveju kardomosios priemonės taikytos nebuvo.

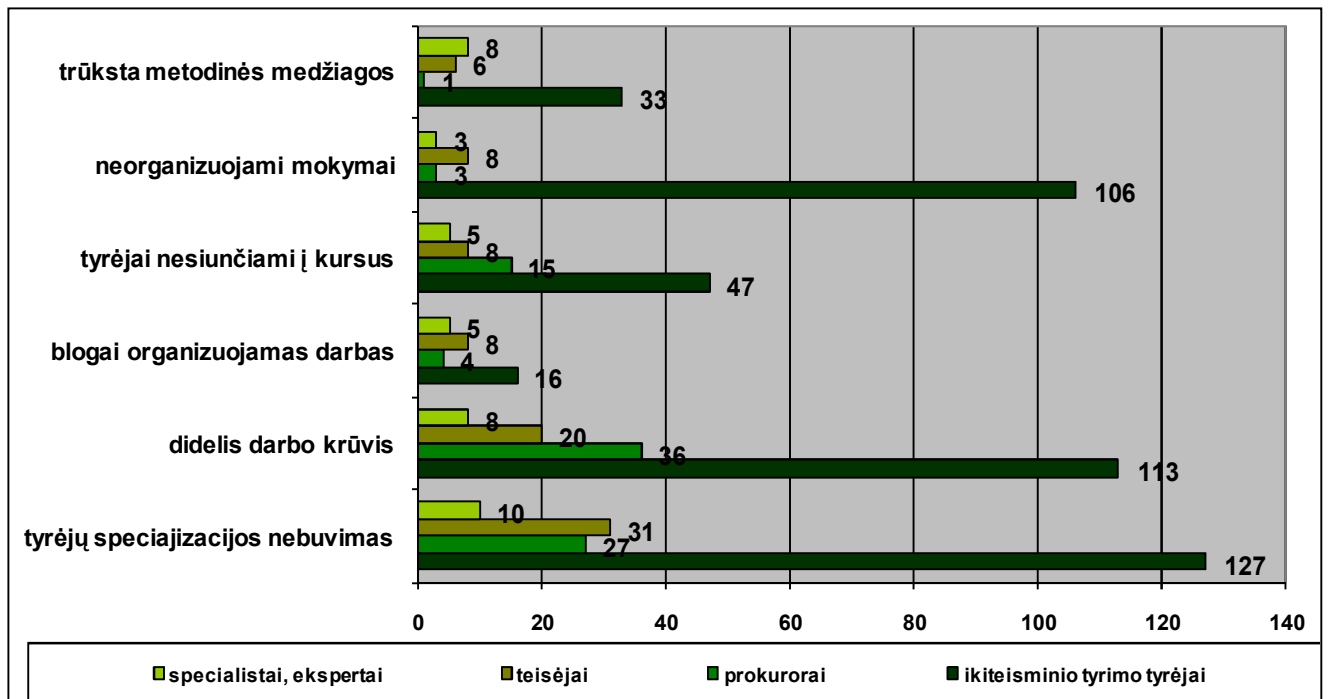
Vilniaus apskrityje šiuo metu virš 150 pareigūnų atlieka ikiteisminį tyrimą eismo įvykių medžiagose. Tiriant nusikalstamas veikas kelių eismo saugumui pareigūnui reikia turėti ne tik teisės žinių, kad galėtų tinkamai kvalifikuoti nusikalstamą veiką, bei ikiteisminį tyrimą atlikti laikydamiesi baudžiamojo proceso reikalavimų, bet dar papildomai reikia gerai išmanyti KET, eismo saugumą ir daug kitų papildomų teisės aktų. Eismo įvykio tyrimas yra specifinis tyrimas, jis žymiai skiriasi nuo vagystės, plėšimo ar kitos nusikalstamos veikos tyrimo.

Nors tai yra „specifinis tyrimas“, ikiteisminio tyrimo tyrėjų apklausos duomenimis, daugelis tyrėjų yra „universalūs pareigūnai“, nes dirbdami kriminalinės policijos padaliniuose tiria visas nusikalstamas veikas, tame tarpe ir eismo įvykius. Taigi atlikus tyrimą, nustatyta, kad eismo įvykių tyrimo praktika Vilniaus apskrityje nėra vienoda, dėl to, kad ne visur yra padaliniai, grupė ar atskiri pareigūnai, kurie specializuojasi eismo įvykių tyrime. Vilniaus r. PK yra Kelių policijos poskyris kur eismo įvykius tiria trys ikiteisminio tyrimo tyrėjai, taip pat Trakų r. PK du kriminalinės policijos skyriaus tyrėjai, kurie tiria eismo įvykius. Vilniaus apskrityje tik Vilniaus mieste yra Kelių policijos valdybos Nusikalstamų veikų eismo saugumui tyrimo skyrius, kuris specializuojasi tik eismo įvykių tyrime. Skyriuje dirba 17 ikiteisminio tyrimo tyrėjų, kurie patvirtino, kad specializacija eismo įvykių tyrimo srityje pasitvirtino. Taip pat savo pastabose pažymėjo ir Vilniaus m. apylinkės prokuratūros prokurorai, kurie taip pat specializuojasi eismo įvykių tyrime ir kontrolėje. Siekiant išsiaiškinti, kaip tai pasireiškė eismo įvykių tyrime, analizuojant Vilniaus m. tirtas ikiteisminio tyrimo medžiagas, paaiškėjo, kad 126 atvejais iš 137 buvo atlikta eismo įvykio vietos apžiūra, kurios metu dalyvavo ikiteisminio tyrimo pareigūnas 115 atvejų buvo panaudotas fotoaparatas. 77% procentų medžiagose prie įvykio vietos apžiūros protokolų buvo pridėtas eismo įvykio vietos planas ir nuotraukos, o 45 procentų bylose, liudytojais buvo apklausti tą pačią dieną arba nuo 1 iki 14 dienų nuo ikiteisminio tyrimo pradėjimo. Taigi iš analizuotų medžiagų matyti, kad tyrėjai, kurie specializuojasi eismo įvykių tyrime operatyviai atlieka pirminius tyrimo veiksmus, beveik visose medžiagose yra eismo įvykio vietos planai, naudoti fotoaparatai. Kituose Vilniaus aps. policijos komisariatuose dažniausiai ikiteisminiai tyrimai pavedami atlikti bet kuriam kriminalinės policijos skyriaus pareigūnui. Būtent dėl šios priežasties apklaustieji ikiteisminio tyrimo tyrėjai savo žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius vertina vidutiniškai, taip mano 63 % (procentai) apklaustų respondentų, 15 % (procentų) mano, kad silpnai, ir 20 % (procentai) mano, kad gerai ir po 2 % (procentą) mano, kad blogai. Taigi daugiau negu pusė tyrėjų savo žinias vertina vidutiniškai arba silpnai. Taip pat mano ir didžioji dalis eismo įvykių tyrimą Vilniaus apskrityje kontroliuojantys apylinkių prokuratūrų prokurorai, 56 % (procentai) tyrėjų žinias ir įgūdžius įvertino vidutiniškai, 31 % (procentų) silpnai, ir 13 % (procentų) gerai. Nesiskyrė ir apklaustų teisėjų, bei specialistų vertinimas⁷⁴: 56 % (procentai) teisėjų tyrėjų įgūdžius ir žinias įvertino vidutiniškai, 44 % (procentai) gerai. Specialistų nuomonė pasiskirstė taip: 58 % (procentai) vidutiniškai, 29 % (procentai) gerai ir 13 % (procentų) - silpnai. Taigi apibendrinus apklausų rezultatus matome, kad nei vienas respondentas neįvertino tyrėjų žinių ir įgūdžių tiriant eismo įvykius puikiai, tik maža dalis, įvertino gerai. Dauguma vertino vidutiniškai ir silpnai, o svarbiausia, kad patys tyrėjai, kurie tiria eismo įvykius savo žinias vertino vidutiniškai ir silpnai. O tai kelia rimtų klausimų dėl pareigūnų kvalifikacijos tobulinimo būtinumo. Visi respondentai pritaria tam, kad tyrėjams reikia kelti kvalifikaciją, organizuoti kursus, mokymus eismo įvykių tyrimo tematika.

⁷⁴ Apklausti Vilniaus aps. VPK KTS – 6 specialistai; LTEC - 13 specialistų, ekspertų ir 5 privatūs ekspertai.

Apklausoje metu tyrėjų buvo klausiama, ar jie dažnai dalyvauja kvalifikacijos kėlimo kursuose, mokymuose eismo įvykių tyrimo tematika, 142 apklaustieji patvirtino, kad nedalyvauja apskritai. 85 % (procentai) tyrėjų neturi pakankamai metodinės medžiagos, be to kuri dažniausiai gaunama savarankiškai arba iš prokurorų. Metodinę medžiagą reikalinga tiriant eismo įvykius gauna savarankiškai 76, iš prokurorų 9, iš vadovų 3, iš ekspertinių įstaigų 2 ir negauna visiškai 50 tyrėjų. Be to beveik visų, net 84 % (procentų) apklaustųjų Vilniaus apskrityje dirbančių tyrėjų nuomone, pareigūnams sudarytos nepakankamos sąlygos tobulėti ir kelti savo kvalifikaciją.

Ypač svarbu tai, kad tyrėjų specializacijos nebuvimą dauguma, net 127 apklaustieji ikiteisminio tyrimo tyrėjai, 31 teisėjas ir 10 specialistų (ekspertų) pažymėjo, kaip veiksnį darantį įtaką tyrėjų neprofesionalumui. Tos pačios nuomonės buvo ir apklausti prokurorai iš 36 apklaustų 35 mano, kad būtina siaurinti tyrėjų tiriančių eismo įvykius specializaciją. (Žr. 11 pav.)



11 pav. Veiksniai darantys įtaką tyrėjų profesionalumui

Vilniaus m. apylinkės teisėjų apklausų metu paaiškėjo, kad daugiau nei pusė nagrinėdami eismo įvykių bylas susiduria su problemomis, kad ikiteisminio tyrimo veiksmai atliekami su trūkumais, įvykio vietos apžiūra atliekama netaisyklingai, bei netinkama pareigūnų kvalifikacija. 60% (procentų) teisėjų ikiteisminio tyrimo etapo metu paruošiamos medžiagos kokybę įvertino patenkinamai, 38 % (procentai) gerai ir 2 % (procentai) labai blogai.

Remiantis apklausų rezultatais darytina išvada, kad tyrėjų specializacijos nebuvimas tiriant eismo įvykius yra pagrindinis veiksnys darantis įtaką tyrėjų neprofesionalumui, dėl ko teisėjai nagrinėdami bylas susiduria su netinkama tyrėjų kvalifikacija, o ikiteisminio tyrimo veiksmai atliekami su trūkumais. To priežastys: per didelis darbo krūvis, dėl to, kad nėra specializacijos eismo įvykių tyrimo srityje, ir tyrėjui nelieka laiko įsigilinti į tiriamą medžiagą, bei neorganizuojami mokymai eismo įvykių tyrimo tematika, dėl ko dažnai daromo klaidos.

2.1. Ikiteisminio tyrimo pradėjimas ir pirminiai tyrimo veiksmai

Tiriant nusikalstamas veikas dėl kelių transporto eismo saugumo praktikoje didesnių problemų dėl ikiteisminio tyrimo pradėjimo nekyla. Ikiteisminio tyrimo tyrėjas sprenddamas klausimą dėl ikiteisminio tyrimo pradėjimo vadovaujasi BPK ir Lietuvos Respublikos generalinio prokuroro 2008 m. rugpjūčio 11 d. įsakymu Nr. I-110 dėl rekomendacijų, dėl ikiteisminio tyrimo pradžios ir jo registravimo tvarkos.⁷⁵ BPK 166 straipsnio 1 dalis nurodo, kad ikiteisminis tyrimas pradedamas:

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

Konkretaus termino, per kurį privaloma pradėti ikiteisminį tyrimą baudžiamojo proceso įstatymas nenumato. Tik BPK 169 str. 1 d. ir 171 str. 1 d. paminėta, kad gavus informaciją apie padarytą nusikalstamą veiką arba patiems nustatčius jos požymius ikiteisminis tyrimas pradedamas *tuoj pat*. Eismo įvykių tyrimo praktikoje policijos komisariato operatyvaus valdymo padalinio budėtojui gavus pranešimą iš bendrojo pagalbos centro apie eismo įvykį ir ikiteisminio tyrimo tyrėjui išvykus į eismo įvykio vietą, ikiteisminis tyrimas pagal BK 281 str.1 d. pradedamas tik tais atvejais, kai yra pakankamas pagrindas manyti, kad eismo įvykio metu buvo nesunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata. Visais kitais atvejais gali būti pradedama administracinės teisenos procedūra.

Ikiteisminio tyrimo pradėjimo klausimui spręsti, ypač reikšmingi yra BPK 168 straipsnio 1 dalies dėl atsisakymo pradėti ikiteisminį tyrimą pakeitimai, įsigalioję nuo 2010 m. spalio 1 d., o būtent, kad „*gauto skundo, pareiškimo ar pranešimo duomenų patikslinimui (..)gali būti atlikta įvykio vietos apžiūra, įvykio liudytojų apklausos, taip pat iš valstybės ar savivaldybės įmonių, įstaigų, organizacijų, pareiškėjo ar asmens, kurio interesais pateiktas skundas, pareiškimas ar pranešimas, reikalaujami duomenys ar dokumentai (..)*“.⁷⁶ Tai reiškia, kad gavus pranešimą apie eismo įvykį, kurio metu nukentėjo žmonės, kai nėra aišku kokį sprendimą priimti vadovaujantis aukščiau minėtu straipsnio nuostata galima patikslinti pateiktą informaciją atliekant kai kuriuos su prievarta nesusijusius baudžiamojo proceso veiksmus:

1. *įvykio vietos apžiūras;*
2. *liudytojų apklausas;*
3. *išreikalauti dokumentai iš valstybės ar savivaldybės įmonių, įstaigų, organizacijų.*

Kaip pavyzdį galima pateikti situaciją, kai telefonu gaunamas pranešimas iš gydymo įstaigos, kad į juos kreipėsi pilietis, kuris paaiškino, kad nukentėjo eismo įvykio metu, kuriam nustatytas rankos lūžis. Tokiu atveju pranešimą tikslinga patikslinti, apie eismo įvykio aplinkybes apklausiant nukentėjusįjį, jo dalyvius, apžiūrėti eismo įvykio vietą, gauti medicininius dokumentus iš gydymo

⁷⁵ Valstybės žinios. 1994, Nr. 81-1514; 2003, Nr. 42-1919.

⁷⁶ Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1341. 2010, Nr. 113-5742 .

įstaigos ir kt. Atlikus pranešimo patikslinimo veiksmus ir nustačius, kad yra nusikalstamos veikos numatytos BK 281 str. požymių, turi būti pradedamas ikiteisminis tyrimas, apie tai pranešant prokurorui, eismo įvykio dalyviams. Remiantis ikiteisminio tyrimo praktika, pranešime dažniausiai nurodoma: ikiteisminio tyrimo pradėjimo vada, kada pradėtas ikiteisminis tyrimas nurodant atitinkamą BK straipsnį, jo dalį, punktą, kas atlieka ikiteisminį tyrimą (rekomenduotina nurodyti konkretų ikiteisminio tyrimo pareigūną, ikiteisminį tyrimą organizuojantį ir jam vadovaujantį prokurorą, jų tarnybinius telefonų numerius).⁷⁷ Ikiteisminį tyrimą atliekantys pareigūnai privalo stengtis, kad ikiteisminio tyrimo metu reikšminga medžiaga būtų renkama, o surinkta kuo greičiau būtų perduota teismui.⁷⁸ Tuo atveju, jeigu patikrinus pranešimo duomenis nustatoma, kad jie yra akivaizdžiai neteisingi, pvz. asmuo nurodo, kad jis susižalojo pats netyčia nukrisdamas nuo savo dviračio, arba nustačius BPK 3 str. 1 dalyje nurodytas aplinkybės, dėl kurių baudžiamasis procesas negalimas, o būtent, kad nepadaryta veika turinti nusikaltimo nurodyto BK 281 str. požymių, nedelsiant priimamas procesinis sprendimas atsisakyti pradėti ikiteisminį tyrimą. Tikslaus termino, per kurį turi būti atlikti duomenų patikslinimo veiksmai baudžiamojo proceso įstatymas nenumato, bet BPK 168 str. 1 d. nustatyta, kad terminas turi būti kuo trumpesnis. Remiantis autorės tiriant eismo įvykius darbo praktika, dažniausiai pranešimų patikslinimo veiksmų atlikimas trunka iki vieno mėnesio. Tyrėjui priėmus sprendimą atsisakyti pradėti ikiteisminį tyrimą, surašomas motyvuotas nutarimas ir ne vėliau kaip kitą darbo dieną siunčiamas pareiškimą, pranešimą ar skundą padavusiam asmeniui, o visa medžiaga patikrinimui siunčiama prokurorui.

Paprastai Vilniaus apskrityje bendrajam pagalbos centrui gavus pranešimą apie eismo įvykį, kurio metu nukentėjo žmonės pranešimas siunčiamas pagal aptarnaujamą teritoriją atitinkamas operatyvaus valdymo skyriui ar poskyriui, kurie gavę pranešimą apie nusikalstamą veiką vadovaudamiesi policijos įstaigų operatyvaus valdymo padalinių darbo organizavimo instrukcija (toliau OVP instrukcija) „(...) *prireikus turi teisę nurodyti operatyvinei grupei išvykti į įvykio vietą, nuolat palaikyti su ja ryšį*“.⁷⁹ OVP instrukcijoje ekstremalusis įvykis tai – „(...) *gamtinis, techninis, ekologinis ar socialinis įvykis, kuris kelia pavojų gyventojų gyvybei ar sveikatai, jų socialinėms sąlygoms, turtui ir (ar) aplinkai*“.⁸⁰ Todėl remiantis pateiktu sąvokos išaiškinimu, eismo įvykis, kurio metu nukentėjo žmonės priskirtinas ekstremalių įvykių grupei, ir atitinkamai pamainos pareigūnai „(...) *gavę informacijos apie ekstremaliąją situaciją arba ekstremalųjį įvykį, turi (...) išsiųsti į įvykio vietą arčiausiai įvykio vietos esančius patrulius ar imtis kitų priemonių gautai informacijai patikrinti (...) turi nuolat palaikyti ryšį su įvykio vietoje esančiais pareigūnais, siekdami gauti informacijos apie operatyvinės padėties pokyčius ir prireikus reaguoti į juos*“.⁸¹

⁷⁷Bučiuonas G., Gruodytė E. Ikiteisminis tyrimas. Mokomoji priemonė. Vilnius, 2009. P. 19.

⁷⁸MRU. Kriminalistika ir teismo ekspertizė: mokslas, studijos praktika. Ikiteisminio tyrimo efektyvumo problemos. S.Matulienė, G. Bučiūnas. Vilnius, 2007. P. 88.

⁷⁹Lietuvos policijos generalinio komisaro 2010 m. birželio 30 d. įsakymas Nr. 5-V-553 „Dėl policijos įstaigų operatyvaus valdymo padalinių darbo organizavimo instrukcijos patvirtinimo“. 25 p.

⁸⁰Ten pat. 2 p.

⁸¹Ten pat. 25 p.

Pirmiesiems į eismo įvykio vietą atvykusiems policijos pareigūnams pavedama organizuoti eismo įvykio vietos apvažiavimą. Dažniausiai į eismo įvykio vietą pirmieji atvyksta policijos patruliai, kurių veiksmus eismo įvykio vietoje reglamentuojanti Generalinio komisaro policijos patrulių veiklos instrukcija numato, kad patruliui atvykus į eismo įvykio vietą būtina atlikti šiuos veiksmus: esant būtinybei autoavarijos vietą atitverti atitvėrimo priemonėmis arba kitaip ją pažymėti; nustatyti transporto priemonių vairuotojus, asmenis, susijusius su autoavarija, ir liudytojus; stebėti, kad autoavarijoje dalyvavusios transporto priemonės liktų savo vietose, kad nebūtų naikinami ar klastojami palikti pėdsakai; jei autoavarijos metu atitrūkusios nuo automobilio detalės (kroviny) 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; surašyti tarnybinį pranešimą ir kt.⁸² O atvykus į autoavarijos, kurios metu nukentėjo žmonės, vietą, iki atvyks operatyvinė grupė, policijos patrulis būtinai turi imtis priemonių, kad nukentėjusiems asmenims būtų suteikta skubi medicinos pagalba; saugoti transporto priemones, jose esančius daiktus ir krovinį; užrašyti vairuotojų, kurių transporto priemonės dalyvavo autoavarijoje, liudytojų duomenis; paaimti autoavarijos dalyvių asmens tapatybę patvirtinančius dokumentus ir transporto priemonių registracijos liudijimus bei užtikrinti, kad šie asmenys būtų autoavarijos vietoje tol, kol operatyvinė grupė įformins autoavarijos dokumentus; atvykus operatyvinės grupės vadovui, perduoti jam dokumentus ir toliau veikti pagal jo nurodymus.⁸³ Iš autorės darbo praktikos, paminėtina, kad atvykus į eismo įvykio vietą viešosios policijos patrulių rinktinės pareigūnai dažniausiai nesugeba atlikti pirminių veiksmų eismo įvykio vietoje. Labai retai atvykus policijos patruliai perduoda nukentėjusiųjų vardus ir pavardes, transporto priemonių ir juos vairavusių asmenų dokumentus. Dažniausiai jie neįteikia siuntimų-užduočių greitosios medicinos pagalbos gydytojams, dėl eismo dalyvių kraujo paėmimo, neblaivumui, girtumui nustatyti, neatitveria ir nepažymi eismo įvykio vietos. Ne kartą pasitaikė atvejų, kai atvykus eismo įvykio vietą visiškai neapsaugota ir netgi transporto priemonių buvimo vieta pakeista pačių eismo dalyvių. Didesnės problemos dėl žinių trūkumo kyla būtent su patrulių rinktinės pareigūnais. Pareigūnams akivaizdžiai trūksta pasirengimo, žinių ir be abejojimo techninių priemonių, todėl mokymu metu turėtų būti daugiau skiriama dėmesio veiksmų atlikimui eismo įvykio vietoje.

Operatyvinės grupės vyresnysis pareigūnas, gavęs operatyvaus valdymo skyriaus ar poskyrio (toliau OVP arba OVS) pareigūno nurodymą vyksti į įvykio vietą:

1. užtikrina, kad operatyvinė grupė į iškvietimą reaguotų (atvyktų), nepažeisdama strateginiame veiklos plane nurodyto laiko, o atvykus į įvykio vietą, apie tai ir apie papildomų pajėgų (duomenų, turinčių reikšmę nusikalstamai veikai, įtariamųjų ir kt. paieškai vykdyti, įvykio vietos apsaugai, kinologo su šunimi) reikalingumą informuotų OVS arba OVP pareigūnus;

⁸² Policijos generalinio komisaro 2002 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 660 patvirtinta policijos patrulių veiklos instrukcija. Žin., 2003, Nr. 23-985, 2007, Nr. 134-5451. 85 p.

⁸³ Ten pat. 86 p.

2. organizuoja ir kontroliuoja visos operatyvinės grupės darbą įvykio vietoje;
3. užtikrina kuo išsamesnės informacijos apie įvykį iš įvykio vietos surinkimą;
4. užtikrina, kad būtų surašytas įvykio vietos apžiūros protokolas;
5. didžiausią dėmesį skiria įvykio vietos apžiūrai bei nusikalstamos veikos pėdsakų ir kitų objektų, turinčių reikšmės tyrimui, suradimui, fiksavimui ir paėmimui. Darbui gali pasitelkti Vilniaus aps. VPK Kriminalistinių tyrimų skyriaus mobiliąją kriminalistinių tyrimų laboratoriją, kurios pagalba atliekamas įvykio vietos tyrimas, panaudojant turimas kriminalistines technines priemones nusikalstamos veikos pėdsakams surasti, jiems užfiksuoti ir paimti;
6. organizuoja asmenų, įtariamų nusikalstamos veikos padarymu, paiešką ir kt.

Operatyvinei grupei atlikus teisės aktų numatytus veiksmus įvykio vietoje, apie tyrimo rezultatus informuoja OVS arba OVP pareigūną ir užtikrina, kad surinkta medžiaga bei sulaikyti įtariamieji būtų pristatyti į Vilniaus aps. VPK ar kitą struktūrinį padalinį.⁸⁴

Atlikto tyrimo duomenimis policijos patrulis ne visada sugeba tinkamai užtikrinti eismo įvykio vietos apsaugą. 75 ikiteisminio tyrimo tyrėjai išvykstantys į eismo įvykio vietas nurodė, kad atlikdami eismo įvykio vietos apžiūrą dažniausiai susiduria su problema, kad neapsaugota įvykio vieta. 72 susiduria su žinių trūkumu ir 63 su techninio pobūdžio problemomis. Apklausti eismo įvykio tyrimą atliekantys KTS, taip pat autotechninį ir transporto trasologinį tyrimą atliekantys privatūs ir Lietuvos teismo ekspertizės centre dirbantys ekspertai beveik visi, net 88 % (procentai) nurodė, kad jų atliekamam tyrimui svarbiausią įtaką turi būtent pirminė eismo įvykio vietos medžiaga, iš jų 17 % (procentų), kad eksperimentai ir po 4 % (procentai) nurodė, kad parodymų patikrinimai vietoje ir liudytojų parodymai. Pirminę medžiagą eismo įvykio vietoje renka tyrėjas, jeigu jam atvykus policijos patrulis nepasirūpina eismo įvykio vietos apsauga, nukenčia tyrėjo surinktos medžiagos kokybę, kas apsunkina ne tik tyrėjo tiriančio eismo įvykį darbą, bet gali nukreipti klaidinga linkme, o eismo įvykio tyrimą atliekantis specialistas negalės pateikti pilnus atsakymus į jam pateiktus klausimus, arba atsakys iš dalies nes truks duomenų medžiagoje. Įvykio vietos apsauga nepasirūpinama dėl kelių priežasčių: dėl prasto materialinio aprūpinimo, nes neturi atitvėrimo priemonių, kad galėtų aptverti eismo įvykio vietą ir žinių trūkumo.

Eismo įvykį tiriantis ikiteisminio tyrimo tyrėjas gali susidurti su dvejomis tipinėmis situacijomis, kurios iš esmės nulemia ikiteisminio tyrimo kryptį ir veiksmų eiliškumą:

1. vairuotojas žinomas, jis yra įvykio vietoje kartu su transporto priemone, arba nors jo ir transporto priemonės nėra, asmenybė yra nustatyta;
2. vairuotojas nežinomas- pasišalino iš eismo įvykio vietos su automobiliu arba be jo, arba eismo įvykio vietoje likęs automobilis yra vogtas.⁸⁵

⁸⁴ Vilniaus aps. VPK viršininko 2008 m. lapkričio 10 d. įsakymas Nr. 10-V-133 „Dėl Vilniaus aps. VPK struktūrinių padalinių operatyvinių grupių, vykstančių į nusikalstamų veikų įvykdymo vietą, valdymo bei reagavimo į iškvietimus tvarkos patvirtinimo“. 11 p.

⁸⁵ Обрзцов В. А. Криминалистика. Москва, 1997. P. 699.

Kriminalistinėje literatūroje tipinės situacijos skirstomos įvairiai, antai N. Jablokovas išskiria penkias tipines situacijas, kurių pagrindu iškeliamos tolesnio tyrimo versijos:

1. eismo įvykio situacija užfiksuota, be pakeitimų, vairuotojas aiškus (transporto priemonė ir vairuotojas yra įvykio vietoje);
2. eismo įvykio vietoje elementų išsidėstymas buvo pakeistas pačių eismo įvykio dalyvių;
3. eismo įvykio vieta nepakeista, tačiau vairuotojas su transporto priemone pasišalino iš eismo įvykio vietos;
4. situacija, kai zonoje kur vyksta transporto priemonių eismas rastas lavonas, tačiau nėra požymių, kad jis būtų partrenktas automobilio;
5. situacija, kuriai esant rastas lavonas ant kurio aiškūs partrenkimo pėdsakai (pervažiavimo pėdsakai, dažų dalelės, skysčiai iš transporto priemonė ir kt.).⁸⁶

Kiti rusų mokslininkai pažymi, kad yra keturios pirminės tyrimo situacijos:

1. vairuotojas, transporto priemonė ir nukentėjęsysis yra eismo įvykio vietoje;
2. vairuotojas pasišalino, eismo įvykio vietoje palikęs nukentėjusįjį ir transporto priemonę;
3. vairuotojas pasišalino, eismo įvykio vietoje palikęs nukentėjusįjį;
4. vairuotojas pasišalino iš eismo įvykio vietos su savimi išsivežė nukentėjusįjį.⁸⁷

Pagal vietą kur yra transporto priemonės vairuotojas gali būti išskiriamos trys pirminės tyrimo situacijos:

1. vairuotojas, kuris padarė nusikalstamą veiką ir transporto priemonė yra eismo įvykio vietoje;
2. vairuotojas su transporto priemone pasišalino iš eismo įvykio vietos;
3. vairuotojas pasišalino, bet eismo įvykio vietoje paliko transporto priemonę.⁸⁸

Lietuvos kriminalistai nurodo, kad tiriant autoįvykį susiklosto tokios nusikalstamos tyrimo situacijos, kai vairuotojas, transporto priemonė ir nukentėjęsysis yra įvykio vietoje; įvykio vietoje yra tik nukentėjęsysis. Žinomos tik įvykio laikas, vieta ir pasekmės. ir nukentėjęsysis ir transporto priemonė įvykio vietoje, tačiau nėra vairuotojo. Turima informacija tik apie patį įvykio pobūdį, laiką, identifikuojamą transporto priemonę.⁸⁹

Dar I. Gerasimovas pastebėjo, kad nei iš teorinės, nei iš praktinės pusės negalima atskirti situacijos turinio nuo to kaip ją įvertina tyrėjas. Jų aiškinimas turi būti sudaromas tik iš tyrėjo pozicijos.⁹⁰ Todėl pritariama būtent pastarajam tyrimo situacijų susiskirstymui, nes dažniausiai naudojamas eismo įvykių tyrimo praktikoje, o žvelgiant iš tyrėjo pozicijos patogiausias net tik pirminių tyrimo veiksmų atlikimui, bet ir tolimesnių tyrimo versijų iškėlimui.

⁸⁶ Яблоков Н.В. Криминалистика. Учебник. 3-е изд. Юрист, 2005. Р. 751.

⁸⁷ Иценко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика. Учебник. Москва, 2007. Р. 696.

⁸⁸ Балашов Д.Н., Балашов Н. М., Маликов С. В. Криминалистика. Учебник. ИНФРА-М. Москва, 2010. Р. 465.

⁸⁹ R. Burda, R. Krikščiunas, E. Latauskienė, H. Malevski, S. Matulienė. Kriminalistikos taktika ir metodika. Mokomasis leidinys nuotolinėms studijoms. Vilnius, 2004. Р. 134.

⁹⁰ Герасимов И. Ф. Криминалистическая классификация и особенности расследования преступлений в зависимости от места совершения преступления. // Особенности расследования отдельных видов и групп преступлений. Свердловск, 1980. Р. 8.

Pirmoji, nesudėtinga situacija, *kai vairuotojas, transporto priemonė ir nukentėjęsysis yra įvykio vietoje arba dėl tam tikrų priežasčių jų nėra įvykio vietoje, tačiau apie juos turima informacija*- dažniausiai pasitaikanti, net 97% (procentų) išanalizuotų ikiteisminio tyrimo medžiagų susiklostė būtent nesudėtinga tyrimo situacija. Tyrėjas atlikdamas eismo įvykio vietos apžiūrą ir kitus pirminius veiksmus turi dideles galimybes patikrinti ir patikslinti eismo įvykio aplinkybes, nes išvažiudamas į įvykio vietą tyrėjas žino kas įvyko, kokios pasekmės, kas jo laukia eismo įvykio vietoje. Pagrindinis uždavinys nustatyti eismo įvykio aplinkybes, surasti ir užfiksuoti materialius pėdsakus, o tam kad jų pasiekti dažniausiai atliekami tokie pirminiai tyrimo veiksmai: įvykio vietos apžiūra; transporto priemonės apžiūra; lavono (jeigu jis yra įvykio vietoje) apžiūra; įvykio liudytojų apklausa; nukentėjusiojo apklausa, vairuotojo bei nukentėjusiojo neblaivumo patikrinimas, teismo medicinos tyrimu skyrimas: kaltininko - vairuotojo apklausa ir jo apžiūra, teismo autotechninės ekspertizės skyrimas.⁹¹

Esant antrajai, sudėtingai tyrimo situacijai, kai *nukentėjęsysis yra įvykio vietoje, o transporto priemonės ir vairuotojo nėra, turima informacija menka. Žinomos tik įvykio laikas, vieta ir pasekmės*, pagrindinis tikslas gauti kuo daugiau informacijos apie pasišalinusį vairuotoją ir jį surasti karštais pėdsakais. Atliekami tokie pirminiai tyrimo veiksmai: įvykio vietos apžiūra; įvykio liudytojų apklausa; nukentėjusiojo apklausa, teismo medicinos ekspertizės skyrimas; kriminalinės paieškos pareigūnų veiksmai dėl transporto priemonės vairuotojo ir transporto priemonės paieškos.⁹²

Siekiant nustatyti kurie pirminiai tyrimo veiksmai pirmiausia yra atliekami eismo įvykių tyrimo praktikoje, ikiteisminio tyrimo medžiagų analizės metu paaiškėjo, kad per pirmąsias 72 valandas buvo daugiausia atlikti šie ikiteisminio tyrimo veiksmai:

- | | |
|--|-------------------------------------|
| a) įvykio vietos apžiūra- 126; | f) eksperimentas-0; |
| b) liudytojų apklausa- 44; | g) parodymų patikrinimas vietoje-0; |
| c) ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas -17; | h) parodymas atpažinti-2; |
| d) įtariamojo apklausa-0; | i) krata -0; |
| e) akistata- 0 | j) poėmis-1; |

Esant trečiajai, sudėtingiausiai tyrimo situacijai, *kai nukentėjęsysis ir transporto priemonė įvykio vietoje, tačiau vairuotojo nėra. Turima informacija tik apie patį įvykio pobūdį, laiką, identifikuojamą transporto priemonę*, pagrindinis tikslas gauti kuo daugiau informacijos apie pasišalinusį vairuotoją ir jį surasti karštais pėdsakais.

⁹¹ R. Burda, R. Krikšciunas, E. Latauskienė, H. Malevski, S. Matulienė. Kriminalistikos taktika ir metodika. Mokomasis leidinys nuotolinėms studijoms. Vilnius, 2004. P. 134.

⁹² Ten pat. P. 135.

Potencialios tyrimo galimybės, organizuojant pasišalinusio automobilio, jo vairuotojo paiešką ir įrodymų patvirtinančių jos dalyvavimą eismo įvykyje gavimą yra gana plačios: pradedant nuo įvykio vietos apžiūros, įvykio liudininkų apklausos iki įvairių objektų tyrimų atlikimo bei kriminalinės paieškos pareigūnų veiksmų. Tačiau galimybės gali mažėti arba didėti priklausomai nuo konkrečių aplinkybių, charakterizuojančių realią tyrimo situaciją. Pagrindine užduotimi nuo pat pradžios yra neigiamų, trukdančių nustatyti iš eismo įvykio pasišalinusią transporto priemonę ir asmenį sąlygų pašalinimas. Kol iš eismo įvykio vietos pasišalinęs automobilis nenustatytas, o vairuotojas nesulaikytas jo veiksmai nekontroliuojami. Jis gali suremontuoti transporto priemonę, ją sunaikinti, nudažyti kita spalva. Be to gali imtis veiksmų melagingiems parodymus sukurti, kad patvirtinti „alibi“. Siekiant optimizuoti tyrimo procesą, tyrėjas nuo pat pranešimo gavimo turi veikti operatyviai derindamas operatyvinės paieškos ir kitus tyrimo veiksmus. Gali būti organizuojamos priemonės, patikrinimai pavyzdžiui išvažiuimuose iš gyvenamosios vietovės. Tikslinamos pasišalinusios transporto priemonės markė, modelis, spalva kiti išoriniai požymiai. Eismo įvykio vietos apžiūros metu, tyrėjas turi įdėti pastangų, kad surasti, užfiksuoti ir paimti pėdsakus, kitus objektus, kurie gali būti panaudoti identifikuojant pasišalinusį automobilį. Apklausant liudytojus, mačiusius pasišalinusį automobilį, turi būti siekiama išsiaiškinti jos išorinius standartinius požymius, charakterizuojančius tipinius konstrukcijos ypatumus: rūšį, modelį, jos išorines formas, spalvą ir t.t. Didelį dėmesį reikia skirti nestandartinių požymių išaiškinimui. Tai gali būti skydelis nuo saulės ant priekinio stiklo, papildomi apšvietimo prietaisai, įvairių ženklinių ir piešinių ant automobilio kėbulo arba stiklų buvimas, gabenamo krovinio rūšis, sugadinimai ir pan.

Atlikus ikiteisminio tyrimo medžiagų analizę, tyrėjų atliekančių eismo įvykių tyrimą, prokurorų kontroliuojančių eismo įvykių tyrimą, teisėjų nagrinėjančių eismo įvykių bylas, bei specialistų, ekspertų apklausas paaiškėjo, kad daugiausia problemų kyla atliekant pirminius tyrimo veiksmus. Todėl darbe pirminių tyrimo veiksmų atlikimo praktikai ir taktikos aspektams bus skiriama daugiausiai dėmesio.

Teisėjų apklausos, kokius ikiteisminio tyrimo veiksmus atliekant dažniausiai daromos klaidos, rezultatai pasiskirstė taip:

- | | |
|---------------------------------------|--|
| a) įvykio vietos apžiūra - 42; | e) parodymų patikrinimas vietoje - 1; |
| b) įvykio vietos tyrimas - 16; | f) ekspertizės ir objektų tyrimo skyrimas - 18; |
| c) įtariamojo apklausa - 3; | g) akistata ir parodymas atpažinti – po 1; |
| d) liudytojo apklausa - 18; | h) eksperimentas - 2; |

Kadangi daugiausia klaidų daroma atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą, o 91,9 % (procentai) išanalizuotose ikiteisminio tyrimo medžiagose buvo atlikta eismo įvykio vietos apžiūra, tikslinga detaliau išnagrinėti šio ikiteisminio tyrimo veiksmo atlikimo taktikos ypatumus jų atlikimo metu kylančias problemas ir trūkumus.

Įvykio vietos apžiūra

Apžiūros objektais gali būti: eismo įvykio vietos aplinka, kelias, transporto priemonė ir lavonas. Kokia eilės tvarka bus atliekama apžiūra priklauso nuo susiklosčiusios tyrimo situacijos sudėtingumo ir pobūdžio. Ikiteisminio tyrimo tyrėjo, atliekančio įvykio vietos apžiūrą bendras uždavinys nustatyti ryšį tarp įvykio vietos ir nusikalstamos veikos, tikslu nustatyti įvykio mechanizmą, surasti ir užfiksuoti įvykio vietos pasikeitimus, nusikalstamos veikos pėdsakus. Įvykio vietos apžiūra tai pati sudėtingiausia apžiūros rūšis, kuri turi didelę reikšmę tiriant nusikalstamą veiką. Šis proceso veiksmas atliekamas pirminiame tyrimo etape, ir yra neatidėliotinas.

Įvykio vietos apžiūros esmę sudaro – pirmiausia kryptinga objekto observacija, jo 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 bylas. Nustatyti ir užfiksuoti faktai turi padėti išskirti pagrindines versijas, nustatyti įvykio mechanizmą ir dalyvavusių jame asmenų veiksmus.⁹³

H. Malevski išskiria tris įvykio vietos apžiūros rūšis:

1. Paprasta įvykio vietos apžiūra – atliekama tiriant akivaizdžius ir nesunkius nusikaltimus.
2. Kvalifikuota įvykio vietos apžiūra – savarankiškai atlieka specialistas kriminalistas, jos metu yra atliekami įstatymo numatyti veiksmai, panaudojant šiuolaikinius metodus ir priemones. Ši apžiūra nuo paprastos skiriasi atliekamų veiksmų apimtimi, sudėtingumu, naudojama technika.
3. Įvykio vietos tyrimas – atliekamas esant visai kriminalistinei grupei, į kurią įeina tam tikrų sričių specialistai ir technikai kriminalistai.⁹⁴

Šiuo metu galiojančiame BPK yra du proceso veiksmai susiję su įvykio vieta: tai įvykio vietos apžiūra ir įvykio vietos tyrimas. Įvykio vietos tyrimas, kaip nurodyta BPK 205 str. 1 ir 3 dalyse „Objektų tyrimo tvarka“ atliekamas tik specialistų, kurie nėra ikiteisminio tyrimo pareigūnai ir kuriems užduotis atlikti objektų tyrimą duodama raštu:

- *siekiant surasti nusikalstamos veikos pėdsakus ir kitus objektus, turinčius reikšmės tyrimui;*
- *nustatyti tyrimo situaciją ir kitas reikšmingas bylai aplinkybes.*

Taip pat BPK 207 str. 1 d. „Apžiūra“ nurodoma, kad daiktų ir objektų, kurių nereikia tirti BPK 205 str. nustatyta tvarka, apžiūrą atlieka prokuroras, ikiteisminio tyrimo pareigūnas ar specialistas.

Literatūroje racionaliausiai įvykio vietos apžiūra paaiškinta E. Palskio, M. Kazlauskos bei P. Danisevičiaus kriminalistikos vadovėlyje: *"Įvykio vietos apžiūra - toks tardymo veiksmas, kurio metu betarpiškai akivaizdžiai ištiriama ir užfiksuojama įvykio vieta, jos aplinka, surandami, įtvirtinami ir paimami nusikaltimui ištirti reikalingi objektai"*.⁹⁵

⁹³Malevski H. Įvykio vietos apžiūra. LTA. Vilnius, 1999. P. 14.

⁹⁴Malevski H. Įvykio vietos apžiūra ir įvykio vietos tyrimas: Naujas kriminalistinės koncepcijos modelis. Daktaro disertacija.– Vilnius: LTA, 1997., 1997. P. 98-99.

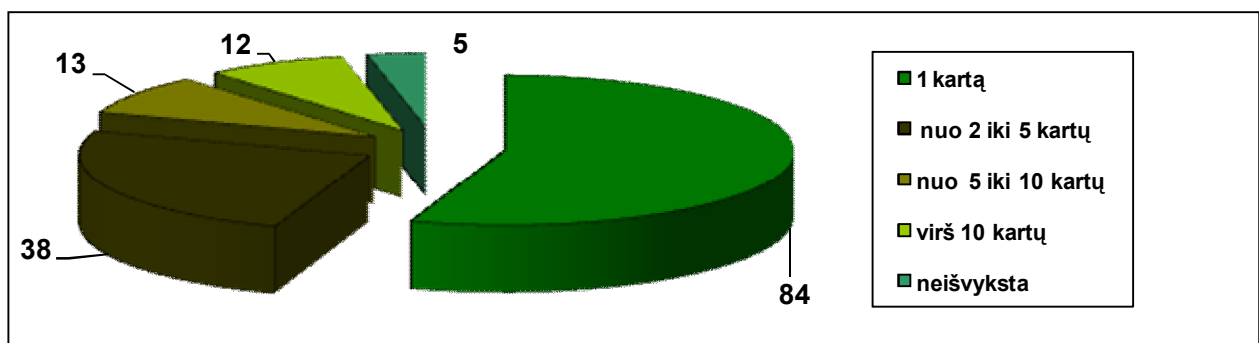
⁹⁵Palskis E., Kazlauskas K., Danisevičius D. Kriminalistika. Vilnius. Mintis, 1985. P. 189.

Pagrindinius duomenis, tam, kad sėkmingai ištirti eismo įvykį galima gauti tik laiku ir nuodugniai atlikus eismo įvykio vietos apžiūrą. Kiti ikiteisminiai tyrimo veiksmai: liudytojų apklausa, pasiūlymus iš eismo įvykio vairuotojo paieškos ir sulaikymo, objektų tyrimo ar ekspertizės skyrimas, akistatos ir kt. – atliekami tik po to kai atlikta eismo įvykio vietos apžiūra.

Eismo įvykio vietos apžiūros tikslas yra šių uždavinių nustatymas:

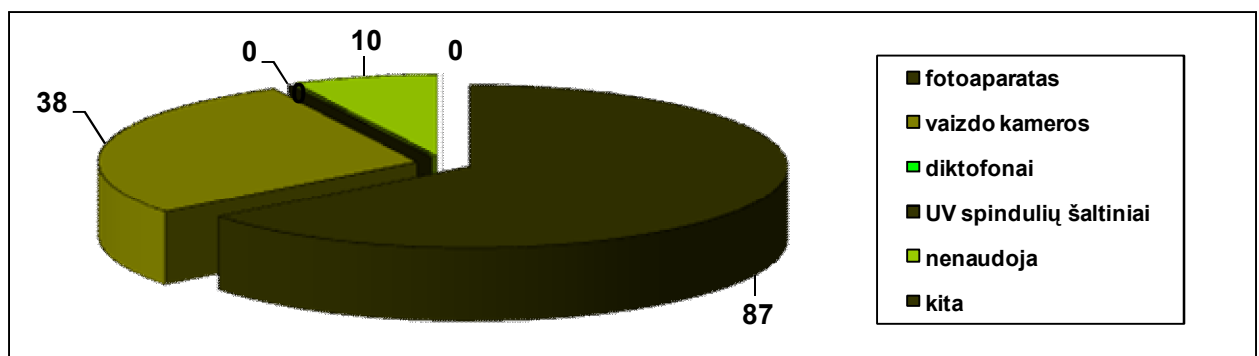
- kur, kada ir koks įvykio eismo įvykis;
- eismo įvykio mechanizmas, dalyvių, vairuotojų veiksmai, buvimo vieta;
- kokie transporto priemonių ar kitų objektų sugadinimai;
- eismo situacija eismo įvykio metu: kelio dangos rūšis ir būklė; kelio ženklai ir ženklinimas; eismo įvykio vietos aplinka; matomumas ir apžvelgiamumas; apšvietimas; eismo intensyvumas;
- pėdsakų eismo įvykio vietoje, ant transporto priemonių ir kitų objektų, nustatymas.

Vilniaus apskrityje dirbančių ikiteisminio tyrimo pareigūnų apklausa duomenimis per mėnesį vienam tyrėjui vidutiniškai tenka atlikti vieną įvykio vietos apžiūrą, tai aptvirtino 55 % (procentai) apklaustųjų. (Žr. 12 pav.). Visi apklausti prokurorai pažymėjo, kad į eismo įvykio vietas neišvyksta, tyrimo neatlieka.



12 pav. Ikiteisminio tyrimo tyrėjų atliekamų eismo įvykio vietos apžiūrų skaičius, tenkantis vienam tyrėjui per mėnesį

Į klausimą „kokias technines priemones naudoja tirdami eismo įvykius“ beveik visi tyrėjai nurodė, kad naudoja fotoaparatus. (Žr. 13 pav.).



13 pav. Eismo įvykių tyrimo metu naudojamos techninės priemonės

Ikiteisminio tyrimo pareigūnų apklausos rezultatus patvirtino ir ikiteisminio tyrimo medžiagų analizė, 112 atveju įvykio vietos apžiūros metu buvo panaudotos mokslinės techninės priemonės, 25 atvejais panaudota nebuvo. 112 kartų buvo naudojamas fotoaparatas ir kita fotografavimo technika, tik 1 ikiteisminio tyrimo medžiagoje buvo panaudota fotoaparatas, rankų pėdsakų, transporto priemonių pėdsakų suradimo, užfiksavimo ir paėmimo, kvapų pėdsakų paėmimo ir darbo su mikroobjektais priemonės.

Paprašyti nurodyti kokių techninių priemonių trūksta Jūsų darbe, ikiteisminio tyrimo tyrėjai nurodė, kad trūksta: fotoaparatus (130), vaizdo kamerų (116), diktofonų (86), kompiuterių (33), spausdintuvų (47), ultravioletinių spindulių šaltinių (61), kreidos, mastelinių liniuočių (6).

Reikia pažymėti, kad Vilniaus apskrities policijos komisariatuose kriminalinės policijos padaliniuose dirba vidutiniškai nuo 10 iki 30 ikiteisminio tyrimo tyrėjų, kurie išvyksta į įvykio vietas. Vienam padaliniui skirti daugiausia keli fotoaparatai, kurių tikrai neužtenka. Pavyzdžiui Vilniaus aps. VPK KPV NVEST skyriuje dirba 17 ikiteisminio tyrimo pareigūnų, tiek vykstantiems į eismo įvykių vietas, tiek atliekantiems kitus ikiteisminio tyrimo veiksmus skirtas tik vienas fotoaparatas.

Ikiteisminio tyrimo medžiagų analizės metu buvo pastebėta problema, net 89% (procentai) medžiagų, kuriose eismo įvykio vietos apžiūros metu buvo naudotas fotoaparatas, iš nuotraukų, pridėtų prie įvykio vietos apžiūros protokolo nebuvo įmanoma sumodeliuoti pilno eismo įvykio vietos vaizdo. Visų pirma taip yra dėl to, kad pareigūnams trūksta įgūdžių, pridedamos nuotraukos yra nespaltotos, o fotografuojant turimais fotoaparatais tamsiu paros metu nespaltotose nuotraukose įvykio vaizdo dažniausiai nesimato. Daryti spalvotas nuotraukas nėra techninės galimybės, nes nėra spalvotų spausdintuvų, nors vėlesnėje tyrimo stadijoje skiriant eismo įvykio tyrimą specialistams geriau pateikti informatyvesnės - spalvotas nuotraukas. Todėl siekiant pagerinti eismo įvykių tyrimą būtina aprūpinti tyrėjus bent fotoaparatais, spalvotais spausdintuvais.

Ikiteisminio tyrimo medžiagų analizė leido nustatyti, kad iš 126 atveju, 50 įvykio vieta buvo apžiūrėta iš dalies, 4 pradėta pavėluotai, 26 atlikta nenuosekliai, 2 kartus įvykio vietos tyrimo metu nedalyvavo specialistas, kai tai turėjo įtakos tyrimui, 9 neapsaugota įvykio vieta, 35 atveju kliūčių nebuvo. Daugumoje atveju, net 102 nuotraukose nebuvo užfiksuotas bendras eismo įvykio vietos vaizdas, visiškai nebuvo apžvalginių ir orientacinių fotonuotraukų, o apsiribota tik transporto priemonių sugadinimu vaizdo užfiksavimu. Galima spręsti apie tai *kad ikiteisminio tyrimo pareigūnams trūksta kriminalistinio vaizdo fiksavimo žinių, praktikos, nuo ko nukenčia surinktos įvykio vietoje medžiagos kokybė ir gali turėti lemiamą reikšmę toliau tiriant eismo įvyki.*

Eismo įvykio vietos specifika nulemia ir jos apžiūros taktiką

Gavus pranešimą iš bendrojo pagalbos centro apie įvykusį eismo įvykį, kurio metu nukentėjo žmonės ikiteisminio tyrimo tyrėjas privalo nedelsdamas atvykti į įvykio vietą. Ne tik dėl to, kad nuodugnios eismo įvykio vietos apžiūros ir įvykio aplinkybių išaiškinimo pačioje eismo įvykio vietoje neįmanoma įsivaizduoti ne tik įvykio charakterio, bet ir spręsti klausimą dėl ikiteisminio tyrimo pradėjimo. Bet ir dėl to, kad gatvėje ar kieme labai sunku ilgą laiką išsaugoti eismo įvykio vietą nepakeistą. Reikia kuo skubiau išvalyti gatvę nuo skysčių, šukių, plastmasių nuolaužų, kad netrukdyti transporto priemonių eismui, ypač tose gatvėje, kur eismas intensyvus. Negalima palikti gatvėje automobilį, jeigu po eismo įvykio jis sustojo važiuojamojoje dalyje, ir toje vietoje nėra galimybės organizuoti eismo įvykio vietos apvažiavimą. Važiuodamos gatve transporto priemonės gali sunaikinti ar sugadinti tyrimui reikšmingus pėdsakus ar kitus objektus, kurių jau niekada nepavyks atkurti. Be to pėdsakai važiuojamojoje dalyje lengvai pakeičiami ir įtakojami atmosferos reiškinių (lietus, vėjas, sniegas). Tai dar viena priežastis, kodėl tyrėjas neturėtų atidėti išvykimo į eismo įvykio vietą vėlesniam laikui.

Pirmiausiai turi būti užfiksuojami tie objektai, kuriuos būtina patraukti nuo kelio eismui užtikrinti (transporto priemonė, iškritęs krovinys, nukritusios transporto priemonės detalės ir t.t.), objektai, kurių padėtis gali išoriškai pasikeisti atnaujinus eismą (grunto, stiklo nuobiros, skysčių dėmės ir pan.), o taip pat transporto priemonių ir kitų objektų (krovinio, transporto priemonių detalių) judėjimo pėdsakai. Po to fiksuojami aplinkoje esantys objektai, kurių padėtis išlieka tokia pati ilgą laiką (kelio elementai ir jų matmenys, sankryžos konfigūracija, kelio ženklų padėtis, ženklinimas, atitvarai ir pan.).

Prieš apžiūrą būtina imtis priemonių užtikrinti jos dalyvių saugumą. Kiekvienu konkrečiu atveju šios priemonės gali būti įvairios (užtvarų, ženklų pastatymas, policijos darbuotojų vykdoma apsauga). Šios priemonės būtinai turi būti organizuotos prieš pradėdant apžiūrą. Taip pat būtina iš anksto numatyti apžiūros zonos ribas, į šią zoną turi būti įtraukiamas plotas, besiribojantis su įvykio vieta, apimant, o vėliau ir apžiūros metu užfiksuojant tokius objektus, kurie galėjo turėti įtakos eismo įvykio kilimo ir pabaigos procesui. Tai objektai, ribojantys eismo įvykio dalyviams matomumą (pastatai, kelio statiniai, tvoros, želdiniai, stovinčios transporto priemonės ir pan.), kliūtys, galėjusios priversti eismo įvykio dalyvius keisti važiavimo greitį ir kryptį (užtvarai, stovintis transportas, kelio defektai ir t.t.), techninės eismo reguliavimo priemonės (ženklinimas, šviesoforai, nuorodos, kelio ženklai). Kai kurių kelio ženklų galiojimo zona gali būti gana ilga, todėl būtina pažymėti, kokių kelio ženklų galiojimo zonoje įvyko eismo įvykis.

Eismo įvykio vietos apžiūrą reikia pradėti ne nuo lavono ar sugadintų transporto priemonių ar kitų kelio elementų apžiūros, o nuo važiuojamosios dalies, kur galėjo likti eismo įvykio pėdsakai, kuriuos reikia kuo skubiau užfiksuoti. Pririšant eismo įvykio vietą prie nejudančio objekto, visi matavimai atliekami nuo dešiniojo šaligatvio ar važiuojamosios dalies krašto pagal eismo kryptį.

Transporto priemonės ratų buvimo vietą, stabdymo pėdsakų pradžios ir pabaigos taškus ir kt. reikia pažymėti kreida. Šiuos pėdsakus taip pat reikia išmatuoti pagal važiuojamosios dalies ilgį. Taigi atvykus į eismo įvykio vietą ir pradėjus apžiūra svarbu siekti, kad:

1. greičiau atlaisvinti važiuojamąją dalį, kad netrukdyti eismui;
2. pirma apžiūrėti greitai sunaikinamus pėdsakus, o būtent :
 - a. pėdsakus, kurie rodo transporto priemonių susidūrimo ar transporto priemonės užvažiavimo vietą;
 - b. kraujo pėdsakus;
 - c. transporto priemonėje buvusio krovinio pėdsakus;
 - d. transporto priemonių skysčių pėdsakus, šukes, jų koncentracijos vieta, nukentėjusiojo drabužiai jų dalys, bei avalynė.

Ir tik po to atliekama padangos protektoriaus pėdsakų, transporto priemonių ir kitų objektų apžiūra.

Specialisto dalyvavimas apžiūroje

Nusikalstama veika, kaip įvykis, kuris atsispindi materialioje realybėje yra kriminalistikos pažinimo objektas, kurio neįmanoma stebėti tiesiogiai. Todėl nusikalstama veika kriminalistui matoma, kaip daiktų ir procesų pėdsakai.⁹⁶

Specialių žinių naudojamų formų dabartiniame Lietuvos baudžiamajame procese nėra daug. Jos išskiriamos, kadangi sietinos su procesinės specialių žinių naudojimo tvarkos ir rezultato įforminimo skirtumais. Specialių žinių forma suprantama, kaip specialių žinių realizavimas baudžiamajame procese nustatyta tvarka. BPK minimos trys specialių žinių taikymo formos:

- *ekspertizė,*
- *specialisto tyrimas,*
- *specialisto dalyvavimas atliekant tyrimo veiksmus.*

BPK 89 str. nurodyta, kad „specialistas – reikiamųjų specialių žinių ir įgūdžių turintis asmuo, kuriam pavedama atlikti objektų tyrimą ir pateikti išvadą arba paaiškinimą jo kompetencijos klausimais.“⁹⁷ Jo vykdomas funkcijas galima suskirstyti į dvi grupes:

- *funkcijos, susijusios su specialisto dalyvavimu atliekant tyrimo veiksmus;*
- *funkcijos, susijusios su specialistui pavestų objektų tyrimu.*

Eismo įvykio vietoje vadovauja tyrėjas, o specialistas (kriminalistas) tampa pirmuoju jo pagalbininku. Jis vykdo tyrėjo nurodymus, padeda atlikti kvalifikuotą įvykio vietos apžiūrą ar tyrimą. Atlikdamas įvykio vietos tyrimą specialistas taiko specialias žinias, o tyrimo rezultatai atsispindi apžiūros protokole. Specialistui atliekant objektų tyrimą, jis atlieka visą veiksmą, todėl tyrimo eigą ir rezultatus fiksuoja atskiroje specialisto išvadoje. Apžiūros metu susijungia ikiteisminio tyrimo pareigūno ir specialisto funkcijos.

⁹⁶ MRU. Kriminalistika ir teismo ekspertizė: mokslas, studijos, praktika. Kriminalistikos pažinimo objekto nustatymo problema. V. Terehovič, E. Nimandė. Vilnius, 2007. P. 97.

⁹⁷ Goga G., Kazlauskas M, Kuconis P. Baudžiamojo proceso teisė. Vadovėlis. Vilnius: TIC, 2005. P. 206

Specialistas - kriminalistas eismo įvykio vietos apžiūros metu:

- teikia ikiteisminio tyrimo tyrėjui pagalbą surasti, užfiksuoti, paimti ir supakuoti pėdsakus ir kitus objektus;
- apžiūros eigos metu išsako savo nuomonę ir išvadas apie pėdsakų susidarymo būdą, objektų atsiradimo priežastis;
- konsultuoja ikiteisminio tyrimo tyrėją fotografuojant eismo įvykio vietą (arba fotografuoja pats);
- padeda aprašyti pėdsakus ir objektus įvykio vietos apžiūros protokole, braižyti planus ir schemas.⁹⁸

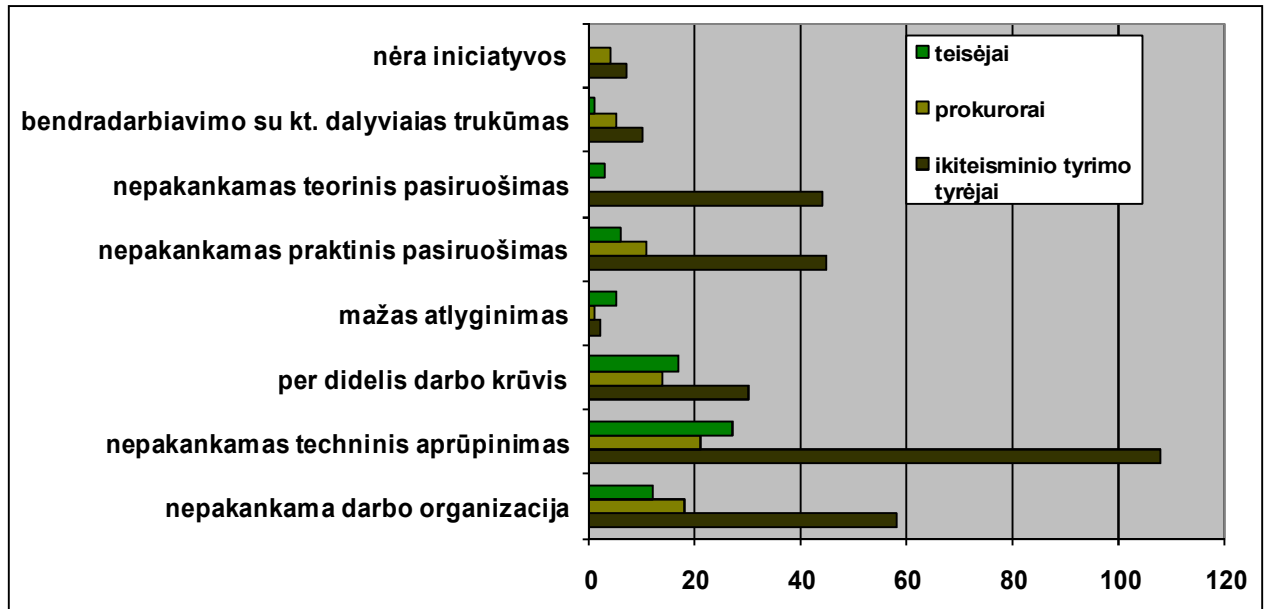
Eismo įvykio vietos apžiūros metu didelę reikšmę turi tyrėjo profesinis pasirengimas, paties tyrėjo specializacija bei iniciatyva renkant ir tiriant objektus. Todėl baudžiamojo proceso įstatymas tyrėjui palieka teisę pačiam spręsti klausimą dėl galimybės pakviesti į atliekamą tyrimą asmenį turinį specialių žinių. Pirmasis į įvykio vietą atvykęs policijos pareigūnas sprendžia, ar jis pats vienas sugebės apžiūrėti įvykio vietą ir teisiškai įforminti pagal BPK ir kriminalistikos mokslo reikalavimus. Jeigu tyrėjas stokoja techninių priemonių ar neturi reikiamų praktinių įgūdžių išryškinti ir paimti nusikalstamos veikos, jis gali pakviesti teritorinės policijos įstaigos kriminalistinių tyrimų padalinio specialistą atlikti kriminalistinį įvykio vietos vaizdo fiksavimą, asmens ar neatpažinto lavono atpažįstamąjį fotografavimą, daktiloskopavimą ar kitą užduotį. Prireikus gali būti pakviesti ir kitų sričių specialistai. Paimamus nusikalstamos veikos pėdsakus ir žymes specialistas įvykio vietoje supakuoja, ant pakuotės padaro reikiamus įrašus, surašo užduotis atlikti tyrimus ir išsiunčia (...) tyrimams atlikti”.⁹⁹ Tačiau tyrėjai vykstantys į eismo įvykio vietas su savimi turi tik fotoaparata. Jokiomis kitomis priemonėmis tyrėjai nėra aprūpinti. Todėl mūsų manymu specialistų dalyvavimas eismo įvykio vietos apžiūroje yra būtinas.

Ikiteisminio tyrimo tyrėjų apklausų metu nustatėme, kad specialistai į eismo įvykio vietos apžiūrą kviečiami retai. 45 % (procentai) apklaustųjų nurodė, kad atliekamose eismo įvykio vietos apžiūrose specialistai nedalyvauja, 52 % (procentų) atsakė, kad retai ir tik 3 % (procentai) nurodė, kad dažnai. Respondentų teigiančių, kad jų atliekamose eismo įvykio vietos apžiūrose specialistai nedalyvauja, nuomone specialistų pasiruošimas yra vidutinis. Tokią nuomonę išreiškė, net 79% (procentai) apklaustųjų ikiteisminio tyrimo pareigūnų, 83% (procentų) prokurorų. Teisėjų nuomonės pasiskirstė po lygiai: 55 % (procentų) apklaustų teisėjų nuomone specialistų dalyvaujančių eismo įvykio vietos apžiūroje pasiruošimas aukštas ir 45 % (procentai) tvirtino, kad vidutinis. Patys Vilniaus aps. VPK KTS specialistai apklausos metu nurodė, kad deja, į eismo įvykio vietą išvyksta retai (83 % procentai), o 62 % (procentai) LTEC specialistų, ekspertų patvirtino, kad į eismo įvykio vietą vyksta labai retai, likusieji - retai arba neišvyksta.

⁹⁸ А. И. Дворкина. Настольная книга следователя. Тактические примеры проведения осмотра места происшествия и допрос при расследовании преступлений различной категории. Научно-методическое пособие. Москва . Экзамен, 2006. Р. 378.

⁹⁹ Ten pat. 11 p.

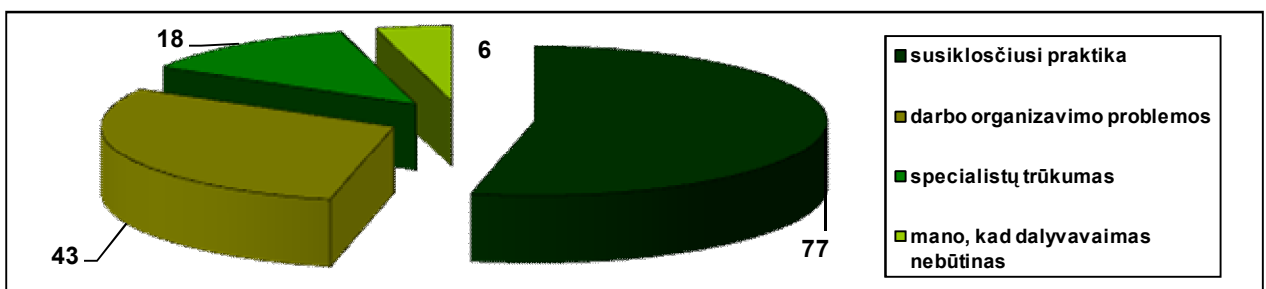
Tuo tarpu 40% (procentų) privačių ekspertų į eismo įvykio vietas išvyksta dažnai. Nei vienas iš apklaustų respondentų nepažymėjo, kad specialistų kriminalistų pasiruošimas labai aukštas. Be to respondentų nuomone specialistų nepakankamai efektyvaus darbo pagrindinės priežastys yra: nepakankamas techninis aprūpinimas, nepakankamas praktinis ir teorinis pasiruošimas, nepakankama specialistų kriminalistų darbo organizacija ir per didelis darbo krūvis. (Žr. 14 pav.).



14 pav. Specialistų nepakankamai efektyvaus darbo pagrindinės priežastys

Įdomu pastebėti, kad patys Vilniaus aps. VPK KTS dirbantys ir atliekantys eismo įvykių vietas tyrimą specialistai išskyrė, kad pagrindinė problema su kuria jie susiduria atlikdami įvykio vietas tyrimą yra techninio pobūdžio, tai patvirtino 5 iš 6 apklaustųjų. Keturi specialistai patenkinti techniniu aprūpinimu iš dalies. LTEC specialistų, ekspertų problemos atliekant įvykio vietas tyrimą pasiskirstė maždaug tolygiai, organizacinės - 2; techninio pobūdžio - 3; žinių trūkumas - 4; neapsaugota įvykio vieta - 2; ir 2 nurodė, kad tyrimo neatlieka. Visi apklausti tiek Vilniaus aps. VPK KTS, LTEC ir privatūs ekspertai, specialistai nurodė, jų manymu specialistų dalyvaujančių įvykio vietas apžiūroje pasiruošimas yra aukštas.

Analizuojant ikiteisminio tyrimo medžiagas, paaiškėjo, kad iš nustatytų 126 eismo įvykio vietas apžiūros atvejų specialistas apžiūroje dalyvavo tik vienuolika kartų, o likusiose 115 - nedalyvavo. Pagrindinė priežastis dėl kurių specialistai nedalyvauja eismo įvykio vietas apžiūrose susiklosčiusi praktika ir darbo organizavimo problemos. (Žr. 15 pav.).



15 pav. Specialistų nedalyvavimo eismo įvykio vietas apžiūrose priežastys

Iš autorės darbo praktikos paminėtina, kad Vilniaus mieste specialistus į eismo įvykio vietą tyrėjai kviečia tik tuo atveju, jei yra žuvusiųjų eismo įvykio vietoje arba jeigu susiklosto sudėtinga informaciniu požiūriu situacija, kai vairuotojas pasišalina iš eismo įvykio vietos palikdamas transporto priemonę. Pastaruoju atveju specialistai kviečiami iš Vilniaus aps. VPK KTS, kad padėtų surasti, užfiksuoti ir paimti rankų, kojų, transporto priemonių, biologinės kilmės ar kitus pėdsakus, reikalingus tolimesnių vairuotojo paieškos veiksmų atlikimui.

Iš atliktos Vilniaus aps. VPK KPV NVEST skyriaus ištirtų ikiteisminio tyrimo medžiagu analizės matyti, kad iš 126 atliktų apžiūrų, 44 atvejais, kai į eismo įvykio vietas išvyko tarnybos organizavimo poskyrio specialistas 15 atvejų fotografuota nebuvo, 28 atvejais iš fotonuotraukų pilną eismo įvykio vietos vaizdą buvo galima sumodeliuoti iš dalies, ir 11 atvejų nebuvo galima visiškai. To priežastys tai skubėjimas, žinių bei techninių priemonių trūkumas. Pastebėta, kad dažniausiai tais atvejais, kai į eismo įvykio vietas vyksta tarnybos organizavimo poskyrio pareigūnai, prie eismo įvykio vietos apžiūros protokolo nuotraukos nepridedamos, arba iš jų neįmanoma sumodeliuoti pilną eismo įvykio vietos vaizdą.

Būtina sąlyga, parodanti atliktos apžiūros kokybę, yra galimybė pilnai sumodeliuoti (atkurti) eismo įvykio vietos padėtį, užfiksuotą įvykio vietos apžiūros protokole ir jo plane. Tai reiškia, kad panaudojant įvykio vietos apžiūros protokole ir jo plane esančius duomenis, galima atkurti apžiūros metu buvusią eismo įvykio vietos padėtį. Eismo įvykio vietoje nėra pagrindinių ar antraeilių objektų, visus objektus būtina vertinti kaip pagrindinius, o jų tikroji reikšmė nustatoma bylos nagrinėjimo metu.

Pėdsakai eismo įvykio vietoje

Eismo įvykio vietos apžiūros metu gali būti surasti objektai bei pėdsakai, kurie gali turėti reikšmės tyrimui:

- stiklų šukės (transporto priemonės žibintų, stiklų), kurių koncentracijos vietas būtina nufotografuoti, išmatuoti pažymint eismo įvykio vietos plane ir jei reikia surinkti, kad vėliaus galima būtų identifikuoti transporto priemonę. Pagal jų išbyrėjimo plotą galima tiksliau nustatyti transporto priemonės judėjimo trajektoriją po kontakto ir nustatyti jos sustojimo vietą (nesant transporto priemonės įvykio vietoje); (Žr. Priedą Nr. 17);
- atsiskyrusios nuo transporto priemonės dalys (grotelės, apdaila, rato gaubtas), kurių radimo vietą reikia užfiksuoti, aprašyti surastą objektą protokole, pažymėti plane, nufotografuoti ir pridėti prie ikiteisminio tyrimo medžiagos;
- nuo pasišalinusios iš eismo įvykio vietos transporto priemonės nusilupę dažai arba pėdsakai krovinio, kuriuo buvo pakrautas automobilis. Kai kuriais atvejais sulyginus nusilupusių nuo transporto priemonės kėbulo dažų gabalėlio formą su atitinkamu transporto priemonės kėbulo nudažyto paviršiaus sugadinimu jau galima padaryti neginčijamą išvadą, kad dažai nusilupo būtent nuo tam tikro automobilio. Kitais atvejais cheminės sudėties dažų tyrimas gali parodyti,

kad pateikto tirti dažų gabalėlio ir tam tikros transporto priemonės kėbulo dažų cheminė sudėtis yra visiškai vienoda. Tačiau šis klausimas sprendžiamas tik tada, kai rastose dalelėse yra visi standartinės dažų dangos sluoksniai, kadangi automobiliai gamyklose yra dažomi pagal standartines technologijas, naudojant tokias pačias medžiagas tam tikrai automobilių grupei, t.y. danga dažniausiai nėra individuali, būdinga tik vienam konkrečiam automobiliui. Atsiskyrusios dalelės ir lako-dažų mikrodalelės padeda nustatyti transporto priemonės ir kliūtis kontakto vietą bei transporto priemonės judėjimo kryptį po susidūrimo.

- transporto priemonės vairuotojui ar keleiviams, kitiems eismo įvykio dalyviams priklausantys daiktai, kurie pasišalino iš eismo įvykio vietos. Jie gali iškristi iš transporto priemonės salono susidūrimo metu arba gali būti išmesti.
- taip pat nuo transporto priemonės ratų, posparnių po susidūrimo gali atsiskirti dirvožemio ar kitų prilipusių medžiagų nuobiros, pagal kurias galima identifikuoti koks automobilis pasišalino iš eismo įvykio vietos, o įvykus susidūrimui ar užvažiavimui, atsižvelgiant ir į kitus požymius, nurodo susidūrimo vietą.

Pėdsakus eismo įvykio vietoje galima suskirstyti taip:

1. *transporto priemonių ratų pėdsakai;*
2. *transporto priemonių dalių pėdsakai ant objektų, su kuriais kontaktavo;*
3. *atsiskyrusios nuo transporto priemonės dalys;*
4. *medžiagos naudojamos eksploatacijoje;*
5. *nukentėjusiųjų palikti pėdsakai;*
6. *pėdsakai ant transporto priemonės.*

Ratų pėdsakai. Daugeliu atveju transporto priemonėmis važiuojama asfaltuota kelio danga, tačiau kelkraščiuose, įvažiavimuose, apsnigtuose keliuose ir kt. gali išlikti informacijos apie padangų atspaudus ir padangų vėžes. Tyrėjai turėtų žinoti, kad gali likti tokių pėdsakų, o juos aptikus – tinkamai užfiksuoti. *Padangų atspaudai* – tai padangos protektoriaus požymiai, perkelti ant tam tikro pagrindo.¹⁰⁰ Padangų protektoriaus pėdsakuose gali užsifikuoti transporto priemonių padangų protektoriaus išorinė sandara: raštas, matmenys ir kt. Minkštame paviršiuje transporto priemonės ratams laisvai sukantis susidaro iškilūs protektoriaus rašto atspaudai. Protektoriaus rašto iškilimai ant negatyvaus pėdsako išspaudžia kaip pagilinimai, o rašto pagilinimai - kaip iškilimai. (Žr. Priedą Nr 14). Tačiau protektorius neaiškiai atsispaudžia ant sausos ir kietos kelio dangos.

Ant kieto asfalto lieka pozityvūs, t.y. paviršiniai, pėdsakai, kartais net vos matomi, panašūs į juostelę. Tokie pėdsakai geriau matomi, automobilio ratui pervaziavus per balą ir vėliau važiuojant sausų asfaltu- lieka aiškūs šlapi ratų protektoriaus rašto pėdsakai. Tačiau ant paviršinių pėdsakų lieka tik protektoriaus rašto iškilusios vietos, o įdubimai visiškai neužsifikuoja. Kai kuriais atvejais pagal ratų protektorių pėdsakus galima nustatyti transporto priemonės judėjimo kryptį ir greitį, transporto priemonių išsidėstymą susidūrimo metu ir prieš pat jį, vairuotojo veiksmus įvykio metu (t.y. ar stabdė, bandė apvažiuoti kliūtį ir kt.).

¹⁰⁰ James S. H., Nordby J. J. Forensic science. An introduction to scientific and investigative techniques. Third edition. USA. CRC Press, 2009. P. 393.

Padangų vėžės – tai atitinkami išmatavimai tarp dviejų ar daugiau transporto priemonės padangų. Padangų vėžės suteikia bendro pobūdžio informaciją (rūšį, dydį) apie palikusią žymės transporto priemonę. Išmatavus padangų vėžių dydį galima nustatyti transporto priemonės vėžės plotį, tarpuratį arba posūkio skersmenį. Vėžės plotis matuojamas nuo vieno rato ar atspaudų centro iki priešingo rato ar atspaudų. Transporto priemonės tarpuratis tai atstumas tarp ratų stebulių centrų, o posūkio skersmuo – tai rato, kurį transporto priemonė padaro, kai jos vairas iki galo užsuktas, skersmuo. Visi šie požymiai kartu vadinami *padangų vėžių įrodymais*.¹⁰¹

Įvykio vietoje gali susidaryti dviejų kategorijų transporto priemonių padangų pėdsakai: pirma, įtariamos transporto priemonės ir antra, kitų žinomų transporto priemonių, paliktos žymės, įskaitant gelbėjimo tarnybų, policijos transporto priemones. Protektoriaus pėdsakuose užsifiksavusį raštą palyginus su įtariamos transporto priemonės, o esant būtinybei, su pagalbos tarnybų transporto priemonių padangų protektoriaus raštu ir matmenimis, galima atmesti su nusikaltimu nesusijusių padangų pėdsakus ir tiksliai nustatyti, kokios padangos paliko pėdsaką. Jeigu įtariamos transporto priemonės ir eismo įvykio vietoje rastų padangų pėdsakų dydis, bei protektoriaus raštas sutampa, šias padangas būtina paimti, kad būtų galima atlikti išsamų tyrimą. Tačiau prieš nuimant jas nuo transporto priemonės būtina pasižymėti kiekvienos padangos vietą (priekinė kairės, galinė dešinės pusės padanga ir t. t.), išorinę jos pusę.¹⁰² Visą šią informaciją galima pažymėti ir ant pačių padangų. Paprastai transporto priemonėse montuojamos keturios tokio paties dydžio ir protektoriaus rašto padangos. Tačiau kartais transporto priemonių padangų protektoriaus raštas skiriasi, todėl tokiais atvejais tikimybė surasti kitą transporto priemonę su tokia pačia padangų protektoriaus raštų kombinacija yra labai maža arba tai padaryti visai neįmanoma.

Padangų protektoriaus tyrimas apima nusikaltimo vietoje atkurtų padangų atspaudų palyginimą su žinomos transporto priemonės padangomis. Turint pakankamai informatyvų atspaudą, su užsifiksavusiais individualiais požymiais, gali būti padarytos svarbios išvados, įskaitant transporto priemonės identifikavimą. Atsitiktiniai individualūs požymiai, kuriems esant gali būti identifikuota konkreti padanga apima įbrėžimus, įpjovimus, įplyšimus ir nutrynimus, kurie atsitiktinai atsirado ant padangos. Šie požymiai apima ir akmenis, stiklą, vinis ir kitus objektus, kurie laikinai ar visam laikui atsitiktinai įsmigo padangos protektoriaus paviršiuje.¹⁰³ Jų dydis, forma ir padėtis bei tiksli vieta ant padangos suteikia daug vertingos informacijos. Jei šie požymiai nustatomi tiek tiriamame atspaude, tiek žinomoje padangoje, jie padaro tą padangą unikalios ir leidžia tiksliai identifikuoti padangą, kuri paliko tiriamą atspaudą. (Žr. Priedą Nr. 21). Priešingu atveju, kai atspaudas nėra pakankamai informatyvus, gali būti nustatytas pėdsaką palikusios padangos grupinis priklausomumas (rūšį, tipą ir kt.).

¹⁰¹ Ten pat. P. 398.

¹⁰² Ten pat. P. 402.

¹⁰³ Ten pat. P. 404.

Stabdymo (slydimo) pėdsakai susidaro nutrinta juosta judėjimo kryptimi ant asfaltuotų sausų paviršių, o ant gruntuotų paviršių – išrausta vaga. (Žr. Priedą Nr. 16) Tokiu atveju protektoriaus rašto ypatumai nėra matomi. Automobilio masės pasiskirstymas į ašis stabdant transporto priemonę dažnai leidžia nustatyti, kuriais ratais – priekiniais ar galiniais - paliktas slydimo pėdsakas.¹⁰⁴ Tais atvejais, kai matomi tik galinių ratų stabdymo pėdsakai, būtina iš pradžių išsiaiškinti, ar vairuotojas nenaudojo vien tik rankinio stabdžio (kas dažnai sukelia šoninį slydimą (užnešimą)). Jeigu taip, tai reikėtų patikslinti vairuotojo veiksmų motyvus: gal pagrindinė stabdžių sistema sugedusi arba vairuotojo koja nuslydo nuo pedalo ir rankinio stabdžio panaudojimas buvo natūrali reakcija į tai. Transporto priemonės ratams slystant ir sukantis susidaro praslydimo pėdsakai. Dažniausiai neįmanoma nustatyti, kur baigiasi praslydimo ir prasideda slydimo pėdsakas, todėl jie abu įtraukiami į matuojamą bendrą stabdymo pėdsaką. Padangų slydimo požymius galima aptikti atidžiai apžiūrint vietą, tačiau iš įvykio vietos patraukus transporto priemonės šie požymiai greitai išnyksta, nes važiuojamojoje dalyje nuolat vyksta eismas. Labai svarbu stabdymo pėdsakus išmatuoti tiksliai, nes būtent jų ilgis turi lemiamą reikšmę, pagal ją skaičiuojamas transporto priemonės greitis eismo įvykio metu, prieš pradėdant stabdyti, nustatant pilną sustojimo kelią ir techninę galimybę išvengti sunkių padarinių. Praslydimo pėdsakai susidūrimo metu parodo tiksliai susidūrimo vietą ir atrodo kaip juostos arba tam tikri brūkšniai, nukreipti skersai transporto priemonės judėjimo linijos. Laisvai besisukantis ratas smūgio į jį metu gali akimirkai užsiblokuoti ir palikti ant kelio trumpą slydimo pėdsaką, kurį galima aptikti atidžiai apžiūrint.¹⁰⁵

Dažnai transporto priemonės paliktas pėdsakas tęsiasi per kelio dalis su skirtingomis dangos savybėmis, ypatingai kai stabdymas prasideda kelių sankirtoje, o baigiasi už jos. Tokiais atvejais svarbu pamatuoti pėdsako ilgį kiekvienos tokios dalies ribose, t.y. nuo krašto pradžios tarp dalių su skirtinga danga ir nuo šio krašto iki pėdsako pabaigos. Tai reikalinga tam, kad būtų galima atskirai apskaičiuoti prarastą transporto priemonės greitį pirmoje ir paskutinėje stabdymo dalyje ir tokiu būdu tiksliai nustatyti greitį prieš stabdymą.

Transporto priemonė, sąveikaudama su įvairiomis kliūtimis eismo įvykio metu, palieka ant jų paviršinius ir įspaustinius pėdsakus. Šių pėdsakų tyrimas sudaro galimybę patikslinti objekto ir transporto priemonės kontaktavimo vietą bei transporto priemonės kryptį po tokios sąveikos. Ši pėdsakų rūšis gali būti sugrupuota šitaip:

- įbrėžimai, užsluoksniavimas, nutrynimai ant kelio važiuojamosios dalies, susidarantys veikiant transporto priemonės pažeistoms dalims;
- rato disko palikti įbrėžimai, trasos susidaro transporto priemonei pažeidus padangą.
- kelio dangos pažeidimai susidūrimo metu. Pėdsakai, atsirandantys susidūrimo metu, paprastai yra trumpi ir gilūs dėl susidūrimo metu kylančių jėgų poveikių.¹⁰⁶

¹⁰⁴Расследование ДТП. Методическое пособие по осмотру ДТП, проведению следственных экспериментов и назначению судебной экспертизы. Минск, 1998. P. 34.

¹⁰⁵Ten pat. P. 35.

¹⁰⁶Ten pat. P. 41.

Įbrėžimai kaip pėdsakai yra labai svarbūs nustatant transporto priemonės padėtį susidūrimo metu ir jos judėjimo kryptį po susidūrimo. Tokie pėdsakai gali atsirasti ir tada, kai po susidūrimo transporto priemonės patraukiamos iš vietos. Sugadinimai, nurodantys transporto priemonės judėjimo kryptį po susidūrimo, dažnai yra ilgų plonų įbrėžimų formos, įbrėžti transporto priemonės pažeistomis dalimis, besilietusiomis su kelio paviršiumi (pavyzdžiui, važiuoklės detalėmis atitrūkus ratui, kėbulo kampu ir t.t.). Detalus sugadinimų ir kelio dangos medžiagos tyrimas, palyginimas su kėbulo būkle leidžia nustatyti transporto priemonės judėjimo kryptį tarpusavio išsidėstymo padėtis.

Nukentėjusiųjų palikti pėdsakai, gali būti: guminės avalynės pėdsakai - užvažiuavimo metu yra gerai matomi ant betoninės važiuojamosios dalies, kai kurie gerai matomi sniege ir ant minkšto grunto. Tokie pėdsakai labai retai fiksuojami, nes dažnai gali būti nutolę nuo kitų rastų užvažiuavimo pėdsakų. Avalynės pėdsakai pakankamai tiksliai nurodo užvažiuavimo vietą; Nukentėjusiojo kūno tempimo pėdsakai ant asfaltuotos dangos, tai kraujo pėdsakai, o susimaišę su asfalto dulkėmis arba purvu, jie atrodo kaip juostos – atsisluoksniavusių dulkių (purvo) juostos; nukritę nukentėjusiojo turėti asmeniniai daiktai (rankinė, produktai ir kt.). Jie gali gulėti ir įvykio vietoje, ir kiek toliau nuo jos transporto priemonės važiuavimo kryptimi.

Transporto priemonės kontakto su pėsčiojo drabužiais ir avalyne metu, užvažiuojant arba pervvažiuojant susidaro pėdsakai:

- atspaudai nuo apdailos, dekoratyvinių ar kitų transporto priemonės priekinės dalies detalių, atsispaudžiant ant drabužių purvui arba įspaudžiant drabužių medžiagą – pagal juos galima identifikuoti transporto priemonę;
- medžiagos pažeidimai, įpjovimai drabužiuose kontakto vietoje nuo žibintų stiklų, jų mikrodalelių nubyrežimai – pagal juos nustato nukentėjusiojo ir transporto priemonės tarpusavio buvimo padėtį;
- užsisluoksniavimo ar atsisluoksniavimo pėdsakai ant transporto priemonės šoninių dalių. Tokie pėdsakai liudija transporto priemonės ir pėsčiojo kontaktinės sąveikos faktą.
- atsisluoksniavusių nuo transporto priemonės lako-dažų dalelių nubyrežimas ant pėsčiojo drabužių;
- dulkių, purvo sluoksnis su atsispaudusiu padangos protektoriaus piešiniu. Tokie pėdsakai tinkami nustatyti padangos ir transporto priemonės, ant kurios dedamos tokio tipo padangos, grupinę priklausomybę, o taip pat nustatyti jos judėjimo kryptį;
- transporto priemonės dalių, kuriomis buvo smūgiuojama, deformacija (įlenkimai ant variklio dangčio, priekinių kėbulo statramsčių, priekinio stiklo). Pagal tokius pėdsakus galima spręsti apie pėsčiojo buvimo vietą transporto priemonės judėjimo juostos atžvilgiu, o atsižvelgiant į transporto priemonės ratų pėdsakų išsidėstymą – patikslinti užvažiuavimo vietą;
- drabužių medžiagos dalelės ant transporto priemonės plastikinių dalių (bamperio), kraujo pėdsakai, nukentėjusiojo plaukai. Pagal juos galima identifikuoti transporto priemonę.

Keleivių ir vairuotojų kontakto su TP salono dalimis pėdsakai

Šiai pėdsakų grupei priklauso pedalų antdėklų kilimėlių piešinio atspaudai ant vairuotojo ir keleivių avalynės padų, pėdsakai ir pažeidimai ant automobilio salono įvairių detalių: prietaisų skydelio, priekinio stiklo deformacija, kraujo pėdsakai ir kt. Atliekant kompleksinį medicininį-eismo įvykio tyrimą, ištyrus visus pėdsakus automobilio viduje, jėgos poveikio kryptį asmenims, buvusiems automobilyje eismo įvykio metu, o taip pat jų kūno sužalojimų ypatumus, galima nustatyti jų buvimo vietą automobilyje vienas kito atžvilgiu eismo įvykio metu.

Pėdsakai susiformuojantys transporto priemonių susidūrimo metu

Daug informacijos galima gauti tiriant transporto priemonių sugadinimus ir automobilio buvimo vietą po susidūrimo. Pirma tyrėjas privalo nustatyti, kada automobilis buvo apgadintas – ar prieš susidūrimą, jo metu, ar po eismo įvykio jį priverstinai nuvežant, traukiant nukentėjusius.

Sugadinimus padarytus eismo įvykio metu galima suskirstyti į šias kategorijas:

- deformuotų transporto priemonių dalių tiesioginio kontakto pėdsakai joms susiliečiant. Pagal tokius pėdsakus įmanoma apytiksliai įsivaizduoti jų išsidėstymą tarpusavyje ir transporto priemonių sąveikos mechanizmą eismo įvykio metu;
- vienos transporto priemonės dalies atspaudai ant kitos transporto priemonės paviršiaus. Juos nustačius, galima nustatyti jų tarpusavio išsidėstymą eismo įvykio metu, o taip pat identifikuoti pėdsaką palikusį objektą;
- nutrynimai, įbrėžimai susidarantys dėl transporto priemonių tarpusavio kontakto arba su važiuojamąja dalimi. Tokiuose pėdsakuose matomas mikro-makro reljefo atvaizdas, leidžiantis identifikuoti transporto priemonę, su kuria įvyko liestinis susidūrimas, taip pat galima spręsti apie transporto priemonės judėjimo kryptį po susidūrimo, patikslinti susidūrimo vietą atsižvelgiant į transporto priemonės apatinių dalių paliktus pėdsakus važiuojamojoje dalyje.¹⁰⁷

Pėdsakai susiformuojantys transporto priemonei užvažiuojant ant nejudančių objektų.

Transporto priemonei užvažiuojant ant pakelės objektų, tokių kaip žibintų stulpai, medžiai, atitvarai susidaro sugadinimai, pagal kuriuos galima nustatyti transporto priemonės judėjimą iki susidūrimo ir gauti informacijos apie eismo įvykio kilimo priežastis. Jie gali būti kiek nutolę nuo tos vietos, kur transporto priemonė sustojo po eismo įvykio, todėl apžiūros metu būtina atkreipti į tai dėmesį. Taip pat reikia turėti omenyje, kad po užvažiavimo ant vieno ar kelių nejudančių objektų transporto priemonė gali apsisukti, kas apsunkina jos pirminės judėjimo krypties nustatymą.

¹⁰⁷ Аверьянова Т. В., Статкус В. Ф. Эксперт : руководство для экспертов органов внутренних дел. Москва : КноРус : Право и закон, 2003. Р.122.

Lavono apžiūra

Prieš pradedant lavono apžiūrą įvykio vietoje, būtina patikslinti ar nebuvo pakeista pirminė jo padėtis. Lavono tyrimą eismo įvykio vietoje atlieka teismo medikas arba kitas gydytojas, kuris padeda ikiteisminio tyrimo pareigūnui nustatyti preliminarią mirties priežastį, jos laiką, ir pan. Detalesnis lavono tyrimas dažniausiai vyksta stacionarioje tam pritaikytoje laboratorijoje. Atskiri pažeidimai gali būti ištirti įvykio vietoje. Tiriant lavoną, apžiūrint jo drabužius, aplinką visa tai fotografuojama. Lavone tyrimo metu apžiūrimi jo drabužiai, nurodant jų pavadinimą, spalvą būklę, kraujo dėmes, transporto priemonės pėdsakus ir t. t. Lavono apžiūra padeda nustatyti eismo įvykio mechanizmą. Dėmesys kreipiamas į ant lavono drabužių ir avalynės kontakto su transporto priemone metu galėjusius susidaryti, užvažiuojant ar pervažiuojant pėsčiąjį pėdsakus.

Skiriamos dvi lavono apžiūros įvykio vietoje stadijos: statinė ir dinaminė. Pradžioje lavonas apžiūrimas statiškai, t. y. lavonas aprašomas nekeičiant jo kūno dalių, drabužių padėties. Lavono padėtis protokole fiksuojama pagal nejudančius objektus (pastatą ir t. t.) nurodant tikslų atstumą nuo jų ir tai užfiksuojama mažteliniame plane. Apžiūrėtas statiškai lavonas fotografuojamas pirmiausia apžvalginės (kartu su supančia aplinka), po to - mazginės (kartu su esančiais šalia lavono daiktais, kt. objektais) fotografijos metodais, taip pat iš viršaus ir abiejų pusių. Vėliau jis apžiūrimas dinamiškai, t. y. visiškai ar iš dalies nurengiamas, paguldomas taip, kad būtų galima kruopščiai jį ištyrinėti. Svarbu jį ištirti ir aprašyti bendrus jo duomenis (nurodyti lytį, ūgį, ypatingas žymes), lavondėmes ir, žinoma, sužalojimus. Kūno sužalojimai, jų dislokacija, išorinis vaizdas, matmenys ir forma turi būti itin kruopščiai nustatyti, aprašyti ir užfiksuoti stambaus plano detaliaja mažteline fotonuotrauka. Būtinai apžiūrimas paviršius, ant kurio yra lavonas. Mirties priežastis nustatoma tik atlikus medicininį lavono tyrimą. Rekomenduojama tokia lavono apžiūros eiga:

- lavono radimo vieta ir jo padėtis greta esančių objektų atžvilgiu;
- daiktai ir pėdsakai, rasti ant lavono arba prie jo;
- bendras kūno vaizdas, lavono poza ir jo atskirų kūno dalių padėtis;
- lavono drabužiai ir avalynė bei jų padėtis;
- atskirų kūno dalių paviršinių, sužalojimų aprašymas.¹⁰⁸

Transporto priemonės apžiūra

Paprastai transporto priemonės apžiūrą atlieka ikiteisminio tyrimo tyrėjas, nepasitelkdamas specialisto, jis atlieka paprastą apžiūrą vadovaudamasis BPK 207 str. reikalavimus. Jeigu apžiūros metu ikiteisminio tyrimo tyrėjas nusprendžia, kad būtinas specialisto dalyvavimas, kad reikalinga transporto priemonę ištirti ar atlikti kvalifikuotą jos apžiūrą, atlikdamas tokį veiksmą specialistas vadovaudamasis BPK 205 str. reikalavimais atlikta tyrimą, o eigą bei rezultatus aprašo specialisto išvadoje.

¹⁰⁸ A. Garmus. E. Kurapka. A. Cėpla. Teismo medicina Vilnius, 2000. P. 131.

Išskiriami tokie transporto priemonės apžiūros uždaviniai:

- *pėdsakų ir pažeidimų, turinčių ryšį su kelių eismo įvykio kilimu, suradimas ir fiksavimas;*
- *transporto priemonės techninės būklės nustatymas;*
- *transporto priemonės gedimų, turėjusių įtakos kelių eismo įvykiui kilti, nustatymas.*¹⁰⁹

Atliekant transporto priemonės išorinę apžiūrą, nustatoma transporto priemonės pirminė būklė ir eismo įvykio metu padaryti sugadinimai, daiktai kuriems reikalingas ekspertinis tyrimas, bei užrašomi techniniai duomenys tam, kad vėliau galima būtų atlikti eksperimentą, panaudojant tos pačios markės ir modelio neapgadintą transporto priemonę. Transporto priemonės apžiūros taktika gali būti skirtinga, svarbu, kad ji būtų organizuojama taip, kad nebūtų sunaikinti ir sugadinti ant transporto priemonės esantys pėdsakai. Apžiūrint išoriškai, tiek viduje, tiek ir salono išorėje yra nustatoma ir transporto priemonės techninės būklės patikrinimo ir apžiūros protokole fiksuojama:

- transporto priemonės markė, modelis, priekabos ar puspriekabės buvimas;
- krovinio tvirtinimo būdai;
- transporto priemonės sugadinimai (sulaužytos dalys, įlenkimai, įbrėžimai, sudaužyti stiklai, ir t.t.), nustatomi jų dydžiai ir išsidėstymo vieta;
- pašalinių daiktų ir medžiagų buvimas (kraujas, medžiagos skiautės, dažai ir t.t.). Tam būtinas detalus automobilio dalių lygių paviršių tyrimas, siekiant surasti pirštų ar kitus pėdsakus. Ši apžiūra būtina, jeigu transporto priemonės vairuotojas pasišalino iš įvykio vietos;
- slydimo ir įvairiausių antsluoksninių pėdsakų buvimas (nustatomi jų dydžiai, buvimo vieta);
- transporto priemonės valdymo mazgų būklė, matavimo prietaisų parodymai. (Žr. Priedą Nr. 19).

Siekiant nustatyti transporto priemonės techninę būklę, jos apžiūra atliekama dalyvaujant specialistui, Vilniaus apskrityje dažniausiai pasitelkiami LTEC specialistai atliekantys eismo įvykio ir transporto trasologinį tyrimą. Apžiūros metu nustatomas transporto priemonės sistemų ir mazgų techninė būklės atitikimas KET reikalavimams. Pagrindiniai techniniai gedimai gali būti įvairūs: mazgų ir detalių susidėvėjimas ilgai juos eksploatuojant (pvz.: vairo mechanizmas, stabdžių sistema ir kt., dėl ko iš esmės blogėja valdymo galimybės), atsirandantis konkrečiu laikotarpiu, tačiau palankiomis eksploatacijos sąlygomis nepasireiškiantis (pvz.: padangų protektoriaus susidėvėjimas, mažiau reikšmingas sausu oru, o esant šlapiai kelio dangai žymiai apsunkina automobilio valdymą). Tai gali būti ir staiga atsiradęs defektas (pavyzdžiui sprogsta padanga), ir kurie neturi įtakos būtent tos transporto priemonės valdymui (posūkių žibintai, kurie gali suklaidinti kitus eismo dalyvius) ir daugelis kitų. Neįmanoma išvardinti visų variantų, darančių poveikį transporto priemonės judėjimo ypatumams, tačiau aiškus mazgo, dėl kurio kilo abejonių, funkcijų suvokimas, detalus galimų jo sugadinimo pasekmių išsiaiškinimas, dar papildomai kruopščiai apžiūrint įvykio vietą, suteikia galimybę aiškiau suprasti eismo įvykio kilimo ir vystymosi procesą kiekvienu konkrečiu atveju. Jų nustatymas yra specialisto autotechniko kompetencijos dalykas.

¹⁰⁹ Мозьяков В. В. Руководство для следователей. МВД РФ СК при МВД России. Москва, 2005. Р. 776.

Eismo įvykių tyrimo praktika rodo, kad transporto priemonės defektas gali būti ir vienintelė avarijos priežastis, tačiau jis gali būti ir tarpusavyje susijusių faktorių sąveikos, įtakojusios eismo įvykio kilimą, grandis (elementas). Tokiems faktoriams galima priskirti ir transporto priemonės greitį prieš eismo įvykį, jos konstrukcijos ypatumus, vairuotojo patirtį bei daugelį kitų. Todėl tyrėjas neturi būti įsitikinęs tuo, kad būtent aptiktas gedimas yra vienintelė priežastis. Tik specialistas atlikęs tyrimą gali nustatyti ar gedimas turi priežastinį ryšį su kilusiu eismo įvykiu. Taigi transporto priemonės techninės būklės patikrinimo metu, be išorinių sugadinimų tikrinama ir protokole fiksuojama:

1. *Stabdžių sistemos būklė*

Apžiūros metu nustatoma, ar transporto priemonės stabdžių sistemos būklė atitinka KET reikalavimus. Automobilio stabdžių sistemos apžiūra pradedama nuo išorinės apžiūros eismo įvykio vietoje, ir patikrinama ar nėra stabdžių skysčių nutekėjimų, patikrinamas stabdžių skysčio lygis. Tuo atveju, jeigu transporto priemonė nebuvo stipriai sugadinta eismo įvykio metu ir skysčio nutekėjimo nesimato, stabdžių sistema tikrinama eismo įvykio vietoje. Spaudžiant stabdžių pedalą, būtina nustatyti jo laisvąją eigą. Tuo atveju, jeigu spaudžiant stabdžių pedalą, jis netampa standus (nukrenta), būtina nustatyti, po kurio paspaudimo atsiranda standumas. Po to vėl tikrinama ar nėra stabdžių skysčio nutekėjimo. Aptikus nutekėjimą iš atskirų mazgų juos reikia atiduoti ištirti ekspertams, siekiant nustatyti jų gedimo priežastis. Taip pat turi būti užfiksuota kokioje padėtyje yra rankinio stabdžio ir pavarų perjungimo svirčių padėtis. Tačiau sistemos ir jos atskirų agregatų gedimų nustatymas yra ekspertinio tyrimo dalykas.

2. *Ratų ir padangų techninės būklės patikrinimas*

Apžiūros metu nustatoma, ar transporto priemonės ratų ir padangų būklė atitinka KET reikalavimus. Jeigu yra galimybės ir prietaisai manometru patikrinamas slėgis kiekviename rate. Vizualinės apžiūros metu nustatomi įvairūs išoriniai padangų ir rato disko pažeidimai, protektoriaus piešinio gylis, ratų tvirtinimo prie ašių būklė. Nesant rate oro slėgio, techninės apžiūros protokole fiksuojama rato buvimo vieta (priekinis kairysis, galinis dešinysis) ir jo gamyklinis numeris.

3. *Vairo mechanizmo būklė*

Apžiūrint vairo mechanizmą, tikrinama ar vairo ratai sukasi nepasukant vairo. Ypatingas dėmesys apžiūros metu turi būti skiriamas vairo pavaros tvirtinimo detalėms, taip pat būtina nurodyti, ar tvirtinimo detalės užpleištuotos, ar pleištu nėra.

4. *Stiklų valytuvų ir stiklų apiplovėjų techninės būklės patikrinimas*

Priekinio ir galinio stiklo valytuvų ir apiplovėjų techninės būklės patikrinimas atliekamas, jeigu eismo įvykis kilo esant atmosferos krituliams arba jeigu eismo įvykis kilo tuoj pat kritulių pabaigos. Apžiūros metu nustatoma, ar transporto priemonės stiklų valytuvai ir apiplovėjai veikia ir valo stiklą, ypač esantys vairuotojo pusėje.

5. Išorinių apšvietimo prietaisų patikrinimas

Apžiūros metu nustatoma, ar transporto priemonės išorinių apšvietimo prietaisų būklė atitinka KET reikalavimus. Patikrinama ar apšvietimo prietaisai: posūkliai, gabaritai, avarinis signalas veikia. Ypatingą dėmesį apšvietimo prietaisų veikimui būtina skirti tiriant eismo įvykius, kilusius riboto matomumo sąlygomis (naktis, rūkas ir pan.) jei kyla abejonės, matosi, kad žibintas neveikia ir reikalingas objekto tyrimas viso žibintas ar lemputė turi būti paimti, kad esant reikalauti vėlesnėje tyrimo stadijoje galima būtų paskirti objektų tyrimą.

6. Galinio vaizdo veidrodėlių tvirtinimo patikrinimas

Kilus eismo įvykiui, kurio priežastis, manoma, yra manevravimo taisyklių pažeidimas, pavyzdžiui, automobiliui sukant į kairę tuo metu, kai yra lenkiamas, būtina patikrinti, ar teisingai pritvirtinti automobilio, atlikusio manevrą, galinio vaizdo veidrodėliai. (Žr. Priedą Nr. 19).

Vadovaujantis Vilniaus aps. VPK viršininko 2009 m. liepos 2 d. įsakymu Nr. 10-V-481 pradėjus ikiteisminį tyrimą, transporto priemonės, nurodytos BK 281 str. 9 d., turi būti apžiūrimos kaip daiktai, turintys reikšmės nusikalstamai veikai tirti ir nagrinėti. Įvykio vietoje apžiūrėtos ir patikrintos transporto priemonės tą pačią dieną turi būti gražinamos savininkams, surašant nustatytos formos transporto priemonės gražinimo ir saugojimo aktą. Jeigu transporto priemonės eismo įvykio vietoje nėra galimybės apžiūrėti arba reikalingos specialisto žinios transporto priemonė transportuojama į saugojimo aikštelėje, surašant transporto priemonės aprašą, kur trumpai apibūdinama transporto priemonės techninė būklė. Vėliau tyrimą atliekantis pareigūnas ne vėliau kaip per 7 darbo dienas turi organizuoti ir atlikti transporto priemonės, apžiūrą, užpildydamas transporto priemonės techninės būklės patikrinimo ir apžiūros protokolą.

Eismo įvykio vietos apžiūros rezultatų fiksavimo ypatumai ir procesinis įforminimas

Eismo įvykio vieta įvertinama atsižvelgiant į faktines aplinkybes, kurios susijusios susisiekiavimo ir kelio sąlygomis: eismo intensyvumas, pastovumas, leidžiamas greitis toje vietoje kur įvyko eismo įvykis, kelio charakteristikos, eismo krypties juostos, ženklavimas, nuolydžiai, kelio vingiai, kelio dangos rūšis, būklė. Kiekvienu atveju reikia patikrinti matomumą iš vairuotojo vietos. Jis nustatomas atsižvelgiant į apšvietimą, oro ir kelio sąlygas, medžių kiekį ir išsidėstymą, kelio profilį, kitų transporto priemonių išsidėstymą važiuojamojoje dalyje. Visų išvardintų sąlygų analizė leidžia ne tik teisingai įvertinti eismo sąlygas eismo įvykio vietoje, bet ir palengvina tolimesnį tyrimą. Kaip ikiteisminio tyrimo tyrėjas eismo įvykio vietoje išsiaiškina situaciją priklauso nuo jo subjektyvaus ir objektyvaus požiūrio. Tyrėjas įvertinęs eismo įvykio vietos kelio reljefą, pavojingą kelio ruožą, įspėjamojo kelio ženklo nebuvimą, apšvietimą subjektyviai gali nuspėti, kad vairuotojas nėra kaltas dėl eismo įvykio. Tačiau nereikia prognozuoti apie eismo įvykio kaltumą ar nekaltumą, nors situacija atrodo aiški. Subjekto nekaltumo faktas turi būti įrodytas tyrimo.

Eismo įvykio vietos apžiūros eigos ir rezultatų fiksavimas apima:

1. Kelių eismo įvykio vietos apžiūros protokolo pildymą;
2. Eismo įvykio vietos fotografavimą;
3. Eismo įvykio vietos plano sudarymą;
4. Transporto priemonės techninės būklės patikrinimo ir apžiūros protokolo pildymą.

Visų pirma, eismo įvykio vietos ir joje esančių objektų apžiūros proceso eiga, nustatyti faktiniai duomenys, apžiūros rezultatai fiksuojami **kelių eismo įvykio vietos apžiūros protokole** pagal BPK 92, 179 ir 207 straipsnių reikalavimus. (Žr. Priedą Nr. 18). Kelių eismo įvykio vietos rezultatų įforminimas yra specifinis, nes turi būti užfiksuoti dydžiai, atstumai, objektų tarpusavio padėtys, transporto priemonių ir kitų kelio elementų sugadinimai - tai yra informacija kurios smulkus aprašymas sukelia sunkumų. Būtent dėl šitos priežasties prie eismo įvykio vietos apžiūros protokolo turi būti pridėti tokie priedai kaip eismo įvykio vietos planas, fotolentelė, transporto priemonių techninės būklės patikrinimo ir apžiūros protokolai.

Ikiteisminio tyrimo medžiagų analizė parodė, kad visais atvejais eismo įvykio vietos apžiūros metu buvo pildomas kelių eismo įvykio vietos apžiūros protokolas. 115 atvejais prie protokolo buvo pridėtas eismo įvykio vietos planas ir fotolentelė, 10 atvejų tik eismo įvykio vietos planas ir tik vienu atveju eismo įvykio vietos planas, fotolentelė ir vaizdinė medžiaga.

Be bendrų reikalavimų keliamų procesiniams dokumentams, kelių eismo įvykio vietos protokole turi būti aprašyta:

- a) kelių eismo įvykio tiksli vieta ir jos charakteristika;
- b) transporto priemonių, nukentėjusiųjų, lavonų išsidėstymas eismo įvykio vietoje;
- c) kelių eismo įvykio rūšis;
- d) oro sąlygos; jei eismo įvykis įvyko tamsiu paros metu - kuo ir kaip buvo apšviestas kelio ruožas, kelio ir kelio elementų matomumas, kliūties matomumas;
- e) kelio ir važiuojamosios dalies charakteristikos;
- f) transporto priemonių būklė;
- g) stabdymo žymės;
- h) objektų išsidėstymo, apsivertimo ar užvažiavimo ant kokio nors objekto vietų koordinatės.

Aprašant kelių eismo įvykio vietą turi būti nurodyta gatvių pavadinimai; važiuojamosios kelio dalies plotis; skiriamosios juostos plotis; tako, šaligatvio, kelkraščio pločiai; kelių eismo įvykio vietoje esantys kelio ženklai 300 m. zonoje, bei važiuojamosios dalies ženklinimas, pėsčiųjų perėjos, šviesoforai; bordiūrų aukštis, kelio aplinka; matomumas iš vairuotojo vietos transporto priemonėje dienos metu ir esant tamsiam paros metui įjungus artimų ir tolimų šviesų žibintus; transporto priemonės, jų numeriai bei išsidėstymas viena kitos, važiuojamosios dalies krašto, sankryžų, pastatų, kitų objektų atžvilgiu; ar po eismo įvykio transporto priemonės buvo judinamos. Turi būti užfiksuotos visos eismo įvykio vietoje galimų pėdsakų grupės, tai gali būti: transporto priemonių ratų, dalų pėdsakai ant kliūčių, su kuriomis susidūrė eismo įvykio metu; nukentėjusiųjų

palikti pėdsakai; pėdsakai ant transporto priemonės. Įvykio vietoje transporto priemonės ratų palikti pėdsakai gali būti ratų padangų protektoriaus, stabdymo, slydimo pėdsakai. Nurodomi pagrindiniai duomenys apibūdinantys transporto priemonių susidūrimo vietą: nukritusių nuo transporto priemonės detalių pėdsakai, duženų koncentracijos vietos. Aprašant transporto priemonių pėdsakus, nurodoma jų rūšis, išsidėstymas, esant padangų pėdsakams, būtina pažymėti: paviršiniai ar įspaustiniai, jų išsidėstymas važiuojamojoje dalyje, kelkraštyje, griovyje, jų kryptis, vėžių, protektoriaus plotis, protektoriaus piešinys, padangų ypatumai bei slydimo žymės; transporto priemonės judėjimo krypties žymės pagal požymius: daiktus inkrustuotus į kelio dangą, vandens ar tepalo lašai, transporto priemonės pėdsakai įvažiavus į balą, nulinkusi žolė, buksuojančio ar stabdomo rato pėdsakai. Aprašant kelio ir važiuojamosios dalies charakteristikas, nurodoma:

- kelio dangos tipas (asfaltas, betonas, tašyti akmenys, molis, smėlis, sniegas ir t.t.);
- važiuojamosios dalies būklė (sausas, šlapia, padengta smėliu, ledu ar kt.);
- važiuojamosios dalies, eismo juostų, kelkraščių plotis; žiemos metu, kai kelią dengia storas sniego sluoksnis, išvažinėtos važiuojamosios dalies plotis; kelio posūkis (spindulys ir ilgis).

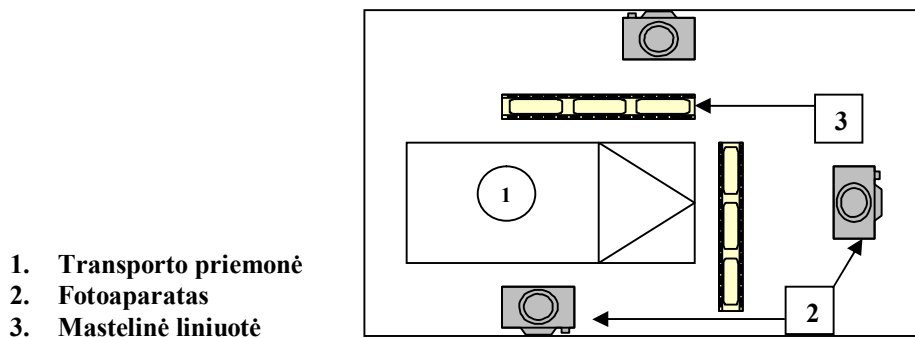
Protokole pažymima ar buvo fotografuota, nurodant kokia fotografavimo technika buvo panaudota ar sudarytas eismo įvykio vietos planas, įspaustinių pėdsakų išliejos, paviršinių pėdsakų suradimo, paėmimo, fiksavimo būdai. Užfiksavus automobilio dalių stiklo duženų, dažų dalelių radimo vietas juos būtina paimti. Reikia nepamiršti, kad įvykio vietoje paimti objektai pakuojami atskirai vienas nuo kito, kad išvengti atsitiktinės sąveikos tarpusavyje gabenimo metu.

Eismo įvykio vietos fotografavimo vienas iš pagrindinių reikalavimų yra teisingas fotografavimo taškų parinkimas, nuo to priklauso, kaip tiksliai bus atkurtas eismo įvykio vietoje esančių objektų išsidėstymas. Prieš pradėdant fotografuoti būtina:

- nustatyti iš kokių taškų geriausiai matosi eismo įvykio vieta ir ja supanti aplinka, t.y. eismo įvykio vietos bendras vaizdas, lokalizacija, bei iš kokių bus daromos mazginė ir detalioji fotonuotraukos, kad jose būtų užfiksuota maksimali informacija apie fotografuojamą objektą;
- pasistengti, kad į kadrą nepapultų apžiūros dalyviai;
- paruošti žymėjimus, t.y. skaičius, mastelinę liniuotę.

Nuotraukose turi matytis bendras eismo įvykio vietos vaizdas, jo lokalizacija, pobūdis: kelio ženklai, informaciniai stendai, šviesoforai, gatvės apšvietimas ir kt., eismo įvykio vietoje esančių transporto priemonių išsidėstymo vieta, sugadinimai iš skirtingų rakursų naudojant mastelinę liniuotę, lavono ir nukentėjusiųjų buvimo vieta, lavonas papildomai fotografuojamas pagal signalinės fotografijos taisykles, tai pat turi būti užfiksuoti aplink eismo įvykio vietą esantys nejudantys ir eismo įvykio metu sugadinti objektai. Padangų pėdsakai fiksuojamos orientacinio ir apžvalginio fotografavimo pagalba, linijinės panoramos būdų. Apžvalginės nuotraukos esant galimybei daromos nuo paaukštinių. Po to atliekamos mazginės fotonuotraukos - detalus, kiekvieno aiškiai matomo pėdsako ar objektų mastelinis fotografavimas.

Nepaisant techninių sunkumų (kai fotografuojant neįmanoma užimti patogią poziciją) reikia pasistengti nufotografuoti ratų pėdsakus kitų objektų atžvilgiu. Būtinai fotografuojami transporto priemonių sugadinimai ir jų pėdsakai, nes aprašyti protokole jų pilnai neįmanoma. Fotografuoti pėdsakus ant kelio reikėtų iš kuo aukštesnio taško, kad pėdsakai būtų mažiau iškreipti. Fotografuojant automobilio sugadinimus po eismo įvykio, be bendro sugadinto automobilio vaizdo, būtinos nuotraukos, padarytos žiūrint tiesiai iš priekio (galo), statmenai iš vieno ir (ar) kito šono, priklausomai nuo sugadinimų padėties.¹¹⁰ (Žr. 16 pav.)



16 pav. Automobilio fotografavimo kryptys

Geriausiai matomas kiekvienos padangos pėdsako atkarpas reikia fotografuoti linijinės panoramos būdu, siekiant užfiksuoti atsispaudusio padangos protektoriaus raštą. Atskiros protektoriaus rašto savybės turi būti fotografuojamos didesniu masteliu. Atvejais, kai išsprautiniuose padangos protektoriaus ratų pėdsakuose atsispaudė ir individualios protektoriaus savybės, gali būti daromos jų išliejos iš gipso. Ant transporto priemonės esantys paviršiniai pėdsakai ir sugadinimai palikti transporto priemonės ant kitų objektų geriausiu atveju paimami kartu su objektu, o neesant tokios galimybės nuimami nuo objekto bei supakuojami.

Eismo įvykio vietos planas- tai grafinis eismo įvykio vietos atvaizdas, kuris yra eismo įvykio vietos apžiūros protokolo priedas. Plane objektų padėtis turi būti fiksuota matmenimis taip, kad vėliau būtų galima vienareikšmiškai nustatyti objektų padėtį kelio elementų ir vienas kito atžvilgiu.¹¹¹

Eismo įvykio vietos plane fiksuojama (Žr. Priedą Nr. 20):

1. tiksli transporto priemonių padėtis pagal stacionarius orientyrus (objektus);
2. transporto priemonių ratų pėdsakai, nurodant jų pobūdį (slydimo, stabdymo, riedėjimo), pėdsakų pradžia ir pabaiga kelio važiuojamosios dalies pločio ir ilgio atžvilgiu;
3. transporto priemonių stiklų šukės, plastmasinių dalių nuolaužos, tepalo, kraujo ir kitos dėmės kelio ilgio ir pločio bei stacionarių orientyrų (objektų) atžvilgiu;
4. kelio važiuojamosios dalies dangos rūšis, defektai, paviršius;
5. šviesoforai, kelio ženklai ir ženklinimas nurodant atstumus iki važiuojamųjų dalių kraštų.¹¹²

¹¹⁰ Eismo įvykio vietos aprašymas ir schemos sudarymas. LTEC. Informacinis laiškas. Vilnius, 2003. P. 7.

¹¹¹ LTEC metodinės rekomendacijos. <http://www.ltec.lt/eismo-ivykiu-metodines>.

¹¹² Устранение некоторых недостатков в сложившемся порядке оформления материалов ДТП. Эксперт криминалист. Нр.4/2009. P. 12.

Taip pat įvardijami grafiškai pažymėti daiktai, pėdsakai, transporto priemonės ir kiti daiktiniai įrodymai. Jeigu pažymima transporto priemonių susidūrimo vieta, nurodoma, pagal kokius požymius ji nustatyta.¹¹³

Tiksliai atkurti automobilio padėtį galima, jei jo vaizdas plane teisingai fiksuotas prie važiuojamosios kelio dalies elementų, geriau pagal mastelį. Jei automobilio padėtis fiksuota prie nejudamų objektų (pastato, kelio ženklo ir pan.), būtina nurodyti atstumą nuo šio objekto iki važiuojamosios kelio dalies elementų. Plane turi būti nurodytas atstumas lygiagrečiai kelio išilginei ašiai nuo priekinio ar galinio automobilio tilto iki nejudamo objekto ir du atstumai statmenai šiai ašiai nuo priekinio ir užpakalinio ratų iki važiuojamosios dalies krašto. Fiksuoti objektų padėtį sankryžoje reikia iki važiuojamosios dalies pratęsimo linijos.¹¹⁴ (Žr. Priedą Nr. 20).

Matavimai, panaudojant bazinę liniją

Dažniausiai matuojant eismo įvykio vietoje naudojama stačiakampių kordinačių sistema, pagal kurios ašis yra matuojami atstumai iki tam tikrų fiksuojamo objekto taškų. Kaip viena iš kordinačių ašių gali būti sąlyginai panaudotas tiesus gatvės bortelis, tiesus (be sugadinimų) važiuojamosios dalies kraštas, pastato siena arba nuo jos išvesta tiesioji.¹¹⁵ Tačiau eismo įvykio vietoje ne visuomet randama aiški linija, kurią sudaro, pavyzdžiui, bortelio blokelis. Važiuojamosios dalies kraštai dažniausiai padengti kelkraščio gruntu, o žiemą dėl sniego ar apledėjimo neįmanoma pamatyti važiuojamosios dangos ribos ar netgi gatvės bortelių. Kitų tipų keliai (žvyrkeliai, vieškeliai) apskritai neturi aiškių linijų, nuo kurių galima būtų matuoti tikslūs atstumus iki eismo įvykio vietoje esančių objektų. Šiais atvejais matavimo metu būtina pasižymėti sąlyginę (bazinę) liniją, nuo kurios bus atliekami matavimai. Bazinė linija brėžiama tarp dviejų gerai matomų objektų (orientyrų). Kaip orientyras gali būti panaudoti pastatų kampai, menamas šių sienų pratęsimas, įvairūs stulpai, medžiai ir pan. Bazinei linijai išvesti naudojami orientaciniai objektai turi būti aiškiai pažymėti plane – kad nebūtų sunku juos vėliau surasti vietovėje.

Kelio parametrai, kurie turi būti užfiksuoti eismo įvykio vietos apžiūros metu, yra šie:

- *važiuojamosios dalies, kelkraščių plotis, būklė;*
- *sankryžos konfigūracija;*
- *kelio ženklų buvimo vieta;*
- *šalikelė, įkalnių (nuokalnių), skersinio nuolydžio dydis, griovių gylis.*

Miestuose ir gyvenvietėse kelio važiuojamosios dalies pločio matavimas dažniausiai nesukelia sunkumų, kadangi yra apibrėžtas aiškiais gatvės bortelių linijomis. Nesant bortelių arba žiemos sąlygomis, kai jie padengti sniegu, kelio važiuojamosios dalies pločiu laikoma ta dalis, kuri

¹¹³ Lietuvos policijos generalinio komisaro 2002 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. 660 patvirtinta policijos patrulių veiklos instrukcija. Žin, 2003, Nr. 23-985, 2007, Nr. 134-5451.

¹¹⁴ LTEC metodinės rekomendacijos. <http://www.ltec.lt/eismo-ivykiu-metodines>.

¹¹⁵ Расследование ДТП. Методическое пособие по осмотру ДТП, проведению следственных экспериментов и назначению судебной экспертизы. Минск, 1998. Р. 9.

sniegu nepadengta arba išvažinėta. Kai transporto priemonių eismo metu susidarė vėžės, reikia nurodyti kiekvienos jų plotį, gylį ir tarpo tarp jų (sniego, grunto aukštį (gylį), ribos su važiuojamąja dalimi ypatumus (nuožulni, stati). Siekiant didesnio objektyvumo, šių dydžių matavimo pažymėjimas turi būti aptartas su visais apžiūros dalyviais.

Tais atvejais, jei važiuojamojoje dalyje yra sugadinimų (duobių), nelygumų ar kitų kliūčių (smėlio, žvyro krūvos) vairuotojai dažniausiai išnaudoja tą važiuojamosios dalies dalį, kurios šie defektai nesiekia arba šie defektai priverčia juos manevruoti apvažiuojant. Todėl braižant planą būtina pažymėti šių defektų buvimą vietą, nurodyti jų ypatumus (duobė, iškilimas ir t.t.), pažymėti jų dydį, gylį. Kartais vairuotojai tvirtina, kad transporto priemonė pakeitė kryptį todėl, kad ratas įvažiavo į duobę arba šią aplinkybę išvelgia, sprendami iš transporto priemonės pėdsakų išsidėstymo. Tokiais atvejais duobė būtinai turi būti išmatuota ir aprašyta detalai.

Kelio ženklų ir ženklinimo, kelio įrenginių ir atitvarų buvimą vietai plane žymėti nėra sudėtinga. Turi būti žymima ir aprašoma: ženklo tvirtinimo būdas; galiojimo zona; matomumas (metrais) iš vairuotojo vietos natūraliomis sąlygomis arba eismo įvykio metu buvusiomis apšvietimo sąlygomis; ženklinimo apibūdinimas (ištisinė, brūkšninė, dviguba linija ir t.t.), atstumai tarp ženklinimo linijų, tarp linijų ir važiuojamosios dalies kraštų; atitvarų išsidėstymas, jų aukštis nuo kelio paviršiaus arba nuo sniego dangos lygio; jeigu transporto priemonė sugadino atitvarą, būtina detalai aprašyti sugadinimo pobūdį ir nustatyti, kokių kampu transporto priemonė kontaktavo su atitvaru.¹¹⁶

Įvairūs nubyreėjimai ir skysčių nutekėjimai, susidarantys eismo įvykio metu, atsižvelgiant į jų padėtį kitų eismo įvykio objektų atžvilgiu (galutinė transporto priemonės buvimą vieta, pėdsakai ir kt.), yra vertingas informacijos šaltinis nustatant tam tikras eismo įvykio stadijas. Siekiant išvengti transporto priemonių užvažiavimo ant nuobirų ir nutekėjimų, būtina eismo įvykio vietą aptverti. Pagal nuobirų susidarymo pobūdį, jas galima išskirstyti:

- transporto priemonės stiklų šukės;
- nuo transporto priemonės nubyrejęs gruntas;
- nuobiros, susidariusios dėl transporto priemonės vežamo biraus krovinio (smėlis, grūdai ir t.t.);
- nuo transporto priemonės nubyrejusios dažų dalelės.¹¹⁷

Prieš pažymint plane nuobirų buvimą vietos ribas, pavyzdžiui stiklų šukės susidūrimo metu, esant galimybei būtina nustatyti, kurios iš šukių priklauso konkrečiai transporto priemonei. Jeigu bus nustatyta, kad bendrose nuobirų ribose yra vienos transporto priemonės priekinio stiklo šukės ir kitos transporto priemonės žibintų šukės, tai jų ribas reikia pažymėti atskirai. Susiklostė tokia praktika, kad pažymint plane nuobirų išsidėstymo ribas, neatsižvelgiama į tai, jog nuobirų medžiaga tose ribose išsidėsto netolygiai, paprastai būna plotas, kur susikoncentruoja didžiausias nuobirų

¹¹⁶ Расследование ДТП. Методическое пособие по осмотру ДТП, проведению следственных экспериментов и назначению судебной экспертизы. Минск, 1998. Р. 9.

¹¹⁷ Ten pat. Р. 28.

kiekis (koncentracijos vieta). Suprantama, jog aiškiai nustatyti nuobirų centrą yra problematiška ir tai dažnai yra ginčytinas dalykas, tačiau bent jau apytikslė nuobirų koncentracijos vieta yra pakankamai informatyvi tam, kad galima būtų nustatyti nuobirų judėjimo krypti iki jų nukritimo. Šie pėdsakai gali būti labai vertingas informacijos šaltinis nustatant eismo įvykio mechanizmą ir būtinai turi būti detalai pažymėti plane.

Apklausa

Apklauso pradinės stadijos metu svarbiausia užmegzti psichologinį ryšį su apklausiamuoju. Reikia parodyti geranoriškumą jo atžvilgiu, kad nuimti įtampą, kuri gali deformuoti pozityvaus bendradarbiavimo procesą. Pradedant apklausą pirmą paprašoma papasakoti kas atsitiko tam tikru laikotarpiu. Klausant laisvo liudytojo pasakojimo nerekomenduojama jo pertraukinėti užduodant klausymus, spausdinant.

Procesinė vairuotojo padėtis įvairiose ikiteisminio tyrimo stadijose gali būti skirtinga: jis gali būti apklausiamas įtariamuoju, specialiuoju liudytoju, liudytoju, kaltinamuoju. Vairuotojas - asmuo suinteresuotas bylos baigtimi, todėl jo parodymai turi būti vertinami kritiškai. Jo apklauso metu tyrėjas turi išsiaiškinti keturių grupių aplinkybes:

- 1) tiesiogiai nesusijusias su eismo įvykiu;
- 2) susiklosčiusias prieš pat eismo įvykį;
- 3) nurodančias eismo įvykio mechanizmą;
- 4) situaciją eismo įvykio vietoje po įvykio.¹¹⁸

Pirmos grupės aplinkybės nors nesusijusios su eismo įvykiu, tačiau leidžia nustatyti duomenis apie vairuotojo patirtį, sveikatos būklę. Tyrėjui aiškinantis antros grupės aplinkybes, jis turi nustatyti: ar vairuojama transporto priemonė buvo tvarkinga, jei ne, kokios netvarkingumo priežastys, kokių momentu vairuotojas pastebėjo gedimą ir kokių priemonių ėmėsi šiam gedimui pašalinti. Vairuotojo pateiktus duomenis tikslinga sulyginti su transporto priemonės apžiūros metu nustatytais duomenimis. Tai pat turi būti nustatyta ar transporto priemonės salone buvo kiti asmenys; kada įvyko eismo įvykis ir kiek laiko vairuotojas vairavo transporto priemonę, kur, kokia gatve, kryptimi, eismo juosta bei greičiu jis važiavo; oro sąlygos, matomumas ir apžvelgiamumas; koks eismo intensyvumas, kokios transporto priemonės buvo gatvėje, jų išsidėstymas. Ypač svarbios trečios grupės aplinkybės apibūdinančios eismo įvykio mechanizmą: kokia buvo kelio danga, jos defektai, kokius vairuotojas matė kelio ženklus, kokie šviesoforo signalai degė; su kokiomis transporto priemonėmis ir kas atsitiko, kaip jos judėjo; kokių momentu ir per kokį nuotolį vairuotojas pamatė kliūtį ar pėsčiąjį, kokių veiksmų ėmėsi, ar bandė stabdyti, manevruoti, kad išvengtų eismo įvykio; kokia transporto priemonės dalimi buvo partrenktas pėsčiasis, kokių veiksmų ėmėsi nukentėjęs; kaip vystėsi eismo įvykio mechanizmas. Jei susiduria kelios

¹¹⁸ Балашов Д. Н., Балашов Н. М., Маликов С. В. Криминалистика/учебник. ИНФРА-М. Москва, 2010. Р. 473.

transporto priemonės svarbu nustatyti ar vairuotojas matė ir suprato kitų eismo vairuotojų veiksmus. Jei apklausiamas vairuotojas pasišalino iš eismo įvykio vietas, turi būti išsiaiškintos to priežastys, ar pasišalindamas sunaikino kokius nors pėdsakus. Tik po to turi būti išsiaiškinta transporto priemonių, pėsčiojo, pėdsakų padėtis po eismo įvykio; ar niekas nebuvo pakeista; kokie buvo kitų eismo dalyvių veiksmai, ar buvo suteikta pagalba nukentėjusiems.

Nukentėjusieji dažniausiai apklausiami praėjus kuriam laikui po eismo įvykio, jau po jų pristatymo į gydymo įstaigą. Esant sunkioms traumoms nukentėjusieji dažniausiai neatsimena jokių eismo įvykio aplinkybių. Nukentėjusiojo apklausos dalykas priklauso nuo to ar jis buvo keleivis, pėsčiasis ar kt. Be jau minėtų aplinkybių apklausiant pėsčiąjį tikslinga paklausti ar jis neturi kokiu nors jutiminių organų sutrikimų, kur jis buvo partrenkimo metu, kokiu tempu ir kur judėjo; kada pastebėjo transporto priemonę, kokie buvo vairuotojo veiksmai išvengiant partrenkimo. Jeigu nukentėjusysis buvo transporto priemonės keleivis, tikslinga išsiaiškinti kur kelionės metu jis sėdėjo, ar stebėjo prietaisų skydelį, kas vyko salone prieš pat eismo įvykį, ar vairuotojas aktyviai dalyvavo pokalbyje su keleiviais; kada jis pastebėjo pavojingą situaciją, kokių veiksmų ėmėsi vairuotojas.

Įvykio vietos apžiūra- tai pirminis, neatidėliotinas ir pats sudėtingiausias proceso veiksmas turintis didelę reikšmę tiriant eismo įvykius. Jos metu gaunami pagrindiniai duomenys apie eismo įvykio mechanizmą, sąlygas, pėdsakus ir kt. kurių gauti kitais būdais neįmanoma. Kokybiškai atlikta eismo įvykio vietos apžiūra ir tinkamai kelių eismo įvykio vietos apžiūros protokole ir jo prieduose užfiksuoti jos metu gauti duomenys padeda tyrėjui susigaudyti sudėtingame eismo įvykio mechanizme, aptikti atskirų faktorių ir aplinkybių sąryšį ir tokiu būdu sėkmingai ištirti eismo įvykį.

2.2 Tolimesni tyrimo veiksmai

Kokie bus tolimesni tyrimo veiksmai priklauso nuo to, kokia situacija susiklosto atlikus pirminius veiksmus. Jeigu transporto priemonė ir jos vairuotojas vis dar nenustatyti visas dėmesys turi būti skiriamas paieškos veiksmų atlikimui. Tuo atveju jeigu transporto priemonė ir vairuotojas nustatyti - tolimesnių veiksmų atlikimas turi būti nukreiptas duomenų apie eismo įvykį patikrinimui, bei naujų gavimui. Tam dažniausiai atliekamos apklausos, skiriamos ekspertizės ar objektų tyrimai ir kt. Pagrindinės eismo įvykių tyrimo metu skiriamos ekspertizės ir tyrimai tai: medicininė, eismo įvykio, transporto - trasologinė ir kompleksinė medicininė - eismo įvykio ekspertizės ar tyrimai.

Eismo įvykių tyrimo metu skiriamų objektų tyrimų ir ekspertizių rūšys, sprendžiami klausimai, tyrimo objektai, duomenų joms atlikti rengimas, jų metu nustatytų aplinkybių vertinimas.

BPK išskiriamos trys specialių žinių taikymo formos: ekspertizė; specialisto tyrimas; specialisto dalyvavimas atliekant tyrimo veiksmus. (Plačiau žr. 44 psl.). Būtent ekspertizės skyrimą reglamentuoja keletas BPK normų ir Lietuvos Respublikos teismo ekspertizės įstatymas (toliau TEI).¹¹⁹ Ekspertizė Lietuvoje skiriama tais atvejais, kai ikiteisminio tyrimo teisėjas arba teismas nusprendžia, jog nusikalstamos veikos aplinkybėms nustatyti būtina atlikti specialų tyrimą, kuriam reikalingos mokslo, technikos, meno ar kitos specialios žinios (BPK 208 str.). Ikiteisminio tyrimo pareigūnas ar prokuroras pats skirti ekspertizės negali, tačiau vadovaujantis LR BPK 205 ir 206 straipsniais surašo užduotis specialistams atlikti lavono, eismo įvykio ir kitų objektų tyrimus.

Teismo ekspertizės bendrasis (strateginis) tikslas - tiesos nustatymas ikiteisminio tyrimo metu, ekspertui panaudojant specialias mokslo, technikos ar kt. srities žinias, ekspertinių uždavinių išsprendimui. Atskiri kiekvienos ekspertizės tikslai realizuojami ekspertui atsakant į jam pateiktus klausimus, faktinių duomenų nustatymas konkrečiau ikiteisminio tyrimo metu.¹²⁰

Ekspertas (specialistas) atlikdamas ekspertizę (tyrimą) vadovaujasi specialiomis žiniomis, t.y. mokslo, technikos ar kitos žmogiškosios veiklos srities žiniomis, įgytomis išsilavinimo, specialaus studijavimo arba profesinės veiklos dėka, naudojamos gauti įrodomąją medžiagą ar kitą informaciją, būtiną nusikaltimui ištirti¹²¹, taip pat protingumo, sąžiningumo, objektyvumo, nešališkumo principais, Lietuvos Respublikos įstatymais ir kitais teisės aktais, reglamentuojančiais ekspertizių (tyrimų) atlikimą. Ekspertas, atlikęs ekspertizę, tyrimo eigą ir rezultatus įformina surašydamas: ekspertizės aktą. Eksperto išvada formuluojama kaip moksliniais tyrimais pagrįsta nuomonė, tuo pačiu paliekant principinę galimybę kitokiam faktų aiškinimui, ginčijimui.¹²² O specialistas atlikęs objektų tyrimą pagal prokuroro ar ikiteisminio tyrimo pareigūno užduotį surašo specialisto išvadą atskiru dokumentu arba įrašo į ikiteisminio tyrimo veiksmo protokolą.

Praktikoje, ikiteisminio tyrimo metu, ekspertizė skiriama labai retai. Tai patvirtina ir ikiteisminio tyrimo pareigūnų apklausos rezultatai: 51% (procentas) tyrėjų nurodė, kad tiriant eismo įvykius ekspertizės neskiriamos, 42 % (procentai) nurodė, kad kartais ir 7 % (procentai) nurodė, kad dažnai. „Dabar įtvirtintas specialių žinių panaudojimo baudžiamajame procese teisinis reglamentavimas varžo ir ap sunkina ekspertizių skyrimą ir vis labiau plečia specialisto panaudojimo ir išvadų reikšmę, nors akivaizdu, kad specialisto išvada negali atstoti ekspertinio tyrimo.“¹²³

¹¹⁹ Valstybės žinios. 2002. Nr. 112-4969.

¹²⁰ Судебная экспертиза: проблемы назначения и производства. Эксперт криминалист. Нр.2/2009. P. 39.

¹²¹ Juškevičiūtė J. Specialiųjų žinių panaudojimas tiriant nusikaltimus: būklė ir perspektyvos. Daktaro disertacija. – Vilnius: LTA, 1998. P. 43.

¹²² Ten pat. P.68.

¹²³ Stungys K. Specialiųjų žinių samprata ir panaudojimo ypatumai // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: LTU, 2004. Nr. 52 (44). P. 90

Nors ekspertizės ir objektų tyrimo skyrimo tvarka skiriasi, tačiau tiek ekspertas, tiek specialistas išvadą padaro specialių mokslinių žinių pagrindu, bendrai įvertinęs atskleistus požymius ir nustatęs jų ryšį su ištirtais objektais, o rezultatus pateikia išvadose, nepriklausomai nuo skyrimo tvarkos. Išvadoje ar ekspertizės akte esantys duomenys, atitinkantys BPK 20 straipsnyje nustatytus reikalavimus, yra įrodymai ir teisme vertinami vadovaujantis tomis pačiomis taisyklėmis, kaip ir kiti įrodymai – pagal teisėjo vidinį įsitikinimą, pagrįstą išsamiu ir nešališku visų bylos aplinkybių išnagrinėjimu, vadovaujantis įstatymu. Tačiau ekspertizės akto ir specialisto išvados, kaip įrodymų šaltinio, vertinimas turi specifiką, kurią lemia tai, kad aplinkybes, turinčias reikšmės bylai išspręsti, nustato asmuo, turintis specialių žinių. Teisėjų apklausos metu paaiškėjo, kad 40 apklaustųjų teisėjų manymu svarbiausi duomenų šaltiniai tiriant eismo įvykius yra pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatai. Tik po vieną teisėją nurodė, kad liudytojų parodymai ir transporto priemonių apžiūros protokolai. Tyrėjų ir prokurorų apklausos rezultatai parodė, kad daugumos nuomone ekspertizės ir objektų skyrimas, įvykio vietos apžiūra ir tyrimas, liudytojų apklausa, bei eksperimentas yra ikiteisminio tyrimo veiksmai padedantys nustatyti eismo įvykio kaltininką. Kaip efektyviausią ikiteisminio tyrimo veiksmą pirmoje eilėje teisėjai išskyrė ekspertizės ir objektų tyrimo skyrimą, net 24, o likusieji pažymėjo eismo įvykio vietos apžiūrą ir tyrimą.

Vertinant ekspertizės aktą ar specialisto išvadą, turi būti patikrintas ir įvertintas ne tik jų sąsajumas (liečiamumas) ir leistinumumas, bet ir ekspertui (specialistui) pateiktos medžiagos išsamumas, pakankamumas ir kokybiškumas; pateiktų pradinių duomenų teisingumas; medžiagos ištyrimo visapusiškumas; taikytų metodų mokslinis pagrįstumas ir tinkamumas; ar ekspertas (specialistas) neviršijo savo specialių žinių ribų ir nesprenė klausimų, kurie viršija jo kompetencijos ribas ir pan.¹²⁴ Teisėjų apklausų metu buvo pasidomėta ir problemomis kylančiomis teisėjams nagrinėjant eismo įvykių bylas ir vertinant specialių žinių pagrindų gautas išvadas.

Daugiausia sunkumų teisėjams kyla vertinant išvadų leistinumą ir liečiamumą, tai patvirtino 79 % (procentų) apklaustų teisėjų, 14 % (procentų) laikėsi nuomonės, kad viršijamos specialių žinių kompetencijos ribos ir 7 % (procentai) nurodė, kad išvadose trūksta konkretumo.

Tiriant nusikalstamas veikas dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo, kad būtų tinkamai kvalifikuota nusikalstama veika tyrėjui beveik visais atvejais prireikia kreiptis į teismo medicinos ekspertus, specialistus siekiant nustatyti nukentėjusiųjų sveikatos sutrikdymo mastą, žuvusiųjų mirties priežastį. Tokiais atvejais tyrėjai kreipiasi į Valstybinę teismo medicinos tarnybą prie Lietuvos Respublikos Teisingumo ministerijos (toliau VTMT) paskirdami užduotį specialistui. Rečiau tyrėjas susiduria su tyrimo situacija, kai siekiant nustatyti eismo įvykio kaltininką reikia atlikti specialius skaičiavimus, modeliavimus tikslu nustatyti pavyzdžiui transporto priemonės greitį, eismo įvykio mechanizmą ir kt. Ir šioje situacijoje pagalbininkai yra LTEC specialistai, ekspertai atliekantys eismo įvykių ir transporto trasologinį

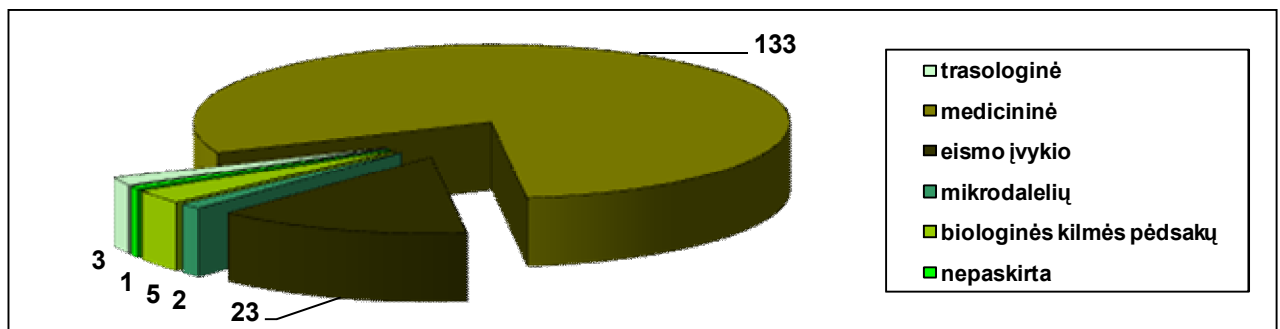
¹²⁴ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-2/2005.

tyrimą. Be specialių žinių panaudojimo tiriant eismo įvykius neapsieinama. Tai patvirtina ikiteisminio tyrimo pareigūnų apklausų metu gauti rezultatai: dažniausiai ikiteisminio tyrimo tyrėjai skiria medicininių (138 tyrėjai) ir eismo įvykių (131 tyrėjas) tyrimus. Rečiau tyrėjai skiria transporto trasologinį (24 tyrėjai), daktiloskopinį tyrimą (2 tyrėjai) ir tik 11 tyrėjų pažymėjo, kad skiria dažų ir stiklo tyrimą. Apklaustų metu paaiškėjo, kad dažniausiai, 71 % (procentas) tyrėjų gauna specialistų išvadas praėjus nuo 1 iki 3 mėnesių nuo paskirtos užduoties. 21 % (procentas) tyrėjų patvirtino, kad vidutiniškai jų paskirtas objektų tyrimas trunka nuo 3 iki 6 mėnesių ir 6 % (procentai), kad daugiau nei 6 mėnesiai. Tik 2 % (procentai) patvirtino, kad objektų tyrimas trunka iki 1 mėnesio.

Iš anketuotų 137 ikiteisminio tyrimo medžiagų, įvykio vietos apžiūros metu buvo paimti šie pėdsakai ir objektai:

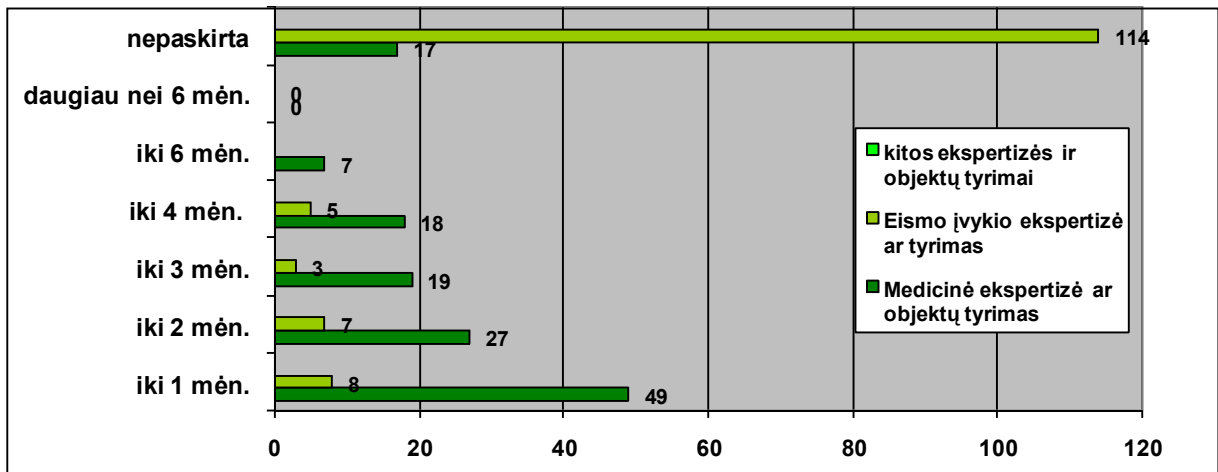
- | | |
|---------------------------------|--|
| a) rankų pėdsakai - 3 | e) transporto priemonių ir jų dalių pėdsakai - 26; |
| b) kojų pėdsakai - 0; | f) biologinės kilmės pėdsakai (kraujas ir kt.) - 11 |
| c) mikroobjektais - 6; | g) kiti pėdsakai ir objektai, iš kurių dažniausiai buvo |
| d) nieko nerasta nepaimta - 62. | nurodoma, kad tai nukentėjusiojo drabužiai, avalynė- 29; |

Visiems surastiems, paimtiems objektams ir pėdsakams buvo paskirti objektų tyrimai. Dažniausiai buvo skiriamas medicininis objektų tyrimas, rečiau - eismo įvykio tyrimas. (Žr.17 pav.).



17 pav. Ekspertizės ar objektų tyrimai paskirti įvykio vietoje paimtiems pėdsakams ir objektams tirti

Ikiteisminio tyrimo medžiagų analizės metu buvo domimasi kokia dažniausiai skiriamų ekspertizių ar objektų tyrimų- medicininės ir eismo įvykio tyrimų atlikimo trukmė. Paaiškėjo, kad per laikotarpį iki 1 mėnesio buvo atlikta 49 medicininiai tyrimai ir 8 eismo įvykių tyrimai, ir tai sudaro 41% (procentą) visų atliktų medicininė ir 35% (procentus) eismo įvykių tyrimų. Tačiau net 7 kartus medicininis tyrimas trūko iki 6 mėn. ir 5 kartus eismo įvykių tyrimas trūko iki 4 mėn. (Žr. 18 pav.).



18 pav. Paskirtų medicininės, eismo įvykio ir kitų ekspertizių ar objektų tyrimų trukmė

Praktikoje neretai susiduriama su atvejais, kai teismui nagrinėjant eismo įvykių bylas, pateikiamas dokumentas, kurį įtariamojo, kaltinamojo, gynėjo ar kito proceso dalyvio prašymu atlikęs eismo įvykio tyrimą, surašė privatus ekspertas ar kitas asmuo, turintis specialių žinių. Dažniausiai toks dokumentas vadinamas specialisto išvada, tačiau remiantis teismų praktika proceso dalyvio prašymu atliktas tyrimas nėra objektų tyrimas BPK 205 straipsnio prasme, o privataus eksperto surašytas dokumentas pagal BPK 88 straipsnį nėra nei ekspertizės aktas, nei pagal BPK 90 straipsnį specialisto išvada. Šio dokumento esmė atskleista TEĮ 18 straipsnio 2 dalyje, kurioje nurodyta, kad sutartiniais pagrindais atliktų tyrimų rezultatai, užfiksuoti rašytiniame dokumente, neturi teismo ekspertizės akto statuso. Taigi dokumentas turėtų būti vadinamas konsultacine išvada.¹²⁵ Tokia išvada tiriama ir vertinama kaip ir kiti dokumentai, o iškilus abejonėms dėl asmens, davusio konsultacinę išvadą, specialių žinių, tirtos medžiagos išsamumo, taikytų tyrimo metodų ar kitais klausimais, asmuo, davęs tokią išvadą, kviečiamas į teismo posėdį ir apklausiamas kaip specialistas.

Proceso dalyvio teismui pateikta privataus eksperto konsultacinė išvada paprastai prieštarauja byloje esančiai specialisto išvadai ar ekspertizės akto išvadoms. Tai matyti iš darbo praktikos, atlikus teisėjų, prokurorų ir ikiteisminio tyrimo tyrėjų apklaustas. Tiek teisėjų, tiek prokurorų bei tyrėjų nuomone skiriasi specialiu žinių pagrindų gautos išvados privačių ir valstybinėje įstaigoje dirbančių ekspertų, ypač atliekant eismo įvykių tyrimą ar ekspertizę. Tokios nuomonės buvo visi apklausti prokurorai, 93 % (procentai) teisėjų ir 92 % (procentai) tyrėjų. Teisėjų buvo paminėta, kad privačių ekspertų konsultacinės išvados neobjektyvios, daugumoje atitinka jas užsakiusių kaltinamųjų ar nukentėjusiųjų poziciją, skiriasi naudojami metodai ir privačių ekspertų beveik visais atvejais prieštarauja valstybinėse įstaigose dirbančių ekspertų išvadoms ar aktams. Tiek prokurorai, tiek tyrėjai pasisakė, kad privačių ekspertų konsultacinės išvados visada palankios užsakovams ir prieštaraujančios valstybinių ekspertų išvadoms ar aktams.

¹²⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo Baudžiamojo proceso kodekso normų, reglamentuojančių įrodinėjimą, taikymo teismų praktikoje apžvalga // Teismų praktika. 2007. Nr. 27. „Dėl specialisto ir eksperto dalyvavimo teismo posėdyje, ekspertizės skyrimo ir darymo bylos nagrinėjimo teisme metu“.

Esant byloje privataus eksperto konsultacinei išvadai teismas sprendžia klausimą ar yra prieštaravimų tarp išvadų, ir imasi priemonių jiems pašalinti, apklausiant privatų ekspertą bei valstybinėje įstaigoje dirbantį ekspertą. Tačiau jeigu specialisto ar eksperto apklausa nepadeda išsiaiškinti, kuri išvada yra nepagrįsta, turi būti skiriama nauja ekspertizė. Lietuvos Aukščiausiasis teismas pripažįsta teisinga tokia praktika, kad pakartotinė ekspertizė paprastai skiriama atlikti ekspertizės įstaigai.¹²⁶

Medicininis objektų tyrimas ir ekspertizė

Medicininiai objektų tyrimai atliekami VTMT, kurios paskirtis – atlikti teismo medicinos ekspertizes pagal teismų nutartis ir tyrimus pagal prokurorų ir ikiteisminio tyrimo įstaigų pareigūnų užduotis (...), diegti naujus tyrimo metodus ekspertinėje praktikoje, vykdyti mokslo tiriamąją ir taikomąją bei metodinę veiklą teismo medicinos srityje.¹²⁷

Vienas VTMT pagrindinių uždavinių yra teikti teismo medicinos paslaugas, todėl tikslinga būtų išskirti VTMT ekspertiniuose skyriuose ir poskyriuose atliekamus tyrimus ir ekspertizes, kurios dažniausiai skiriamos tiriant eismo įvykius:

1. mirusiųjų žmonių kūnų ir jų dalių teismo medicinos tyrimai ir ekspertizės;
2. gyvų asmenų sužalojimų tyrimas ir ekspertizės;
3. toksikologinės ekspertizės¹²⁸;
4. sereologijos ir DNR ekspertizės;
5. nukentėjusiojo drabužių mechaninių pažeidimų ekspertizės, nustatant jų padarymo būdą;
6. kriminalistikos laboratorijoje atliekamos mus dominančios ekspertizės ir tyrimai: sužalojimų mechanizmo ir sužalojimą padariusio įrankio savybių nustatymas;
7. kitos ekspertizės, kurios tiriant eismo įvykius netaikomos.

Kiekvienu atveju, kai eismo įvykio dalyviai pasilieka įvykio vietoje ar pristatomi į gydymo įstaigą, jų blaivumui nustatyti imamas kraujas. Vėliau kraujas yra siunčiamas tyrimui į VTMT prie LR TM Toksikologijos laboratoriją. Čia dirbantys specialistai atlikdami atitinkamus tyrimus teisės saugos institucijai pateikia išvadą, kurioje yra nurodytas tikslus atsakymas dėl asmens blaivumo, apsvaigimo.

Atvejais kai eismo įvykio metu žūva arba yra sužeisti žmonės visada kreipiamasi su užduotimi į VTMT ekspertus, specialistus dėl išvados gavimo. Priklausomai nuo tyrimo situacijos užduodami ekspertui klausimai gali būti įvairūs. Tačiau visais atvejais nusikalstamos veikos kvalifikavimui, būtina nustatyti nukentėjusiųjų asmenų sveikatos sutrikdymo mastą. Jeigu reikia atlikti lavono tyrimą, visais atvejais klausama mirties priežastis. Šiuo atveju tyrimo objektu yra

¹²⁶Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartys baudžiamosiose bylose Nr. 2K-76/2006, 2K-78/2006.

¹²⁷ LR teisingumo ministro 2009 m. gruodžio 29 d. įsakymas Nr. 1R-415 „Dėl Valstybinės teismo medicinos tarnybos prie Lietuvos Respublikos Teisingumo ministerijos nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės žinios, Nr. 159-7257

¹²⁸ Toksikologinė ekspertizė-alkoholių, jų koncentracijos, narkotinių ir psichotropinių, vaistinių ir kt. medžiagų nustatymas kraujyje, šlapime, skrandžio turinyje, kraujo išlajose, smegenų skystyje ir kitose biologinėse terpėse.

žmogaus kūnas, todėl šis tyrimas skiriamas pirmiausia. Tiriant eismo įvykius, kai buvo partrenktas pėsčiasis, tikslinga užduotyje teismo medicinos ekspertui užduoti klausimą iš kurios pusės buvo pirminis smūgis, ar sužalojimai būdingi asmeniui partrenktam automobilio ir būtinai nurodant žinomas eismo įvykio aplinkybes, kelio dangą, pėsčiojo judėjimo tempą, kryptį bei transporto priemonės duomenis, jei yra žinoma.

Autorės darbo praktikoje iškilo situacija, kai budėjimo metu, buvo gautas pranešimas, kad nežinoma transporto priemonė partrenkė pėsčiąjį. Atvykus į eismo įvykio vietą ant šaligatvio buvo rasta dėmė panaši į kraują. Jokių pasišalinusios transporto priemonės pėdsakų rasta nebuvo. Eismo įvykį mačiusių liudininkų taip pat nebuvo. Teismo medicinos ekspertas atlikęs nukentėjusiojo kūno medicininį tyrimą nurodė, kad sužalojimai nebūdingi asmeniui partrenktam automobilio, jie galėjo atsirasti asmeniui nukritus iš savo ūgio aukščio ir galva, veido sritimi atsitrenkiant į kietą paviršių. Pėsčiojo kraujo tyrimo rezultatai parodė, kad jam nustatytas sunkus girtumo laipsnis. Taigi specialisto išvados dėka buvo nustatyta, kad pėsčiasis negalėjo būti sužalotas eismo įvykio metu.

„Darant teismo medicinos ekspertizę ar tyrimą sveikatos sutrikdymo¹²⁹ mastui nustatyti, įvertinamas kūno sužalojimas¹³⁰ ir susargdinimas¹³¹ ir pateikiama išvada dėl: medicininio pobūdžio (teismo medicinos diagnozė); padarymo mechanizmo (galimų padarymo priemonių ir būdų); padarymo laiko; sveikatos sutrikdymo masto.“¹³²

Teismo medicinos tyrimą galima atlikti remiantis nukentėjusiojo asmens medicininiais dokumentais arba juos apžiūrint minėtoje įstaigoje. Nežymus sveikatos sutrikdymo mastas nustatomas, kai sužalojimas arba susargdinimas sveikatą sutrikdo ne ilgesniam kaip 10 dienų laikotarpiui arba nukentėjusysis praranda 5 procentus profesinio¹³³ arba bendro darbingumo¹³⁴.

Nesunkus sveikatos sutrikdymas nustatomas, kai dėl sužalojimo ar susargdinimo nebūna sunkaus sveikatos sutrikdymo numatytų padarinių, bet sužalojimas ar susargdinimas sutrikdo sveikatą ilgesniam nei 10 dienų laikotarpiui, arba nukentėjusysis praranda nedidelę dalį – daugiau nei 5 procentus, bet mažiau nei 30 procentų – profesinio ar bendro darbingumo.¹³⁵

¹²⁹ Sveikatos sutrikdymas – tai žmogaus sužalojimas ar susargdinimas pažeidžiant jo kūno audinių (organų) vientisumą ar sutrikdant jų funkcijas.

¹³⁰ Sužalojimas – tai žmogaus kūno audinių ar organų anatominio vientisumo ar jų funkcijų pažeidimas mechaniniu, fiziniu ar cheminiu poveikiu.

¹³¹ Susargdinimas – tai organizmo funkcijų sutrikdymas biologiniu, fiziniu, cheminiu ar psichiniu poveikiu arba nesuteikiant būtinos medicinos pagalbos.

¹³² Lietuvos Respublikos teisingumo ministro, sveikatos apsaugos ministri ir socialinės apsaugos ir darbo ministro 2003 m. gegužės 23 d. įsakymas Nr.V-298/158/A1-86 „Dėl sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklių patvirtinimo“ // Žin. 2003-05-30, Nr. 52-2357.10 p.

¹³³ Bendras darbingumas – žmogaus sugebėjimas ir galimybė dirbti darbus, kuriems nereikia specialių žinių, kvalifikacijos ir įgūdžių.

¹³⁴ Profesinis darbingumas – žmogaus gebėjimas ir galimybė dirbti darbus, kuriems reikia specialių žinių, kvalifikacijos ir įgūdžių.

¹³⁵ Lietuvos Respublikos teisingumo ministro, sveikatos apsaugos ministro ir socialinės apsaugos ir darbo ministro 2003 m. gegužės 23 d. įsakymas Nr.V-298/158/A1-86 „Dėl sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklių patvirtinimo“ // Žin. 2003-05-30, Nr. 52-2357.7 p.

Eismo įvykių tyrimas ir ekspertizė

Tiriant eismo įvykius ekspertinis eismo įvykių tyrimas atliekamas labai dažnai, nes į tam tikrus transporto techninės srities klausimus galima atsakyti tik panaudojant specialias žinias. Eismo įvykio tyrimo dalykas yra susijusių su eismo įvykiu sistemos „vairuotojas-automobilis-kelias-aplinka“ elementų ir šios sistemos ryšių, kurių pažeidimas įtakojo ar sukėlė eismo įvykį, būklės nustatymas, panaudojant specialias žinias. Lietuvoje eismo įvykių tyrimą, ekspertizę atlieka Lietuvos teismo ekspertizė centro ekspertai. Atlikdami tyrimą dažniausiai naudoja kompiuterinį modeliavimą, deformacijos analizę, matematinį skaičiavimą, kompiuterinę programą „(...) austrų firmos Datentechnik Steffan programos PC-CRASH 3.1 versiją, skirtą automobilių susidūrimo mechanizmo ir automobilių judėjimo dinamikai atkurti“¹³⁶, taip pat vadovaujasi atliktų eksperimentų duomenimis

Eismo įvykių tyrimo objektai: eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės, jų agregatai, mazgai, detalės; eismo įvykio vieta ir bylos medžiagos duomenys apie eismo įvykį ir daiktiniai įrodymai.¹³⁷

Eismo įvykių tyrimo pagrindiniai uždaviniai:

1. Eismo įvykio mechanizmą apibūdinančių aplinkybių tyrimas, siekiant nustatyti:

- jėgų veikimo kryptį tarp susidūrusių transporto priemonių, jų greitį, judėjimo kryptį;
- transporto priemonių ir kitų objektų išsidėstymą kelyje bei tarpusavyje kontakto metu;
- pažeidimų ant transporto priemonių susidarymo seką ir priežastis;
- transporto priemonės judėjimo trajektorijos įveikimo laiką tam tikruose konkrečiuose plotuose;
- objektyvaus kliūties ar eismo saugumo pavojaus atsiradimo laiką.

2. Transporto priemonių vairuotojų veiksmų tyrimas, siekiant nustatyti:

- technines vairuotojo galimybes tam tikru laiku atlikti veiksmus, reikalaujamus KET ir kokiais KET techniniais reikalavimais turėjo vadovautis vairuotojas, kad užtikrinti saugų eismą;
- technines vairuotojo galimybes išvengti eismo įvykio kliūties ar pavojaus eismo saugumui atsiradimo momentu, jeigu jis galėjo tą kliūtį pamatyti;
- panaudojant techninius duomenis ir atsižvelgiant į techninius veiksnius, nustatyti priežastinį ryšį tarp vairuotojo veikimo (neveikimo) vairuojant transporto priemonę ir eismo įvykio kilimo;

3. Transporto priemonių techninės būklės tyrimas, siekiant nustatyti:

- kokie pradiniai parametrai ir ar yra veikiančios sistemos, mazgai;
- gedimų atsiradimo laiką, priežastis, pobūdį, gedimo ir eismo įvykio priežastinį ryšį;
- ar galėjo gedimas būti aptiktas prieš eismo įvykio kilimą;
- su transporto priemonių technine būkle susijusias aplinkybes, įtakojušias ar galėjusias turėti įtakos eismo įvykio kilimui;

¹³⁶ Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, Lietuvos teismo ekspertizės institutas. Kriminalistikos ir teismo ekspertizės problemos. Mokslo darbų rinkinys, 1996. P. 298.

¹³⁷Teismo ekspertizės: jų skyrimas, klausimų formulavimas, medžiagos joms rengimas. LTEC. Vilnius, 2004. P. 39.

4. Kelio sąlygų, kuriomis kilo eismo įvykis, tyrimas, siekiant nustatyti:

- kelio važiuojamosios dalies sukibimo savybes, jų atitikimą techniniams reikalavimams;
- kelio ženklų, ženklinimo ir kelio įrenginių atitikimą techniniams reikalavimams;
- matomumą iš vairuotojo vietos, atsižvelgiant į eismo įvykio vietos landšaftą ir kelio profilį;
- priežastinį ryšį tarp netinkamos kelio būklės ir eismo įvykio kilimo.

Eismo įvykio tyrimą ar ekspertizę būtina skirti, kai yra matomi transporto priemonės gedimo požymiai (išskyrus atvejus, kai akivaizdu, jog gedimas yra eismo įvykio – susidūrimo, užvažiavimo, apvirtimo – pasekmė) arba vairuotojas nurodo, jog prieš eismo įvykį sugedo valdymo sistema. Negalima manyti, jog pakanka gedimo faktą užfiksuoti transporto priemonės apžiūros protokole, neskiriant vėliau eismo įvykio ekspertizės (tyrimo), nes šiuo atveju lieka neišaiškinti klausimai apie gedimo atsiradimo laiką (prieš eismo įvykį ar jo kilimo metu), ir ar galėjo vairuotojas (mechanikas) laiku juos aptikti. Neatsakius į šiuos klausimus lieka neaiškus eismo įvykio mechanizmas – trūksta objektyvių duomenų apie transporto priemonių greitį, apie susidūrimo (užvažiavimo) vietą, apie transporto priemonių sąveikos pobūdį ir t.t.

Ekspertizės ar tyrimo skyrimas vairuotojų veiksams įvertinti yra būtinas, jeigu eismo įvykis kilo dėl atsiradusios išorinės kliūties transporto priemonės judėjimo kelyje ir vairuotojas buvo priverstas vykdyti KET reikalavimus ribotame laike, ekstremaliai keisdamas važiavimo režimą. Ekspertinio tyrimo metu nustatoma, kaip turėjo elgtis vairuotojas susidariusioje situacijoje, ar turėjo techninę galimybę įvykdyti KET numatytus veiksmus ir išvengti eismo įvykio, atsižvelgiant į konkrečios situacijos ypatumus, kelio sąlygas ir transporto priemonės būklę.

Autorės darbo praktikoje, buvo tiriamas eismo įvykis įvykęs 2009-07-23 apie 15:18 val., Vilniuje, Ukmergės g., kai R. D. vairuodamas automobilį ir vengdamas galimo susidūrimo su tyrimo metu nenustatytu automobiliu, išvažiavusiu į pagrindinį kelią, išvažiavo į priešpriešinio eismo juostą, kur susidūrė su priešpriešai važiavusiu automobiliu, kurio vairuotoja eismo įvykio metu patyrė nesunkų sveikatos sutrikdymą. Susiklosčius tokiai eismo įvykio situacijai, siekiant nustatyti ar vairuotojui buvo pakankamas atstumas sustabdyti automobilį buvo pakirta užduotis atlikti eismo įvykio tyrimą. Specialisto išvadoje buvo nurodyta eismo įvykio eiga, kad R.D. važiuodamas Ukmergės gavės trečia eismo juosta ir būdamas apie 67 m atstumu nuo išvažiavimo iš degalinės sureagavo efektyviam automobilio užstabdymui. Užstabdytam automobiliui praslydus 18,3 m atstumą ir automobiliui judant apie 45 km/h greičiu, vairuotojas R. D. staigiai nusuko automobilį į kairę, ko pasėkoje automobilis judėdamas ratų šoninio paslydimo režimu išvažiavo į Ukmergės gatvės važiuojamosios dalies kairę pusę ir, judėdamas apie 19 km/h greičiu, susidūrė su priešpriešiais link miesto centro apie 75 km/h greičiu važiavusiu automobiliu. Buvo nustatyta, kad automobilio vairuotojas R. D. prieš stabdymą važiavo apie 80 km/h greičiu. Važiuodamas nustatytu 80 km/h greičiu, tuo labiau leistinu 60 km/h greičiu ir reaguodamas automobilio efektyviam stabdymui, kai iki išvažiavimo iš degalinės buvo apie 66 m, turėjo techninę galimybę visiškai

sustabdyti automobilį iki išvažiavimo, iš kurio, išvažiavęs nenustatytas automobilis, nedavė vairuotojui R. D. kelio ir tokiu būdu susidūrimas su išvažiavusiu automobiliu nebūtų įvykęs. Taigi specialių žinių pagrindu gauti duomenys padėjo nustatyti, kad vairuotojui buvo pakankamas atstumas sustabdyti automobilį ir išvengti eismo įvykio.

Tyrimo metu buvo domimasi, kiek gi laiko LTEC ekspertui vidutiniškai užtrunka atlikti vieną eismo įvykio tyrimą? 9 ekspertams atlikti tyrimą vidutiniškai reikia daugiau nei 3 darbo dienų, 4 tyrimas užtrunka virš 5 darbo dienų. Taigi eismo įvykio tyrimo atlikimas reikalauja nemažai laiko ir energijos sąnaudų.

Vairuotojo veiksams įvertinti ekspertizės ar tyrimo skirti nereikėtų (jie gali būti įvertinti ir neturint specialių žinių), jeigu eismo įvykis buvo padarytas vairuojant techniškai tvarkingą transporto priemonę, palankiomis eismo sąlygomis, nesant išorinių kliūčių, verčiančių vairuotoją ekstremaliomis sąlygomis vykdyti KET, t.y. jeigu situacijos susidarymas priklauso nuo to, kokių veiksmų imsis vairuotojas ir kaip juos realizuos, arba jeigu dėl vienu ar kitu priežasčių (turima omenyje fizinė būklė) vairuotojas nesugeba atlikti būtinų veiksmų transporto priemonei suvaldyti, pvz.: dėl vairuotojo viršyto saugaus greičio, nuovargio, apsvaigimo ar kt.

Skiriant ekspertizę ar tyrimą reikalingą transporto priemonės techninei būklei, transporto priemonių tarpusavio buvimo vietai susidūrimo metu nustatyti, tyrimui pateikiamos ir pačios transporto priemonės (šiems klausimams išspręsti vien tik transporto priemonių apžiūros protokolų su nuotraukomis dažniausiai nepakanka). Iki transporto priemonės pateikimo ekspertui ar jo atvykimo į transporto priemonės stovėjimo vietą, turi būti užtikrintas transporto priemonės saugojimas. Negalima leisti reguliuoti mechanizmų, keisti mazgų, papildyti stabdžių skysčio, tepalo ar atlikti kokių nors remonto darbų. Jeigu būtina nustatyti kokios nors transporto priemonės detalės ar mazgo gedimo priežastį ir laiką, galima tyrimui pateikti tik detalę ar mazgą, juos išmontavus iš transporto priemonės, detaliai šį veiksma aprašius ir atitinkamai įforminus. Apžiūros protokole būtina smulkiai aprašyti paaimamos detalės (mazgo) išorinį vaizdą ir padėtį automobilyje, nufotografuoti ir pateikti ekspertinei įstaigai su užduotimi (nutartimi) skirti tyrimą (ekspertizę). Pateikiant ekspertams suirusią detalę, būtina pateikti visas jos dalis; suirimo paviršiai turi būti apsaugoti nuo mechaninio poveikio (trynimo, smūgių), drėgmės ir pan. Pateikiant tyrimui tachografo diską įpakavimui geriausia naudoti voką, kad jo paviršius būtų apsaugotas nuo deformacijos ar sugadinimo. Ant voko būtina nurodyti prietaiso laikmačio būklę disko paėmimo metu (veikė, neveikė), plombų būklę disko paėmimo metu.

Tirdami transporto priemones, jų mazgus ekspertai gali atsakyti į tokius klausimus:

1. Ar yra priežastinis transporto priemonės techninio gedimo, nustatyto apžiūros metu ir konkretaus eismo įvykio kilimo ryšys?
2. Ar vairuotojas turėjo techninę galimybę išvengti eismo įvykio, esant transporto priemonės būklei tokiai kaip įvykio metu?

Tirdami eismo įvykio mechanizmo aplinkybes ekspertai gali atsakyti į klausimus:

1. Kokiu atstumu nuo užvažiavimo ant pėsčiojo vietos buvo transporto priemonė tuo momentu, kai pėsčiasis, judėdamas skersai kelio važiuojamosios dalies, sukėlė grėsmę?
2. Kokia buvo transporto priemonių susidūrimo (apsivertimo) eiga, (mechanizmas)?
3. Kokia techniniu požiūriu pagrindinė sąlyga kilti šiam eismo įvykiui?

Tiriant eismo dalyvių veiksmus, ekspertai kompetentingi atsakyti į tokius klausimus:

1. Ar yra priežastinis transporto priemonės vairuotojo vairavimo veiksmų ir eismo įvykio ryšys?
2. Ar vairuotojo veiksmai (nurodant kokie) techniniu požiūriu buvo priimtini toje kelio situacijoje?
3. Ar transporto priemonės vairuotojas, važiuodamas ... km/h greičiu, turėjo techninę galimybę išvengti užvažiavimo ant pėsčiojo, jeigu pėsčiasis, keldamas eismo saugumo grėsmę, judėjo (nurodoma, kokiu tempu: lėtu, normaliu, greitu žingsniu, bėgo, greitai bėgo) skersai kelio (gatvės) važiuojamosios dalies, iki užvažiavimo vietos įveikdamas ... m atstumą?¹³⁸

Atlikto tyrimo metu paaiškėjo, kad didelių problemų tyrėjams pateikiant klausimus ekspertams nekyla. 69 % (procentai) iš apklaustųjų LTEC ekspertų atsakė, kad dažniausiai klausimai pateikiami konkretūs, 24 % (procentai) nurodė, kad konkretūs ir 7% (procentai) nurodė, kad nekonkretūs. Nors kaip paaiškėjo nemaža dalis, 31 % (procentų) LTEC ekspertų jiems pateiktus klausimus atsako iš dalies, nes pateikiama nepilnai surinkta medžiaga, 46 % (procentai) atsako pilnai ir 23 % (procentai) neatsako, nes trūksta duomenų medžiagoje.

Eksperto galimybė išspręsti pateiktus klausimus labiausiai priklauso nuo to, ar pakankamai pateikta pradinių duomenų tyrimui. Eismo įvykio vietos apžiūros protokolas ir planas prie jo yra pagrindiniai eismo įvykių eksperto tyrimo objektai, todėl nuo jų parengimo kokybės priklauso galimybė atlikti išsamų ekspertinį tyrimą ir atsakyti į pateiktus klausimus.¹³⁹ Tyrimui pateikta medžiaga turi būti surinkta kokybiškai ir atitinkamai pagal baudžiamojo proceso įstatymus, nes ekspertas atlikdamas tyrimą remiasi tik jam pateikta medžiaga. Apklauskos metu visi LTEC ekspertai nurodė, kad atlikdami eismo įvykių tyrimą jie susiduria su problema, kad tyrimui pateikiama ne visa medžiaga arba blogai surinkta. Vilniaus r. PK ikiteisminio tyrimo tyrėjų apklauskos metu paaiškėjo, kad komisariate dirba vienas specialistas, įgaliotas atlikti eismo įvykio vietos tyrimą, kuris sėkmingai vyksta į eismo įvykio vietas ir atlieka jų tyrimą. Tokiu būdu pats ikiteisminis tyrimas vyksta daug operatyviau, išvengiama perteklinių tyrimų LTEC, ženkliai sumažėja ekspertų darbo krūvis. Taip pat buvo pasidomėta, ar LTEC ekspertai dažnai reikalauja papildomos medžiagos tyrimui pateikimo, ir paaiškėjo, kad reikalauja retai - 61 % (procentas); dažnai - 30 % (procentų) ir 7 % (procentai) labai retai.

¹³⁸ Teismo ekspertizės: jų skyrimas, klausimų formulavimas, medžiagos joms rengimas. LTEC. Vilnius, 2004. P. 36.

¹³⁹ LTEC metodinės rekomendacijos. <http://www.ltec.lt/eismo-ivykiu-metodines>. [prisijungta: 2011-02-17]

Skiriant eismo įvykio tyrimą jo aplinkybėms nustatyti (išskyrus trasologiniais metodais sprendžiamus klausimus dėl transporto priemonės sąveikos pėdsakų) ir vairuotojų veiksams įvertinti, tyrėjas užduotyje privalo nurodyti visus duomenis, reikalingus skaičiavimams atlikti, nes ekspertas neturi teisės savarankiškai jų atrinkti iš ikiteisminio tyrimo medžiagos (akistatų, liudytojų, nukentėjusiųjų apklausų ir t.t.). Transporto priemonių užvažiavimų ant pėsčiojo tyrimo metu reikia nurodyti pėsčiojo ėjimo kryptį, transporto priemonės važiavimo krypties atžvilgiu, judėjimo tempą (lėtai, ramiai, greitai ėjo, ramiai, greitai bėgo), lytį, amžių, ar buvo apsvaigęs. Jeigu pėsčiojo ėjimo tempas keitėsi, tai būtina nurodyti kokį atstumą ir kokiu tempu jis nuveikė. Jeigu tiriamas eismo įvykis, kurio metu transporto priemonės manevravo, būtina nurodyti duomenis apie tai, koks atstumas buvo ar transporto priemonių prieš pat pradėdant manevrą, jų išsidėstymas važiuojamojoje dalyje, važiavimo greitis, ar buvo rodomi posūkių signalai.¹⁴⁰

Kliūtimi ekspertinėje praktikoje laikomas nejudantis objektas arba objektas, judantis transporto priemonės eismo juostoje ta pačia ar priešinga kryptimi (lygiagrečiai kelio riboms), nekeičiantis judėjimo krypties tiesiogiai iki suartėjimo su transporto priemone, kontaktas su kuria gali sukelti eismo įvykį. Pavojumi eismo saugumui suprantama kelio situacija, kurią sukuria objektas, pavojingai judantis transporto priemonės eismo juostoje, arba aplinkybė, kelianti pavojų eismo saugumui (vairuotojo apakinimas, vairo valdymo gedimas ir pan.).¹⁴¹

Jeigu eismo įvykis įvyko tamsiu paros metu automobiliui susidūrus su neapšviestu objektu (pėsčiojo, dviratininko partrenkimas), būtina atlikti kliūties matomumo eksperimentą įvykio vietoje (kliūties matomumas - tai atstumas, kuriuo iš vairuotojo vietos matoma konkreti kliūtis kelyje, pvz. einantis, gulintis pėsčiasis, dviratininkas, automobilis be šviesos signalizacijos ir pan.). Tikslinga ši eksperimentą atlikti tuoj pat po eismo įvykio vietos apžiūros.

Eismo įvykio dalyvių veiksnių teismo įvertinimas, eismo įvykio ekspertizėje, pasireiškia transporto priemonių vairuotojų veiksnių atitikimo (neatitikimo) KET nustatymu. KET techninėms normoms priskiriami visi eismo dalyviams skirti nurodymai, draudimai, išskyrus bendrus reikalavimus ir vairuotojų pareigų, nesusijusių tiesiogiai su transporto priemonės gedimo aptikimu, aptarnavimu ir remontu, sąrašą. Todėl eismo įvykio ekspertizė nesiima nustatyti tokių akivaizdžių prieštaravimų KET reikalavimams, kaip vairavimas apsvaigus, neturint teisės ir kt. Būtina skirti sąvokas „taisyklių nesilaikymas“ ir „taisyklių pažeidimas“. Eismo įvykio ekspertizė nustato išskirtinai tik vairuotojo veiksnių neatitikimą KET reikalavimams, įvertindama tik šių veiksnių išorinę pusę ir nagrinėdama vairuotoją kaip objektą, atliekantį operacijų sistemą vairuojant transporto priemonę ir turintį vidutinius reakcijos laiko ir dėmesio rodiklius.¹⁴²

¹⁴⁰Назначение экспертиз по делам связанным с ДТП. Спр.-мет. Пособие для судей, следователей, дознавателей. МЮРФ. ГУ Северо-Западный РЦСЭ. Санкт-Петербург, 2006. Р. 10.

¹⁴¹Расследование ДТП. Методическое пособие по осмотру ДТП, проведению следственных экспериментов и назначению судебной экспертизы. Минск, 1998. Р. 108.

¹⁴²Ten pat. Р. 100.

Klausimas apie eismo dalyvio KET pažeidimą yra tyrėjo prerogatyva, ir jo sprendimas numato eismo dalyvio veiksmų, priežasčių ir elgesio motyvų psichologinę analizę. Išvada apie eismo dalyvio, kurio atžvilgiu gauta specialisto išvada, veiksmų neatitikimą atskiriems KET reikalavimams, gali padaryti tyrėjas ar prokuroras. Eismo įvykio ekspertizės ar tyrimo metu nustatomas priežastinis ryšys tarp transporto priemonės gedimo, kelio būklės, eismo dalyvio veiksmų ir eismo įvykio fakto (užvažiavimo, susidūrimo, apsvertimo). Neteisinga būtų klausti ekspertų apie priežastinį ryšį tarp eismo įvykio dalyvio veiksmų ir kilusių pasekmių (turtinės žalos, pėsčiojo mirties ir t.t.), taip pat apie tiesioginę eismo įvykio priežastį. Šiuos klausimus turi išspėsti tyrėjas (prokuroras), vertindamas duomenų visumą, tame tarpe ir eismo įvykio tyrimo išvadą.

Transporto priemonių pėdsakų trasologinis tyrimas ir ekspertizė

Transporto - trasologinė tyrimas ar ekspertizė skiriama susiklosčius tokiai eismo įvykio situacijai, kai transporto priemonė pasišalino, tačiau eismo įvykio vietoje liko jos pėdsakai; kai transporto priemonės liko eismo įvykio vietoje, tačiau reikia nustatyti jų tarpusavio padėtis susidūrimo momentu; kai reikia nustatyti pėsčiojo padėti partrenkimo metu ir kt.¹⁴³

Transporto - trasologinės ekspertizės dalykas tai - trasologijos ir autotechnikos specialių žinių pagrindu, duomenų susijusių su transporto priemonės, dalyvavusios eismo įvykyje identifikavimu, ikiteisminio tyrimo medžiagoje nustatymas.¹⁴⁴ Ekspertai, atliekantys transporto - trasologinę ekspertizę tiria pėdsakus, susidariusius eismo įvykio metu ant kelio dangos ir ant pakelės objektų (stulpelių, stulpų, medžių, pastatų sienų ir pan.), ant transporto priemonių ir jų sugadintų detalių, ant žmonių drabužių ir avalynės, taip pat bylos medžiagoje užfiksuotus duomenis apie eismo įvykio pėdsakus.

Transporto - trasologinės ekspertizės ar tyrimo objektai yra:

- transporto priemonių padangų protektorių ir kiti pėdsakai, jų išliejos;
- pėdsakų ar transporto priemonių mastelinės nuotraukos, vaizdo įrašai;
- kelių eismo įvykio vietos planas;
- daiktai ant kurių yra pėdsakai (avalynė, drabužiai);
- transporto priemonės dalys ar detalės, skysčiai, dažų dalelės;
- žmogus arba lavonas, jeigu ant jo kūno yra likę pėdsakai kaip sumušimai ar kiti sužalojimai. (tokiu atveju skiriama kompleksinė transporto trasologinė - medicininė ekspertizė).

Transporto - trasologinės ekspertizės ar tyrimo metu gali būti sprendžiami identifikaciniai ir diagnostiniai uždaviniai. Sprendžiant diagnostinius uždavinius gali būti nustatyta: transporto priemonių susidūrimo užvažiavimo ant pėsčiojo vieta; transporto priemonių padėtis viena kitos, pėsčiojo atžvilgiu prieš susidūrimą ir po jo. Tiksliau nustatyti transporto priemonių susidūrimo vietą

¹⁴³Полубов Н. И., Грамович Г. И., Полубов А. Н. Криминалистика. Минск, 2007. Р. 461.

¹⁴⁴Майлис Н. П. Криминалистическая техника: основы трасологии и криминалистического исследования оружия. Москва, 2006. Р. 318.

galima pagal jų ratų pėdsakus. Susidūrimo metu transporto priemonės greitis staigiai mažinamas, dėl ko transporto priemonės ratams sukantis iš inercijos susidaro pėdsakai, panašūs į tuos kurie susidaro ratams sukantis vietoje, žinoma jei ratas kontaktuoja su kelio paviršiumi. Dažnai susidūrimo metu transporto priemonė veikiama išorinių veiksnių keičia pirminę kryptį ir susidaro šoninio slydimo pėdsakai. Tokiu pėdsakų pradžia ir yra susidūrimo vieta. O sprendžiant identifikacinius uždavinius, gali būti nustatoma transporto priemonės ir jos dalių grupinis priklausomumas, konkrečios transporto priemonės identifikavimas. Tiriant detales ir jų dalis, kurios atsiskyrė nuo transporto priemonės eismo įvykio metu, gali būti nustatoma visuma pagal dalis.

Skiriant transporto - trasologinę ekspertizę ar tyrimą klausimai formuluojami priklausomai nuo turimų ekspertizės objektų, tyrimo tikslų ir uždavinių, pavyzdžiui ekspertų gali būti paklausta:

1. Kokia transporto priemonės dalimi padaryti drabužių (avalynės) pažeidimai?
2. Kokio tipo, modelio transporto priemonė (ar konkreti transporto priemonė) paliko pėdsakus?
3. Kokia kryptimi judėjo transporto priemonė, palikusi pėdsaką ant asfalto (drabužių ir kt.)?¹⁴⁵

Ekspertizei ar tyrimui gali būti pateikta pati transporto priemonė, jos dalis (pvz.: sparnas, bamperis), arba turi būti derinami klausimai su ekspertine įstaiga dėl eksperto nuvykimo į transporto priemonės buvimo vietą. Tiriant transporto priemonės užvažiavimą ant pėsčiojo tyrimui pateikiami nukentėjusiojo drabužiai, avalynė. Ant jų galima rasti transporto priemonės kontaktinio paviršiaus pėdsakų atspaudų, stiklo šūkių, tepalo pėdsakų ir kt. Be nurodytų tyrimo objektų, tyrimui pateikiami transporto priemonių ir įvykio vietos apžiūros protokolai, planai, duomenys apie pateikiamų tirti pėdsakų suradimą, fiksavimą ir paėmimą. Prireikus tyrimui pateikiami pavyzdžiai lyginamajam tyrimui: transporto priemonių dalys ir detalės, galėjusios palikti pėdsakus, rastus eismo įvykio vietoje.¹⁴⁶

Kompleksinis medicininis - eismo įvykio tyrimas ir ekspertizė

Kompleksinė ekspertizė - tai tyrimas, kurį atlieka specialistai turintys kelių mokslo sričių žinių naudojantys skirtingus tyrimo būdus ir metodus siekdami išspręsti skirtingų ekspertizių rūšių klausimus. Kiekvienas ekspertas savarankiškai atlieka tyrimą ir atsako į pateiktus klausimus tik jo kompetencijos ribose.¹⁴⁷ Kompleksinių tyrimų rezultatai surašomi bendrame ekspertizės akte arba specialisto išvadoje, nurodant kokius tyrimus atliko ir kokius faktus nustatė kiekvienas ekspertas. Ir pabaigoje duodama bendra išvada.

Eismo įvykių tyrime yra svarbūs kompleksiniai teismo medicininiai-eismo įvykio tyrimai. Eismo įvykio metu nukentėjęs žmogus sužalojamas būdamas įvairiose padėtyse, t. y. judant jam ir transporto priemonėms. Nukentėjęs gali būti nutrenktas, pavežtas ant automobilio, pervažiuotas ratais, vilktas ir t. t. Tokiais sudėtingais atvejais nustatyti, kuriuo eismo įvykio momentu ir kokiu

¹⁴⁵Teismo ekspertizės: jų skyrimas, klausimų formulavimas, medžiagos joms rengimas. LTEC. Vilnius, 2004. P. 39.

¹⁴⁶Тен пат. P. 36.

¹⁴⁷Вольнский А. Ф., Львов В. П. Криминалистика. Москва, 2009. P. 462.

būdu buvo sužalotas nukentėjęs žmogus, nepakanka vien medicinos žinių, t. y. VTMT teismo mediko specialisto išvados, kurioje būtų nurodytas sužalojimų pobūdis bei sveikatos sutrikdymo mastas. Tokiu atveju sužalojimų padarymo eigą būtina sieti su automobilio ir žmogaus kūno judėjimu įvairiais režimais, veikiant įvairioms jėgoms –inercijos, pasipriešinimo judėjimui ir t.t.

Praktikoje pasitaiko atvejų, kad transporto priemonės vairuotojas apklausos metu nurodo, kad eismo įvykio metu vairavo, įvykio metu žuvęs asmuo. O tą faktą patvirtinti ar paneigti padeda atliktas objektų tyrimas (ekspertizė). Atskirą metodologiniu požiūriu kompleksinių teismo medicininių-eismo įvykių ekspertizių grupę sudaro ekspertizės, kurias atliekant sprendžiama, kas eismo įvykio metu vairavo transporto priemonę. Tiriama, kaip, kokioje padėtyje ir kokiomis dalimis sužaloti transporto priemonėje buvę žmonės, jiems judant transporto priemonės viduje ir iškrentant iš jos eismo įvykio metu. Sudėtingiausia atkurti eismo įvykio mechanizmą, kai eismo įvykio metu transporto priemonė verčiasi, nes keleiviai patiria daug įvairių kūno sužalojimų. Tačiau transporto priemonių vairuotojų ir jų keleivių sveikatos sutrikdymo pobūdis skiriasi, todėl norint nustatyti kas buvo vairuotojas būtina pateikti tyrimui eismo įvykio aplinkybes, nurodant iš kurios pusės buvo pagrindinis smūgis, eismo įvykio vietos apžiūros protokolą ir jo priedus, teismo medicinos specialisto išvadą dėl nukentėjusiųjų sveikatos sutrikdymo masto nustatymo, sužalojimų pobūdį, drabužių tyrimą. Turi būti sudaroma galimybė ekspertams tiesiogiai ištirti tiek transporto priemones, tiek nukentėjusiųjų drabužius, avalynę, kitus daiktus.

Esant nestipriam priešpriešiniam susidūrimui keleivio ir vairuotojo sužalojimų pobūdis skiriasi, nes pavojų pastebėjęs asmuo stengiasi apsisaugoti. Jis rankomis ir kojomis bando atsiremti į automobilio salono dalis. Smūgio jėga persikelia į kojas. Šiuo atveju vairuotojui ši padėtis yra palankesnė, nes jis pirmas pastebi kliūtį, todėl jis mažiau nukenčia nei šalia sėdintis asmuo. Bet jei priešpriešinį susidūrimą įvyksta su žymiai platesne ir didesne transporto priemone, tokiu atveju labiau nukenčia vairuotojas, esant stipriam susidūrimui jis atsitrenkia į automobilio vairą, dėl ko atsiranda įvairūs sužalojimai krūtinės srityje.

Atlikti kompleksines teismo medicinines - eismo įvykio ekspertizes pavedama dviem skirtingoms ekspertinėms įstaigoms: LTEC ir VTMT ekspertams. Užduotyje arba nutartyje nurodant vadovaujančią įstaigą, jai pateikiama bylos medžiaga ir reikiami daiktiniai įrodymai. Kitai ekspertinei įstaigai, pateikiama tik užduotis (nutartis) skirti ekspertizę.

Skiriant kompleksinę teismo medicininę-eismo įvykio ekspertizę gali būti klausinama:

1. Kokioje padėtyje buvo nukentėjusysis ... pradinio smūginio kontakto su transporto priemone momentu (stovėjo, gulėjo, klūpėjo, tupėjo ir t. t.)?
2. Nukentėjęs dviratininkas nutrenkimo momentu važiavo dviračiu ar ėjo vesdamas dviratį?
3. Kokioje vietoje ir padėtyje buvo nukentėjęs asmuo (asmenys) transporto priemonėje jį (juos) sužalojant per eismo įvykį?¹⁴⁸

¹⁴⁸ Teismo ekspertizės: jų skyrimas, klausimų formulavimas, medžiagos joms rengimas. LTEC. Vilnius, 2004. P. 47-48.

3. EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO IR PREVENCIJOS TOBULINIMO KRYPTYS

Atlikto tyrimo metu buvo nustatyta, kad Vilniaus apskrities vyriausiojo policijos komisariato struktūriniuose padaliniuose¹⁴⁹ nėra vienodos eismo įvykių tyrimo praktikos, dėl to, kad ne visur yra padaliniai, grupė ar atskiri pareigūnai, kurie specializuojasi eismo įvykių tyrime. Tik Vilniaus r. PK, Trakų r. PK yra atskiri tyrėjai, Vilnius m. skyrius, kurie specializuojasi eismo įvykių tyrime.

Apklausų metu paaiškėjo, kad tyrėjų tiriančių eismo įvykius specializacijos klausimas yra aktualus. Iš 152 apklaustų ikiteisminio tyrimo tyrėjų, 90 patvirtino, kad komisariate nėra padalinio, grupės ar atskirų pareigūnų, kurie specializuojasi eismo įvykių tyrime. Visų apklaustų respondentų nuomone didžiausi veiksniai darantys įtaką tyrėjų neprofesionalumui yra būtent tyrėjų specializacijos nebuvimas ir neorganizuojami mokymai. (Plačiau žr. 11 pav.).

Vilniaus apskrities VPK tyrėjai ir prokurorai atlikdami ikiteisminį tyrimą dėl kelių eismo saugumui taisyklių pažeidimo dažniausiai susiduria su tokiomis problemomis: (Žr. 1 lentelę.)

	Problemos	Tyrėjai (152)	Prokurorai (36)
1.	netinkama pareigūnų kvalifikacija	30	15
2.	jums trūksta įgūdžių tiriant eismo įvykius	84	2
3.	baudžiamojo proceso įstatymo taikymo problemos	16	0
4.	didelis darbo krūvis, specializacijos tiriant eismo įvykius nebuvimas	100	23
5.	didelis ekspertinių įstaigų darbo krūvis, skiriant objektų tyrimus ir ekspertizes šiose bylose	83	42
6.	organizacinio pobūdžio sunkumai	18	2
7.	nėra bendradarbiavimo tarp atskirų institucijų	24	4
8.	motyvacijos trūkumas	1	1
9.	materialinio techninio aprūpinimo stoka	30	14

1 lentelė. Problemos su kuriomis tenka susidurti tyrėjams ir prokurorams tiriant eismo įvykius
Pareigūnų ir prokurorų pagrindinės išvardintos problemos kylančios tiriant eismo įvykius yra susijusios su įgūdžių trūkumu, dideliu tyrėjų ir ekspertinių įstaigų darbo krūviu, tyrėjų specializacijos nebuvimu, netinkama kvalifikacija, materialinio techninio aprūpinimo stoka - mūsų manymu atspindi eismo įvykių tyrimo tobulinimo pagrindines kryptis. Respondentai vertindami tyrėjų žinias ir įgydžius tiriant eismo įvykius pritarė, kad tyrėjams reikia kelti kvalifikaciją, organizuoti kursus, mokymus eismo įvykių tyrimo tematika ir kt., o sudarytos sąlygos tobulėti ir kelti kvalifikacija nepakankamos. (Plačiau žr. 31-32 psl.). Kelių eismo nusikaltimų mechanizmo

¹⁴⁹ Kelių policijos valdybos Nusikalstamų veikų eismo saugumui tyrimo skyriuje, Vilniaus, Trakų, Širvintų, Ukmergės, Elektrėnų, Šalčininkų ir Švenčionių rajonų policijos komisariatuose.

išsiaiškinimas ir jų tyrimo efektyvumas labai priklauso nuo tyrėjo žinių apie pavojingų eismo situacijų, pasibaigiančių įvykių, atsiradimo ir raidos dėsningumus, tai padeda tyrėjui susigaudyti sudėtingame eismo įvykio mechanizme, aptikti atskirų faktorių ir aplinkybių sąryšį.

Analizuojant ikiteisminio tyrimo medžiagas buvo nustatyta, kad pirminė eismo įvykio medžiaga dažniausiai surenkama netinkamai. Visų pirma taip yra dėl to, kad pareigūnams trūksta kriminalistinio vaizdo fiksavimo žinių ir įgūdžių, techninių priemonių. Be to, atlikto tyrimo duomenimis policijos patrulis ne visada sugeba tinkamai užtikrinti eismo įvykio vietos apsaugą. Beveik visi, apklausti ekspertai (specialistai)¹⁵⁰ patvirtino, kad jų atliekamam tyrimui svarbiausią įtaką turi būtent pirminė eismo įvykio vietos medžiaga. (Plačiau žr. 36 psl.). Taigi, jei pirminė medžiaga bus surinkta netinkamai, vėliau atkurti eismo įvykio vietą nebus įmanoma, ir tai gali sužlugdyti tyrimą, apriboti jo galimybes. Todėl eismo įvykio vietos apsaugai turi būti skiriama daugiausia dėmesio, kad atvykęs ikiteisminio tyrimo tyrėjas, specialistas galėtų ją tinkamai užfiksuoti nepakeistą.

Iš pareigūnų apklausos rezultatų matyti, kad 51 % (procentų) tyrėjų tiriant eismo įvykius turi bendradarbiavimo su prokurorais problemų. Problemas įvardijo tokias, kad prokurorai nebendradarbiauja, jų duodami nurodymai nėra tikslingi, pertekliniai, kyla ginčų dėl eksperimentų atlikimo tikslingumo. Tuo tarpu prokurorų žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius 53 % (procentų) tyrėjų vertina vidutiniškai, 45 % (procentų) gerai. 72 % (procentai) prokurorų patvirtino, kad neturi bendradarbiavimo su tyrėjais problemų, 28 % (procentai) įvardijo, kad problemos yra, iš kurių paminėjo, kad tyrėjai kartoja tas pačias klaidas ir nereaguoja į pastabas.

Ilgą laiką specialistų dalyvavimo įvykio vietų apžiūrose rodikliai buvo palyginti aukšti (nuo 62 iki 66 % (procentai)) ir tenkino ikiteisminio tyrimo poreikius. 2003 m., įsigaliojus naujam BPK, situacija pasikeitė: apžiūrima ir tiriama tik apie 38,5 % (procentai) šalyje užregistruotų nusikaltimų vietų.¹⁵¹ Ištirti eismo įvykius, sukėlusius sunkias pasekmes, gali būti pakviestas teritorinės policijos įstaigos kriminalistinių tyrimų padalinio specialistas: surasti, užfiksuoti ir ištirti susijusių su įvykiu pėdsakų (avalynės, transporto priemonių, rankų, mikrodalelių ir kitų). Tokiu atveju specialistas išvadą gali įrašyti į įvykio vietos apžiūros protokolą arba surašyti atskirą išvadą. Jis gali atlikti kriminalistinį įvykio vietos vaizdo fiksavimą, asmens ar neatpažinto lavono atpažįtamąjį fotografavimą, daktiloskopavimą ar kitą užduotį. Prireikus gali būti pakviesti ir kitų sričių specialistai. Tačiau praktikoje tiriant eismo įvykius specialistai dalyvauja ypač retai. (Plačiau žr. 46 psl.). Visų respondentų apklausų rezultatai liudija apie tai, kad specialistai neaprupinti kriminalistinėmis techninėmis priemonėmis, kad galėtų tinkamai atlikti savo pareigas eismo įvykio vietoje. Jiems trūksta teorinio ir praktinio pasiruošimo, darbas organizuojamas netinkamai dėl ko darbo krūvis yra per didelis. (Žr. 14 pav.).

¹⁵⁰Vilniaus aps. VPK KTC, LTEC ir privatūs ekspertai, specialistai.

¹⁵¹Lietuvos policijos generalinio komisaro 2006 m. liepos 24 d. įsakymu Nr.5-V-454 patvirtinta teritorinių policijos įstaigų veiklos apžiūrint ir tiriant įvykio vietas tobulinimo koncepcija.

Pačių apklaustųjų tyrėjų nuomonė, dėl to ką reikėtų padaryti, kad pagerinti eismo įvykių tyrimą pasiskirstė taip:

1. pareigūnams organizuoti specialius mokymus-87;
2. sukombektuoti nuolat į eismo įvykių vietas vykstančias operatyvines grupes-84;
3. būtina pareigūnų specializacija tiriant eismo įvykių, kad pareigūnas išvykęs į įvykio vietą ir išforminęs eismo įvykį atliktų jo tyrimą-76;
4. būtinas specialistų dalyvavimas eismo įvykio vietos apžiūroje-73;
5. geriau organizuoti eismo įvykio vietos apžiūras-49;
6. gerinti pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą rengimą, kelti kvalifikaciją-41;
7. geriau aprūpinti kriminalistinėmis technikos priemonėmis-29;
8. skatinti eismo įvykių tyrimo metodikos specialios literatūros išleidimą-20;
9. pareigūnų motyvavimas-4;
10. materialiai skatinti pareigūnus-4;
11. stiprinti kontrolę-1;
12. eismo įvykių tyrime trūkumų nėra-0.

Vilniaus apskrities apylinkių prokuratūrų prokurorų pasiūlė eismo įvykių tyrimą pagerinti tokiomis priemonėmis:

1. būtina pareigūnų specializacija tiriant eismo įvykių, kad pareigūnas išvykęs į įvykio vietą ir išforminęs eismo įvykį atliktų jo tyrimą-33;
2. geriau organizuoti eismo įvykio vietos apžiūras-28;
3. sukombektuoti nuolat į eismo įvykių vietas vykstančias operatyvines grupes-23;
4. pareigūnams organizuoti specialius mokymus-18;
5. geriau aprūpinti kriminalistinėmis technikos priemonėmis-6;
6. gerinti pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą rengimą, kelti kvalifikaciją-6;
7. būtinas specialistų dalyvavimas eismo įvykio vietos apžiūroje-4;
8. pareigūnų motyvavimas-4;
9. materialiai skatinti pareigūnus-1;
10. stiprinti kontrolę-0;
11. skatinti eismo įvykių tyrimo metodikos specialios literatūros išleidimą-0;
12. eismo įvykių tyrime trūkumų nėra-0.

Vilniaus miesto 1-ojo, 2-ojo ir 3-ojo teismų teisėjai mano, kad būtina padaryti, kad pagerinti eismo įvykių tyrimą:

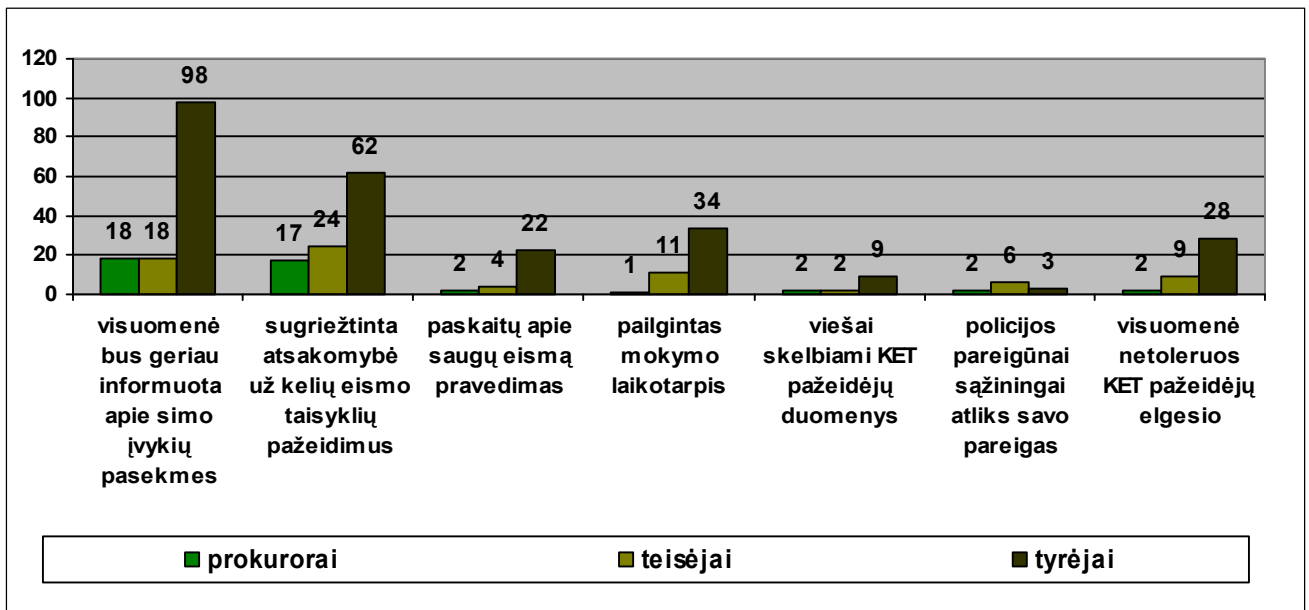
1. geriau organizuoti eismo įvykio vietos apžiūras-25;
2. būtina pareigūnų specializacija tiriant eismo įvykių, kad pareigūnas išvykęs į įvykio vietą ir išforminęs eismo įvykį atliktų jo tyrimą-22;
3. gerinti pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą rengimą, kelti kvalifikaciją-19;
4. būtinas specialistų dalyvavimas eismo įvykio vietos apžiūroje-12;
5. sukombektuoti nuolat į eismo įvykių vietas vykstančias operatyvines grupes-10;

6. pareigūnams organizuoti specialius mokymus-6;
7. geriau aprūpinti kriminalistinėmis technikos priemonėmis-5;
8. pareigūnų motyvavimas-2;
9. materialiai skatinti pareigūnus-1;
10. stiprinti kontrolę-0;
11. skatinti eismo įvykių tyrimo metodikos specialios literatūros išleidimą-0;
12. eismo įvykių tyrime trūkumų nėra-0.

Taigi visi apklaustieji laikėsi nuomonės, kad būtina geriau organizuoti eismo įvykio vietos apžiūras; ypač svarbi pareigūnų specializacija tiriant eismo įvykius, kad pareigūnas išvykęs į įvykio vietą ir išforminęs eismo įvykį atliktų jo tyrimą; sukomplektuoti nuolat į eismo įvykių vietas vykstančias operatyvines grupes; gerinti pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą rengimą, kelti kvalifikaciją; pareigūnams organizuoti specialius mokymus ir būtinas specialistų dalyvavimas eismo įvykio vietos apžiūroje, kad ji būtų atlikta kvalifikuotai, eismo įvykių tyrimo gerinimo tikslu.

Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika yra informacinis modelis, kuris jungia esmines, atsispindinčias objektyviojoje realybėje šios nusikalstamos veikos savybes ir požymius, atskleidžia eismo įvykio padarymo mechanizmą ir dėsningumus, kurie reikšmingi eismo įvykių tyrimui ir prevencijai. Kriminalistiškai reikšmingų jos struktūros elementų žinojimas „apginkluoja“ tyrėją, ir užtikrina, kad tyrimas bus efektyvus ir operatyvus. Eismo įvykių tyrimas glaudžiai susietas su jų prevencija, tai viena svarbiausių eismo saugumo problemos sprendimo būdų.

Eismo priežiūrą vykdančios pareigūnai visoje šalyje daug dėmesio skiria prevenciniam darbui kartu su kitomis institucijomis, visuomeninėmis organizacijomis organizuoja saugaus eismo akcijas, pamokas ugdymo įstaigose. Pareigūnų prevencinio darbo objektas – pilietis, esantis konkrečioje eismo situacijoje. O ši aplinkybė reikalauja iš pareigūno eismo dalyvio atžvilgiu elgtis tiksliai pagal įstatymo reikalavimus ir savo elgesiu skatinti asmenį sekti jo pavyzdžiu. Todėl tiek Vilniaus, tiek kitose Lietuvos apskrityse būtina organizuoti įvairias prevencinio pobūdžio akcijas, kaip pvz. „Perėjose jauskimės saugiai“, „Saugus kelias į mokyklą“, „Stop – karui keliuose“. Pagrindinis tikslas atkreipti valdžios atstovų dėmesį, kad vairuotojai jaustų atsakomybę ir žinoma, kad visuomenė būtų geriau informuota apie eismo įvykių pasekmes. Norėtume pažymėti, kad daugiau nei pusė visų apklaustų respondentų nurodė, kad jų nuomone eismo saugumas pagerės, jaigu visuomenė bus geriau informuota apie eismo įvykių pasekmes. Tokios pozicijos laikėsi 50 % (procentų) prokurorų, 43 % (procentai) teisėjų ir 64% (procentai) apklaustų ikiteisminio tyrimo tyrėjų. (Žr. 19 pav.).



19 pav. Eismo saugumo gerinimo priemonės

Eismo įvykių prevencijai svarbią įtaką daro ir policijos vykdomos prevencines įvairios eismo saugumo tikslinės priemonės, bendradarbiaujant su Europos kelių policijos tinklu (TISPOL), Valstybinės kelių transporto inspekcija ir kt. institucijomis. Apklausų metu siekiant sužinoti tyrėjų, teisėjų, bei prokurorų nuomonę dėl vienos ar kitos tikslinės priemonės efektyvumo, paaiškėjo, kad su eismo įvykių priežastimis susijusios policijos akcijų metu taikomos tikslinės priemonės: skirtos transporto priemonių leistino greičio kontrolei; pavojingo bei chuliganiško transporto priemonių vairavimo atvejams išaiškinti; transporto priemonių vairuotojų blaivumui ir apsvaigimui tikrinti; vadeliotojo, pėsčiųjų ir dviratininkų daromiems pažeidimams išaiškinti. 57 % (procentų) teisėjų nuomone, eismo saugumo prevencijai dėmesio skiriama per mažai. Taip pat Valstybinėje saugaus eismo automobilių keliais 2005-2010 metų programoje apibūdinant eismo saugumo būklę Lietuvoje paminėtina, kad “šalyje iki šiol pasigendama racionalios saugaus eismo sistemos struktūros, kuri užtikrintų visų grandžių veiklos nuoseklumą ir tarpusavio sąveiką. Eismo priežiūra ir kontrolė – epizodiškos, todėl vis dažniau vairuojama apsvaigus, vis mažiau vairuotojų ir keleivių naudojasi saugos diržais, vaikai vežami ne specialiose saugos kėdutėse, dažnai viršijamas greitis.”¹⁵²

Eismo saugumo užtikrinimas reikalauja kompleksinio poveikio ją sudarantiems elementams - keliams, transporto priemonėms ir eismo dalyviams, siekiant užtikrinti jų tarpusavio sąveiką. Dar 2009 metais Lietuvoje vykusioje tarptautinės konferencijos metu buvo paminėta, kad ateityje planuojama diegti intelektines sistemas, kurios informaciją apie oro sąlygas, kelių dangą ir transporto spūstis, perduos į automobilių kompiuterius, taip padės vairuotojui pasirinkti saugesnį greitį bei trumpesnę kelią.¹⁵³ Stiprinant kelių eismo saugumą Lietuvoje siekiama į šį procesą kiek įmanoma labiau įtraukti visuomenę, juk kiekvienas visuomenės narys yra eismo dalyvis, ir nuo jo priklauso eismo būklė šalyje.

¹⁵² Valstybės žinios. 2005, Nr. 84-3117.

¹⁵³ <http://www.autoreviu.lt/portal/categories/17/1/0/1/article/6553> [prisijungta: 2011-02-20]

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

Eismo įvykių tyrimo ypatumų ir jų tyrimo praktikos Vilniaus apskrityje analizė leidžia daryti išvadas, kad kriminalistinė charakteristika eismo įvykių tyrime turi didelę reikšmę. Ji padeda tyrėjui nustatyti būtinus tyrimui kriminalistiškai reikšmingus pirminius duomenis, sistemos: „vairuotojas-transporto priemonė-kelias-aplinka-padariniai“ elementus, susijusius su eismo įvykio kilimu, šios sistemos tarpusavio ryšius, dėsningumus, kurių pažeidimas tapo eismo įvykio kilimo priežastimi.

1. Pradedant rašyti magistro baigiamąjį darbą iškelta hipotezė: susiformavusi eismo įvykių tyrimo praktika Vilniaus apskrityje yra tobulintina - pasitvirtino. Atlikto tyrimo metu buvo nustatyta, kad ne visuose Vilniaus apskrities vyriausiojo policijos komisariato padaliniuose yra atskiri pareigūnai, kurie specializuojasi eismo įvykių tyrime, o atliekant pirminius tyrimo veiksmus daromos klaidos.

2. Eismo įvykio vietos apžiūra, tai pats pirminis ir svarbiausias proceso veiksmas, kurio kokybiškas atlikimas lemia ikiteisminio tyrimo sėkmę. Ikiteisminio tyrimo tyrėjų, prokurorų, specialistų ir ekspertų apklausos rezultatų, bei ikiteisminio tyrimo medžiagų analizė leidžia teigti, kad eismo įvykių vietų apžiūrose specialistai dalyvauja retai, policijos patrulis ne visada pasirūpina jos apsauga, o tyrėjams atliekant šį tyrimo veiksmą dažniausiai daromos klaidos: eismo įvykio vieta apžiūrinama iš dalies, pavėluotai arba nenuosekliai, ko pasekoje prarandama tyrimui reikšminga informacija, kurios vėliau niekada nepavyks atkurti. Panaudojant kelių eismo įvykio vietos apžiūros protokoluose ir jų prieduose esančius duomenis sunku atkurti apžiūros metu buvusią įvykio vietos padėtį, nes pirminė informacija dažniausiai surenkama ir užfiksuojama netinkamai, ypač tyrėjams trūksta kriminalistinio vaizdo fiksavimo žinių ir įgūdžių.

3. Išanalizavus ikiteisminio tyrimo tyrėjų, bei prokurorų apklausos rezultatus, matome kad tyrėjams ir prokurorams neorganizuojami mokymai, trūksta metodinės medžiagos eismo įvykių tyrimo tematika ir aprūpinimo techninėmis bei kriminalistinėmis priemonėmis; nepakankamas prokurorų bendradarbiavimas su ikiteisminio tyrimo įstaigomis dėl eismo įvykių tyrimo.

Eismo įvykių tyrimo efektyvumo ir praktikos tobulinimo tikslu įvertinus atlikto tyrimo metu nustatytas eismo įvykių tyrimo problemas ir aktualijas siūloma:

1. Vilniaus apskrities vyriausiojo policijos komisariato padaliniuose sudaryti eismo įvykių tyrime besispecializuojančius padalinius, grupes ar atskirus pareigūnus bei sukomplektuoti nuolat į eismo įvykių vietas, kilus sunkiems padariniams, vykstančias operatyvines grupes;

2. siekiant pagreitinti eismo įvykio tyrimo atlikimo laiką padaliniuose paruošti specialistus, įgaliotus atlikti eismo įvykių tyrimą;

3. ikiteisminio tyrimo tyrėjams būtina organizuoti mokymus, nuolatinės kvalifikacijos kėlimo priemones, aprūpinti metodine medžiaga eismo įvykių tyrimo tematika;

4. aprūpinti policijos patrulius priemonėmis skirtomis užtikrinti eismo įvykio vietos apsaugą, atitvėrimą, organizuoti mokymus dėl pirminių veiksmų atlikimo eismo įvykio vietoje;

5. eismo įvykių prevencinio darbo kryptys turi būti orientuotos į eismo aplinkos pertvarkymą, transporto priemonių techninės būklės priežiūrą ir visuomenės informavimą apie eismo įvykių priežastis.

LITERATŪRA

Teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 89-2741.
2. Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas // Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1341.
3. Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso papildymo ir pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios. // Valstybės žinios. 2010, Nr. 113-5742
4. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas // Valstybės žinios. 1985, Nr. 1-11; Valstybės žinios. 2010, Nr. 157-7968.
5. 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.
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, 2010-10-13, Nr. 121-6179.
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, 2009, Nr. 76-3123.
10. Lietuvos Respublikos 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, sveikatos apsaugos ministro ir socialinės apsaugos ir darbo ministro 2003 m. gegužės 23 d. įsakymas Nr.V-298/158/A1-86 „Dėl sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklių patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2003-05-30, Nr. 52-2357.
12. Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2009 m. gruodžio 29 d. įsakymas Nr. 1R-415 „Dėl Valstybinės teismo medicinos tarnybos prie Lietuvos Respublikos Teisingumo ministerijos nuostatų patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2009, Nr. 159-7257.
13. Lietuvos Respublikos generalinio prokuroro 2008 m. rugpjūčio 11 d. įsakymas Nr. I-110 „Dėl rekomendacijų dėl ikiteisminio tyrimo pradžios ir jo registravimo tvarkos patvirtinimo“. // Valstybės Žinios. 2008, Nr. 94-3713.
14. Lietuvos Respublikos generalinio prokuroro 2011 m. sausio 18 d. įsakymas Nr. I-14 „ Dėl rekomendacijų dėl užduočių specialistams ir ekspertams skyrimo patvirtinimo“ // Valstybės žinios, 2011-01-20, Nr. 8-379.

15. Lietuvos policijos generalinio komisaro 2010 m. birželio 30 d. įsakymas Nr. 5-V-553 „Dėl policijos įstaigų operatyvaus valdymo padalinių darbo organizavimo instrukcijos patvirtinimo“.
16. Lietuvos policijos generalinio komisaro 2002 m. gruodžio 24 d. įsakymas Nr. 660 „Dėl policijos patrulių veiklos instrukcijos patvirtinimo“. // Valstybės žinios, 2003, Nr. 23-985, 2007, Nr. 134-5451.
17. Lietuvos Policijos generalinio komisaro 2006 m. liepos 24 d. įsakymas Nr. 5-V-454 „Dėl teritorinių policijos įstaigų veiklos apžiūrint ir tiriant įvykio vietas tobulinimo koncepcijos patvirtinimo“.
18. Vilniaus apskrities vyriausiojo policijos komisariato viršininko 2008 m. lapkričio 10 d. įsakymas Nr. 10-V-133 „Dėl Vilniaus apskrities vyriausiojo policijos komisariato struktūrinių padalinių operatyvinių grupių, vykstančių į nusikalstamų veikų įvykdymo vietą, valdymo bei reagavimo į iškvietimus tvarkos patvirtinimo“.

Specialioji literatūra

1. Abramavičius A. Baudžiamoji teisė. Bendroji dalis. Vadovėlis. Trečiasis papildytas ir pataisytas leidimas.-Vilnius: Eugrimas, 2001. – 158 p. - ISBN 9955501057.
2. Augaitis. A. Kelių eismas vakar ir šiandien. Vilnius, 1987. – 4 p.
3. Bučiūnas G., Gruodytė E. Ikiteisminis tyrimas. Mokomoji priemonė. Vilnius, 2009. – 19 p. - ISBN 9789955300533.
4. Burda R., Krikščiūnas R., Latauskienė E., Malevski H., Matulienė S. Kriminalistikos taktika ir metodika. Mokomasis leidinys nuotolinėms studijoms. Vilnius, 2004. – 133-135 p. - ISBN 9955563478
5. Garmus A., Kurapka E., Cėpla A. Teismo medicina. Vilnius, 2000. – 131 p. – ISBN 995544200X.
6. Malevski H. Įvykio vietos apžiūra. LTA. Vilnius, 1999. – 14 p. - ISBN 9986518849.
7. MRU. Kriminalistika ir teismo ekspertizė: mokslas, studijos praktika. Vilnius, 2007. – 88; 97 p.- ISBN 9789955190646.
8. Palskys E., Kazlauskas K., Danisevičius D. Kriminalistika. Vilnius, Mintis.1985. – 189 p.
9. Piesliakas V. Mokslas apie nusikaltimą ir nusikaltimo sudėtį. - Vilnius, 1996. – 68-69 p. – ISBN 9986518407.
10. Pošiūnas P. Teismo ekspertizės pagrindai. Vilnius, 1994. – 4 p. - ISBN 9986555019.
11. Teismo ekspertizės: jų skyrimas, klausimų formulavimas, medžiagos joms rengimas. LTEC. Vilnius, 2004. – 36, 39, 47-48 p. - ISBN 9986555221.
12. Аверьянова Т. В., Белкин Р. С., Корухов Ю. Г., Россинская Е. Р. Криминалистика / учебник под. ред. Белкина Р. С. 2-е изд. - Москва: НОРМА, 2006. – 688 p., 844-845 p. - ISBN 5891237423.

13. Аверьянова Т. В., Статкус В. Ф. Эксперт: руководство для экспертов органов внутренних дел. Москва. КноРус. Право и закон, 2003. – 122 р. - ISBN 5859710208.
14. Балашов Д. Н., Балашов Н. М., Маликов С. В. Криминалистика/учебник. ИНФРА-М. Москва, 2010. – 463-465, 473 р. - ISBN 9785160034355.
15. Герасимов И. Ф. Криминалистическая классификация и особенности расследования преступлений в зависимости от места совершения преступления. // Особенности расследования отдельных видов и групп преступлений. Свердловск, 1980. – 8 р.
16. Дворкина. А. И. Настольная книга следователя. Тактические примеры проведения осмотра места происшествия и допрос при расследовании преступлений различной категории. Научно-методическое пособие. Москва. Экзамен, 2006. - 378 р. –ISBN 5472012074.
17. Жулев В. И. Транспортные преступления. Комментарий законодательства. Москва: Спартак, 2001. – 87 р.
18. Зотов Б. Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. Москва, 1972. - 7, 134 - р.
19. Иванов В.И. Наука управления автомобилем. Москва, 1974. – 79-80 р.
20. Иценко. Е. П. Криминалистика. Краткий курс.- Москва, 2006. – 76 р. - ISBN 5160026274.
21. Иценко Е. П., Топорков А. А. Криминалистика / учебник. Московская государственная юридическая академия. Москва, 2007. – 696 р. - ISBN 9785160016818.
22. Карацев К. М. Борьба с автотранспортными происшествиями. Москва, 1968. – 7 р.
23. Корухов Ю. Ф. Криминалистическая диагностика при расследования преступлении. Москва. 1998, – 76 р. - ISBN 5862257632.
24. Коршунова О.Н., Степанова Ф.Ф. Курс криминалистики, I том. АЮЦ/ учебник. Санкт-Петербург, 2004. – 57 р. - ISBN 5942012695.
25. Лвров А. Ф., Волынский В. П. Криминалистика. Москва, 2009. - 462 р.- ISBN 9785238013985.
26. Майлис Н. П. Криминалистическая техника: основы трасологии и криминалистического исследования оружия. Москва. (Ч. 2), 2006. – 318 р. - ISBN 9785977000666.
27. Максutow И. Х. Расследование преступных нарушений правил безопасности дорожного движения // Криминалистика. Ленинград, 1976. - 546 р.
28. Маландин И. Г. Борьба с дорожно-транспортными происшествиями и право нарушениями на автотранспорте в СССР. Дис. д-ра юрид. Наук, 1965. - 13-14 р.
29. Мозяков В. В. Руководство для следователей. МВД РФ СК при МВД России. Москва: Экзамен, 2005. – 769-770, 776 р. - ISBN 5472000823.

30. Назначение экспертиз по делам связанным с ДТП. Спр.-мет. Пособиеб для судей, следователей, дознавателей. МЮРФ. ГУ Северно-Заподный РЦСЭ. Санкт-Петербург, 2006. - 10 p.
31. Обрзцов В. А. Криминалистика / учебник. Москва, 1997. – 699 p. - ISBN 5797500027.
32. Онучин А. П. Структура и криминалистическая характеристика происшествий при управлении техникой. // Проблемы эффективности раскрытия и расследования преступлений. Свердловск, 1978. – 109 p.
33. Онучин А. П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. СИУУ, 1987. – 36-37, 25, 27, 29-30 p.
34. Павлов В. Г. Субъект преступления. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2001. – 199 p. - ISBN 5942010455.
35. Полубов Н. И., Грамович Г. И., Полубов А. Н. Криминалистика. Под. Ред. Н. И Полубова. Минск, 2007. - 461 p. ISBN 9789850613684.
36. Расследование ДТП. Методическое пособие по осмотру ДТП, проведению слецтвенных экспериментов и назначению судебной экспертизы. Минск, 1998. –9, 28, 35, 41, 100, 108p.
37. Справочник по безопасности дорожного движения. Институт экономики транспорта. Осло/Копенгаген, 1996. – 3, 13 p. - ISBN 9291209880.
38. Тартаковский. Д. Ф. Проблемы неопределенности данных при экспертизе дорожно-транспортных происшествий. Санкт-Петербург, 2006. – 15 p. - ISBN 5942014094.
39. Филипова А. Г. Криминалистика. Учебник. Москва. В.О, 2007. – 844 p. – ISBN 5969200964.
40. Яблоков Н. В. Криминалистика. Учебник. 3-е изд. Юрист, 2005. – 751 p. – ISBN 5797507285.
41. Яблоков Н. П., Колдина В. Я. Криминалистика / учебник. Москва, 1990. – 425 p. – ISBN 521100842.
42. James S. H., Nordby J. J. Forensic science. An intodactionto scientificand ivestigative techniques. Third edition. USA. CRC Press, 2009. – 393, 398, 402, 404 p. – ISBN 978 1 42006493 3.
43. Langford A., Dean J., Reed R., Holmes D., Weyers J., Jones A. Practical skills in forensic science. England. Harlow, 2005 m. – 343 p. – ISBN 0131144006.
44. Petrucelli. E., Traffic Incury: A Public Health Concern Wordlwide. ITE-Journal, 1991. – 15 p.
45. Preston. B., The Impact of The Motor cer. Tregaron, Dyfed, Brefi Press, 1991. – 3 p.
46. Eismo įvykio vietos aprašymas ir schemos sudarymas. LTEC. Informacinis laiškas. Vilnius, 2003. – 7 p.
47. Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, Lietuvos teismo ekspertizės institutas. Kriminalistikos ir teismo ekspertizės problemos. Mokslo darų rinkinys, 1996. – 298 p.

48. Policijos departamento prie LR VRM metodinė medžiaga, skirta mokymams, 2008.
49. Tarptautinių žodžių žodynas. – Vilnius: VER, 1985.
50. Dabartinės lietuvių kalbos žodynas. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2000. ISBN 5420012421.

Daktaro disertacijos:

1. Burda. R. Nusikaltimai ekonomikai: sampratos modeliavimas ir šiuolaikinė tyrimo metodikos koncepcija: daktaro disertacija: socialiniai mokslai, teisė (01S) – Vilnius: LTA, 2000. – 39 p.
2. Juškevičiūtė J. Specialių žinių panaudojimas tiriant nusikaltimus: būklė ir perspektyvos. Daktaro disertacija: socialiniai mokslai, teisė (01S) – Vilnius: LTA, 1998. – 43, 68 p.
3. Kažemikaitienė E. Lietuvos Respublikos kriminalistinė informacinė sistema: dabartinė būklė ir naujas modelis. Daktaro disertacijos santrauka: socialiniai mokslai, teisė (01S) – Vilnius: LTU, 2003. – 8-9 p.
4. Matulienė S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija: socialiniai mokslai, teisė (01S) – Vilnius: LTU - Vilnius, 2004. – 24, 47 p.
5. Malevski H. Įvykio vietos apžiūra ir įvykio vietos tyrimas: Naujas kriminalistinės koncepcijos modelis. Daktaro disertacija: socialiniai mokslai, teisė (01S) – Vilnius: LTA, 1997. – 98-99 p.

Mokslinių žurnalų straipsniai:

1. Kurapka V. E., Malevski H. Šiuolaikinė nusikaltimų tyrimo koncepcija ir jos kriminalistinis bei procesinis užtikrinimas. Pirmieji rezultatai // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: Lietuvos teisės universiteto leidybos centras, 2003. Nr.43(35). – 81 p. –ISSN 1392-6195.
2. Matulienė S., Kuklianskis S. Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos samprata // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: Lietuvos teisės universiteto leidybos centras, 2002, Nr. 29(21). – 49-50 p.- ISSN 1392-6195.
3. Truncienė I. Kaltė ir jos nustatymas bylose susijusiose su kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: Lietuvos teisės universiteto leidybos centras, 2004. Nr. 53(45). – 35 p. - ISSN 1392-6195.
4. Stungys K. Specialių žinių samprata ir panaudojimo ypatumai // Jurisprudencija: mokslo darbai. – Vilnius: Lietuvos teisės universiteto leidybos centras, 2004. Nr. 52 (44). – 90 p. - ISSN 1392-6195.
5. Устранение некоторых недостатков в сложившемся порядке оформления материалов ДТП. Эксперт криминалист, 2009. Нр.4. – 12 p.
6. Судебная экспертиза: проблемы назначения и производства. Эксперт криминалист, 2009. Нр.2. - 39 p.

Teismų praktika:

1. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2007 m. birželio 28 d. baudžiamojo proceso kodekso normų, reglamentuojančių įrodinėjimą, taikymo teismų praktikoje apžvalga. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. // Teismų praktika. Nr. 27.
2. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. birželio 18 d. nutarimas „Dėl teismų praktikos nusikaltimų žmogaus gyvybei bylose“. // Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. // Teismų praktika. 2004. Nr. 46.
3. Lietuvos Aukščiausiojo teismo 2009 m. kovo 24 d. teismų praktikos kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (baudžiamojo kodekso 281 straipsnis) baudžiamosiose bylose apžvalga. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo biuletenis. // Teismų praktika. Nr. 30,
4. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-38/2008.
5. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-2/2005.
6. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-76/2006.
7. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-78/2006.
8. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo nutartis baudžiamojoje byloje Nr. 2K-20/2011.
9. Utenos rajono apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-185-455/2006.

Internetinė literatūra:

1. Eismo įvykių 2009/2010 m. gruodžio mėn. ir nuo metų pradžios suvestinė pagal teritorinį administracinį susiskirstymą. <http://www.lkpt.lt/lt/statistika/2009/200912.pdf> [prisijungta: 2011-01-31] ir [prisijungta: 2010-05-05]
2. Duomenys apie Kelių eismo taisyklių pažeidimus. <http://www.lkpt.lt/lt/statistika/ket/KET2010.pdf> [prisijungta: 2011-02-06]
3. Eismo įvykių, juose nukentėjusiųjų skaičius pagal mėnesius, paros laiką 2009–2010 m. http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_4043. [prisijungta: 2011-02-06]
4. Eismo įvykių, juose nukentėjusiųjų skaičius pagal regionus. http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_4934. [prisijungta: 2011-02-06]
5. Eismo įvykių kaltininkai 2000-2010 m. http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_413. [prisijungta: 2011-02-06]
6. Eismo įvykių pasiskirstymas pagal rūšis. http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_412. [prisijungta: 2011-02-06]
7. Eismo įvykiuose nukentėję eismo dalyviai 2000-2010 m. http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_411. [prisijungta: 2011-02-06]
8. Eismo įvykių ir nukentėjusiųjų dinamika Lietuvoje 1990-2010 m. http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_28. [prisijungta: 2010-05-05]

9. Eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų Europos Sąjungos šalyse 2009 m. http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content386. [prisijungta: 2011-01-31]
10. Duomenys apie nusikalstamas veikas, padarytas Lietuvos Respublikoje http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/html_file.phtml?metai=2010&menuo=12&ff=EK-SAV&fnr=69. [prisijungta: 2011-02-06]
11. Duomenys apie nusikalstamas veikas, padarytas Lietuvos Respublikoje. http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/html_file.phtml?metai=2010&menuo=12&ff=EK-SAV&fnr=68. [prisijungta: 2011-02-06]
12. Duomenys apie nusikalstamas veikas, padarytas Lietuvos Respublikos apskrityse. http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/html_file.phtml?metai=2010&menuo=12&ff=2Z-APSK&fnr=8. [prisijungta: 2011-02-06]
13. Individualių lengvųjų automobilių skaičius Lietuvos Respublikoje, statistiniai rodikliai. <http://db1.stat.gov.lt/statbank/selectvarval/saveselections.asp?MainTable=M7030303&PLanguage=0&TableStyle=&Buttons=&PXSid=5144&IQY=&TC=&ST=ST&rvar0=&rvar1=&rvar2=&rvar3=&rvar4=&rvar5=&rvar6=&rvar7=&rvar8=&rvar9=&rvar10=&rvar11=&rvar12=&rvar13=&rvar14=>. [prisijungta: 2011-01-31]
14. LTEC metodinės rekomendacijos. <http://www.ltec.lt/eismo-ivykiu-metodines>. [prisijungta: 2011-02-17]
15. 2009 metais Lietuvoje vykusioje tarptautinės konferencijos planuojamos diegti intelektinės sistemos padėsiančios vairuotojui pasirinkti saugesnį greitį bei trumpesnį kelią. <http://www.autoreviu.lt/portal/categories/17/1/0/1/article/6553>. [prisijungta: 2011-02-20]

ANOTACIJA

Magistro baigiamajame darbe atskleisti eismo įvykių tyrimo ypatumai, išanalizuota ir įvertinta eismo įvykių tyrimo praktika, problemos Vilniaus apskrityje ir pateikti eismo įvykių tyrimo galimi problemų sprendimo būdai. Pirmoje darbo dalyje aptariama nusikalstamos veikos dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo, pagal BK 281 straipsnį, sudėties apžvalga ir teoriniu aspektu tiriama eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką apibudinančių elementų, įrodinėtinių aplinkybių turinys. Antroje darbo dalyje nagrinėjama susiklosčiusi eismo įvykių tyrimo praktika Vilniaus apskrityje, ikiteisminio tyrimo pradėjimo ir pirminių tyrimo veiksmų atlikimo ypatumai. Trečioje dalyje apibendrinama ir įvertinama eismo įvykių tyrimo problemos Vilniaus apskrityje bei pateikiami eismo įvykių tyrimo, tobulinimo pasiūlymai, prevencinės galimybės.

Raktiniai žodžiai: eismo įvykių tyrimas, eismo įvykių kriminalistinė charakteristika, eismo įvykių prevencija.

Ibianskaitė N. (2011 m.) Eismo įvykių tyrimas remiantis Vilniaus apskrities medžiaga / Ekspertinių tyrimų magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. G. Juodkaitė-Granskienė.-Kaunas: Mykolo Romerio universitetas, Viešojo saugumo fakultetas, Kriminalistikos ir baudžiamojo proceso katedra.

ANNOTATION

The Master thesis discloses the particularities of investigation into traffic accidents, analyses and assesses the case-law of investigation into traffic accidents, problems in Vilnius County and sets out possible ways of solution of problems concerning investigation into traffic accidents. The first of the thesis considers the constituting elements of the criminal act committed as a result of violation of the regulations governing road traffic safety or operation of vehicles and examines the contents of the elements describing the criminological characteristic of traffic accidents, circumstances to be proved in theoretical terms. The second part analyses the established traffic accident investigation case-law in Vilnius County, peculiarities concerning initiation of a pre-trial investigation. The third part summarises the issues concerning investigation into traffic accidents, shortcomings in Vilnius County and sets out the recommendations for improvement of traffic accidents, possibilities for prevention.

Key words: investigation of traffic accidents, criminological characteristic of traffic accidents, prevention of traffic accidents.

Ibianskaitė N. (2011) Investigation into Traffic Accidents Pursuant to the Material of Vilnius County / Master Thesis in Expert Examination. Supervisor Assoc. Prof. G. Juodkaitė-Granskienė.-Kaunas: Mykolas Romeris University, Faculty of Public Security, Department of Criminalistics and Criminal Procedure.

SANTRAUKA

Ibianskaitė N. (2011 m.) Eismo įvykių tyrimas remiantis Vilniaus apskrities medžiaga / Ekspertinių tyrimų magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. G. Juodkaitė-Granskienė.- Kaunas: Mykolo Romerio universitetas, Viešojo saugumo fakultetas, Kriminalistikos ir baudžiamojo proceso katedra.

Eismo įvykių tyrimo magistro baigiamojo darbo tema yra aktuali tiek teoriniu, tiek praktiniu požiūriu. Lietuva pagal eismo įvykių skaičių pirmaujanti Europos Sąjungos valstybė. Žvelgiant Lietuvos mastu, Vilniaus apskrityje žuvusių žmonių skaičius yra vienas didžiausių. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimų tyrimas, tiek baudžiamųjų bylų nagrinėjimas teismuose – tai viena iš eismo saugumo problemos sprendimo būdų.

Magistro baigiamojo darbo objektas: nusikalstamų veikų eismo saugumui tyrimo praktika Vilniaus apskrityje, ikiteisminio tyrimo medžiagos, statistiniai bei apklausų metu gauti duomenys, jų teorinė ir praktinė analizė.

Magistro baigiamojo darbo tikslas: atskleisti eismo įvykių tyrimo ypatumus, išnagrinėti ir įvertinti eismo įvykių tyrimo praktiką ir galimybes ją pagerinti Vilniaus apskrityje, bei nustatyti eismo įvykių tyrimo problemas.

Magistro baigiamojo darbo uždaviniai: 1) pateikti eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką; 2) išanalizuoti ir įvertinti eismo įvykių tyrimo būklę Vilniaus apskrityje; 3) nustatyti, detaliai išanalizuoti ir apibendrinti eismo įvykių tyrimo praktiką, problemas, trūkumus Vilniaus apskrityje; 4) atsižvelgiant į nustatytas problemas ir trūkumus suformuluoti ir pateikti eismo įvykių tyrimo galimus problemų sprendimo būdus.

Pradedant rašyti darbą, buvo iškelta hipotezė, kad susiformavusi eismo įvykių tyrimo praktika Vilniaus apskrityje yra tobulintina.

Šiame darbe yra nagrinėjami kriminalistiniai ikiteisminio tyrimo, atliekamo dėl eismo įvykių, aspektai. Tyrimo metu atskleista eismo įvykių kriminalistinė charakteristika ir jos reikšmė eismo įvykių tyrimui remiantis Vilniaus apskrities medžiaga, analizuojama daugiausia praktinių problemų tiriant eismo įvykius sukeliančių pirminių ir tolimesnių tyrimo veiksmų atlikimo praktika Vilniaus apskrities policijos komisariatuose, detalizuojami jų atlikimo taktikos ypatumai. Išanalizuotos eismo įvykių tyrimo metu skiriamų objektų tyrimų ir ekspertizių rūšys, sprendžiami klausimai, tyrimo objektai. Pateikti pasiūlymai dėl eismo įvykių tyrimo tobulinimo Vilniaus apskrityje.

Pagrindinė darbo išvada – Susiformavusi eismo įvykių tyrimo praktika Vilniaus apskrities vyriausiojo policijos komisariato padaliniuose yra skirtinga, nėra tyrėjų tiriančių eismo įvykius specializacijos, o atliekant pirminius tyrimo veiksmus dažniausiai daromos klaidos.

Magistro baigiamojo darbo struktūra: įvadas, dėstymas – trys dalys, keturi skyriai, išvados ir pasiūlymai, literatūra, anotacija ir santrauka lietuvių bei anglų kalbomis, priedai.

SUMMARY

Ibianskaitė N. (2011) Investigation into Traffic Accidents Pursuant to the Material of Vilnius County / Master Thesis in Expert Examination. Supervisor Assoc. Prof. G. Juodkaitė-Granskienė.-Kaunas: Mykolas Romeris University, Faculty of Public Security, Department of Criminalistics and Criminal Procedure.

The topic of the Master thesis concerning investigation into traffic accidents is relevant both in theoretical and practical terms. According to the number of traffic accidents, Lithuania is one of the leading countries in the European Union. On Lithuanian scale, Vilnius County is characterised by one of the greatest number of casualties. Investigation into violations of the regulations governing road traffic safety or operation of vehicles and hearing of criminal cases in courts is one of the means of solving the issue of traffic safety.

Object of the Master thesis: case-law of investigation into criminal acts against traffic safety in Vilnius County, pre-trial investigation material, statistical data, theoretical and practical analysis thereof.

Aims of the Master thesis: to disclose the particularities of investigation into traffic accidents, analyse and assess the case-law of investigation into traffic accidents and possibilities for improvement thereof in Vilnius County and establish the problems of investigation into traffic accidents.

Objectives of the Master thesis: 1) to provide the criminological characteristic of traffic accidents; 2) to analyse and evaluate the situation of investigation into traffic accidents in Vilnius County; 3) to establish, analyse in detail and summarise the case-law, issues, shortcomings of investigation into traffic accidents in Vilnius County; 4) to formulate and put forward possible ways of solution of the problems concerning investigation into traffic accidents in consideration of the established issues and shortcomings.

Prior to writing the thesis, the following hypotheses have been put forward: the established case-law of investigation into traffic accidents in Vilnius County is to be improved.

The thesis explores the criminological aspects of the pre-trial investigations into traffic accidents. The research disclosed the criminological characteristic of traffic accidents and its importance to investigation of traffic accidents pursuant to the material of Vilnius County; the thesis analyses the practice of primary and further investigation actions causing major practical problems in investigation conducted in Vilnius County police units, elaborates tactics of such actions. The distinguished types of investigation and expert examination of objects employed in the course of investigation into traffic accidents, issues to be solved, objects of investigation have been analysed. Recommendations for improvement of investigation into traffic accidents and criminological prevention in Vilnius County have been laid down.

Main conclusion of the thesis: The established case-law of investigation into traffic accidents in Vilnius County units is different, has certain shortcomings, as a rule mistakes are made in the course of primary investigation actions. The methods of investigation into traffic accidents are obsolete and not adjusted to the changed pre-trial investigation conception established in the new Code of Criminal Procedure.

Structure of the Master thesis: introduction, recital consisting of three parts, four chapters, conclusions and recommendations, list of literature, annotation, summary in the Lithuanian and English languages, appendices.

PRIEDAI

Priedas Nr.1

Individualių lengvųjų automobilių skaičius Lietuvos Respublikoje, statistiniai rodikliai ir metai

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Lengvųjų automobilių skaičius	1 097 797	1055 164	109388 2	1 156 988	1 214 016	1 342 972	1 465 164	1 444 249	1 519 071	1558 450
1 000 gyventojų tenka lengvųjų automobilių	315	304	316	336	354	395	433	429	453	460
Kelių transporto priemonių skaičius. Požymiai: transporto rūšis ir metai										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kelių transporto priemonės, iš viso	1 334 544	1 298 836	1 353 941	1 437 994	1 505 693	1 658 068	1 815 749	1 838 385	1 938 468	1 963 055
Motociklai	19 842	20 244	21 017	21 873	22 861	24 027	25 478	28 826	34 029	36 562
Lengvieji automobiliai	1 172 394	1 133 477	1 180 945	1 256 853	1 315 914	1 455 276	1 592 238	1 587 903	1 671 065	1 695 286
Autobusai	15 069	15 171	15 376	15 543	14 377	14 839	15 134	13 997	13 824	13 360
Troleibusai	474	470	466	463	476	472	485	491	488	477
Krovininiai automobiliai	88 346	89 373	93 508	97 454	101 284	106 247	117 427	126 507	128 733	126 519
Puspriekabių vilkikai	10 267	11 016	12 037	13 063	14 393	16 239	18 119	21 076	21 375	19 806
Puspriekabės	9 875	11 143	12 346	13 601	15 105	16 590	18 616	21 598	22 518	21 734
Priekabos	6 479	7 127	8 015	9 124	10 748	12 852	15 447	18 162	20 379	20 036

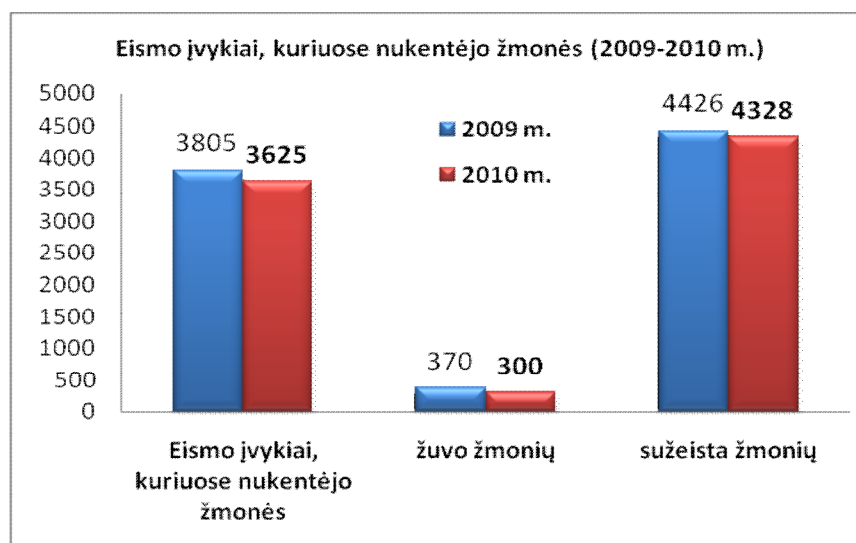
Šaltinis: [http://db1.stat.gov.lt/statbank/selectvarval/saveselections.asp?MainTable=M7030303&PLanguage=0&TableStyle=&Buttons=&PXSID=5144&IQY=&TC=&ST=ST&rvar0=&rvar1=&rvar2=&rvar3=&rvar4=&rvar5=&rvar6=&rvar7=&rvar8=&rvar9=&rvar10=&rvar11=&rvar12=&rvar13=&rvar14=\[prisijungta: 2011-01-31\]](http://db1.stat.gov.lt/statbank/selectvarval/saveselections.asp?MainTable=M7030303&PLanguage=0&TableStyle=&Buttons=&PXSID=5144&IQY=&TC=&ST=ST&rvar0=&rvar1=&rvar2=&rvar3=&rvar4=&rvar5=&rvar6=&rvar7=&rvar8=&rvar9=&rvar10=&rvar11=&rvar12=&rvar13=&rvar14=[prisijungta: 2011-01-31])

Priedas Nr. 2

Eismo įvykių ir nukentėjusiųjų dinamika Lietuvoje 1990-2010 m.

Metai	Eismo įvykiai			Žuvo			Sužeista		
	Iš viso	100 000 gyventojų	1 000 transporto priemonių	Iš viso	100 000 gyventojų	1 000 transporto priemonių	Iš viso	100 000 gyventojų	1 000 transporto priemonių
1995	4144	111,5	4,7	672	18,1	0,77	4508	121,2	5,1
1996	4579	123,7	5,1	667	18,0	0,75	5223	140,7	5,3
1997	5319	143,5	5,2	752	19,5	0,70	6198	167,2	6,0
1998	6445	174,0	5,6	829	22,4	0,72	7667	207,0	6,6
1999	6356	171,7	5,4	748	20,2	0,64	7696	207,4	6,6
2000	5807	157,2	4,5	641	17,3	0,50	6960	188,5	5,4
2001	5972	171,5	4,3	706	20,2	0,51	7103	204,8	5,1
2002	6090	175,9	4,1	697	20,1	0,47	7427	214,5	5,0
2003	5963	173,0	3,8	709	20,6	0,45	7263	210,7	4,6
2004	6372	186,0	3,9	751	21,9	0,46	7877	230,0	4,8
2005	6771	198,6	3,8	773	22,7	0,43	8466	248,3	4,8
2006	6658	196,7	3,4	760	22,5	0,39	8334	243,2	4,3
2007	6448	191,5	3,3	740	22	0,37	8042	238,9	4,1
2008	4795	146,2	2,3	499	14,9	0,24	5818	177,3	3,8
2009	3827	114,9	1,7	370	11,1	0,17	4459	133,9	2,09
2010	3625	111,5	1,7	300	9,2	0,14	4328	133,4	2,02

Šaltinis: http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_28 [prisijungta: 2010-05-05]



Eismo įvykių, juose sužeistųjų ir žuvusiųjų skaičius 2000-2010 m.

Visos šalies eismo įvykių suvestinė

Eil. Nr.	Pavadinimas	Nuo metų pradžios								
		2009			2010			Kitimas (%)		
1	Eismo įvykiai ¹ :	3805		1001	3625		843	-4,73		-15,78
1.1	Žuvo ¹	370		177	300		112	-18,92		-36,72
1.2	Sužeista ¹	4426		1131	4328		1001	-2,21		-11,49
2	Susidurta iš viso ¹ :	1616		290	1571		243	-2,78		-16,21
2.1	Susidurta su motociklu ¹	0		0	49		4	-		-
2.2	Susidurta su mopedu ¹	1		1	35		6	-		-
2.3	Susidurta su dviračiu ¹	288		37	306		33	6,25		-10,81
2.4	Susidurta su stovinčia TP ¹	60		14	31		7	-48,33		-50,00
2.5	Susidurta su traukiniu ¹	3		0	3		1	0,00		100,00
3	Užvažiota ant pėsčiojo ¹	1338		489	1272		412	-4,93		-15,75
4	Užvažiota ant kliūties ¹	292		99	168		57	-42,47		-42,42
5	Užvažiota ant gyvūno ¹	10		4	8		2	-20,00		-50,00
6	Apvirto ¹	354		85	310		68	-12,43		-20,00
7	Kiti įvykiai ¹	195		34	296		61	51,79		79,41
9	Įvykiai dėl vairuotojų kaltės ²	2825	312	0	2352	243	2	-16,74	-22,12	100,00
9.1	Žuvo ²	254	39	0	172	27	0	-32,28	-30,77	0,00
9.2	Sužeista ²	3512	426	0	3100	329	2	-11,73	-22,77	100,00
10	Įvykiai dėl lengvųjų aut. vairuotojų kaltės ²	2410	283	0	2026	223	2	-15,93	-21,20	100,00
10.1	Žuvo ²	218	36	0	147	25	0	-32,57	-30,56	0,00
10.2	Sužeista ²	3033	389	0	2697	306	2	-11,08	-21,34	100,00
11	Įvykiai dėl motociklų vairuotojų kaltės ²	131	15	0	90	7	0	-31,30	-53,33	0,00
11.1	Žuvo ²	17	1	0	10	2	0	-41,18	100,00	0,00

11.2	Sužeista ²	145	20	0	103	9	0	-28,97	-55,00	0,00
13	Įvykiai dėl mopedų vairuotojų kaltės ²	77	9	1	50	10	0	-35,06	11,11	-100,00
13.1	Žuvo ²	2	1	0	3	0	0	50,00	-100,00	0,00
13.2	Sužeista ²	87	9	1	55	11	0	-36,78	22,22	-100,00
14	Įvykiai dėl neturinčių teisės vairuoti asmenų kaltės ²	234	88	0	202	81	1	-13,68	-7,95	100,00
14.1	Žuvo ²	44	14	0	25	7	0	-43,18	-50,00	0,00
14.2	Sužeista ²	315	132	0	298	119	1	-5,40	-9,85	100,00
15	Įvykiai dėl pėsčiųjų kaltės ²	447	50	0	421	69	0	-5,82	38,00	0,00
15.1	Žuvo ²	68	3	0	51	4	0	-25,00	33,33	0,00
15.2	Sužeista ²	400	47	0	391	65	0	-2,25	38,30	0,00

PASTABOS: 2011-01-07

- 1- antras skaičius reiškia atitinkamą reikšmę tamsoje;
- 2- antras skaičius reiškia atitinkamą reikšmę dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės;
- 3- antras skaičius reiškia atitinkamą reikšmę dėl vaikų neatsargumo; TP - transporto priemonė;

Šaltinis: <http://www.lpept.lt/lt/statistika/2009/200912.pdf>[prisijungta: 2011-01-31]

**Eismo įvykiuose žuvusiųjų skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų
Europos Sąjungos šalyse 2009 m.**

	Šalis	Skaičius, tenkantis 1 mln. gyventojų
1	Švedija	39
2	Jungtinė Karalystė	41
3	Olandija	44
4	Malta	51
5	Vokietija	51
6	Suomija	53
7	Airija	54
8	Danija	55
9	Ispanija	58
10	Prancūzija	66
11	Italija	67
12	Slovakija	71
13	Estija	75
14	Austrija	76
15	Portugalija	79
16	Vengrija	82
17	Slovėnija	84
18	Čekija	86
19	Kipras	89
20	Belgija	89
21	Liuksemburgas	95
22	Lietuva	110
23	Latvija	112
24	Bulgarija	118
25	Lenkija	120
26	Graikija	129
27	Rumunija	130

Pastaba: duomenys iš ETSC (angl.– European Transport Safety Council) pranešimo „4th Road Safety PIN Report“ (www.etsc.eu)

Šaltinis: http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content

386 [prisijungta: 2011-01-31]

Duomenys apie nusikalstamas veikas, padarytas Lietuvos Respublikos apskrityse

2010-12	Kelių transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimas BK 281 str.		Iš jų: Dėl kurio žuvo žmonės BK 281 str. 5, 6 d.	
	2009	2010	2009	2010
Vilniaus apskritis	364	321	33	49
Vilniaus m.	220	194	11	19
Elektrėnai	13	6	1	1
Šalčininkų r.	26	22	2	8
Širvintų r.	12	5	3	2
Švenčionių r.	8	12		2
Trakų r.	20	22	3	4
Ukmergės r.	24	20	6	4
Vilniaus r.	41	40	7	9

Šaltinis: http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/html_file.phtml?metai=2010&menuo=12&ff=2Z-APSK&fnr=8 [prisijungta: 2011-02-06]

Duomenys apie nusikalstamas veikas, padarytas Lietuvos Respublikoje

2010-12		Nusikaltimai. Kelių transporto eismo taisyklių pažeidimas (BK 281 str.)												
		Nusikaltimų likutis sausio 1 dienai		Užregistruota nusikaltimų		Augimas(+) Mažėjimas(-)		Nusikaltimų lyginamoji dalis		Nusik. skaičius 100000 gyv.	Ištirta nusikaltimų		Ištirtų nusikaltimų %	
		2009	2010	2009	2010	Kiekis	%	2009	2010		2009	2010	2009	2010
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Vilniaus m.	1	481	218	220	194	-26	-11.8	1	1	34.8	223	153	101.4	78.9
Elektrėnai	2	23	8	13	6	-7	-53.8	2.2	1.3	22	17	5	130.8	83.3
Šalčininkų r.	3	22	27	26	22	-4	-15.4	3.6	3	59.9	15	14	57.7	63.6
Širvintų r.	4	15	10	12	5	-7	-58.3	3.8	1.6	27.2	14	6	116.7	120
Švenčionių r.	5	23	17	8	12	4	50	2.3	3.3	40.6	11	6	137.5	50
Trakų r.	6	55	22	20	22	2	10	2.7	2.9	62.1	34	21	170	95.5
Ukmergės r.	7	23	20	24	20	-4	-16.7	2.8	2.5	45.3	19	17	79.2	85
Vilniaus r.	8	60	44	41	40	-1	-2.4	1.8	1.6	41.6	48	28	117.1	70
Iš viso:		702	366	364	321	-43	-158,4	20,2	17,2		381	250		

Šaltinis: http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/html_file.phtml?metai=2010&menuo=12&ff=EK-SAV&fnr=68[prisijungta: 2011-02-06]

Priedas Nr. 7

Duomenys apie nusikalstamas veikas, padarytas Lietuvos Respublikoje

2010-12		Nusikaltimai. Kelių transporto eismo taisyklių pažeidimas, dėl kurio žuvo žmogus (BK 281 str. 5, 6 d.)												
		Nusikaltimų likutis sausio 1 dienai		Užregistruota nusikaltimų		Augimas(+) Mažėjimas(-)		Nusikaltimų lyginamoji dalis		Nusik. skaičius 100000 gyv.	Ištirta nusikaltimų		Ištirtų nusikaltimų %	
		2009	2010	2009	2010	Kiekis	%	2009	2010		2009	2010	2009	2010
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Vilniaus m.	1	53	28	11	19	8	72.7		0.1	3.4	29	14	263.6	73.7
Elektrėnai	2	7		1	1			0.2	0.2	3.7	3	1	300	100
Šalčininkų r.	3	7	8	2	8	6	300	0.3	1.1	21.8	3	3	150	37.5
Širvintų r.	4	6	2	3	2	-1	-33.3	0.9	0.6	10.9	6	1	200	50
Švenčionių r.	5	4	3		2	2	100		0.5	6.8		1		50
Trakų r.	6	14	4	3	4	1	33.3	0.4	0.5	11.3	6	4	200	100
Ukmergės r.	7	8	4	6	4	-2	-33.3	0.7	0.5	9.1	3	1	50	25
Vilniaus r.	8	13	12	7	9	2	28.6	0.3	0.4	9.4	7	5	100	55.6

Šaltinis: http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/html_file.phtml?metai=2010&menuo=12&ff=EK-SAV&fnr=69 [prisijungta: 2011-02-06]

Eismo įvykiuose nukentėję eismo dalyviai 2000-2010 m.

Metai		Eismo dalyviai					
		Vairuotojai	Pėstieji	Dviratininkai	Keleiviai	Kiti	Iš viso
2000	Žuvo	173	235	72	155	6	641
	Sužeista	1779	2116	629	2398	38	6960
2001	Žuvo	192	253	94	163	4	706
	Sužeista	1878	2141	614	2435	35	7103
2002	Žuvo	194	239	94	162	8	697
	Sužeista	1951	2091	699	2651	35	7427
2003	Žuvo	216	218	85	176	14	709
	Sužeista	1952	2051	604	2519	137	7263
2004	Žuvo	229	262	87	166	7	751
	Sužeista	2199	2159	663	2806	50	7877
2005	Žuvo	231	256	85	195	6	773
	Sužeista	2484	2165	715	3064	38	8466
2006	Žuvo	230	241	68	201	20	760
	Sužeista	2615	2123	573	3023	0	8334
2007	Žuvo	251	235	73	176	5	740
	Sužeista	2474	2058	560	2925	25	8042
2008	Žuvo	156	175	38	127	3	499
	Sužeista	1771	1640	432	1951	24	5818
2009	Žuvo	121	121	34	87	7	370
	Sužeista	1323	1333	378	1380	45	4459
2010	Žuvo	95	106	24	67	8	300
	Sužeista	1269	1246	346	1334	133	4328

Šaltinis: http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_411 [prisijungta: 2011-02-06]

Priedas Nr. 9

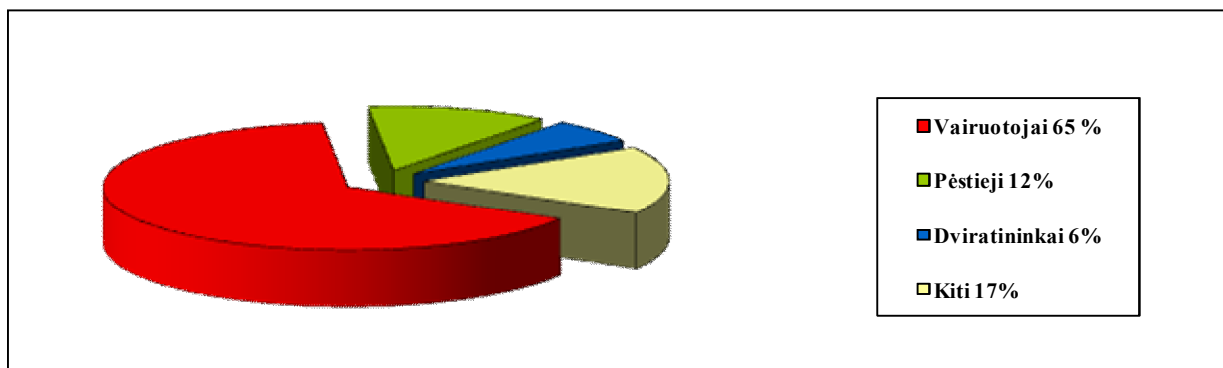
Eismo įvykių pasiskirstymas pagal rūšis 2000-2010 m.

Metai	Eismo įvykių rūšys							Iš viso
	Užvažiavimas ant pėsčiųjų	Susidūrimas	Užvažiavimas ant dviratininkų	Apvartimas	Užvažiavimas ant kliūtis	Kiti eismo įvykiai		
2000		2217	1411	685	611	753	130	5807
	%	38,2	24,3	11,8	10,6	12,9	2,2	100
2001		2256	1547	690	613	750	116	5972
	%	37,8	25,9	11,5	10,3	12,5	1,9	100
2002		2166	1570	748	672	716	218	6090
	%	35,6	25,8	12,3	11,0	11,8	3,5	100
2003		2120	1522	740	653	655	273	5963
	%	35,6	25,5	12,4	11,0	11,0	4,5	100
2004		2263	1792	656	688	708	265	6372
	%	35,5	28,1	10,3	10,8	11,1	4,2	100
2005		2302	1984	711	753	738	284	6772
	%	34,0	29,3	10,5	11,1	10,9	4,2	100
2006		2231	2271	480	753	650	273	6658
	%	33,5	34,1	7,2	11,3	9,8	4,1	100
2007		2166	1940	565	772	693	312	6448
	%	33,6	30,1	8,8	12	10,7	4,8	100
2008		1705	1466	406	521	464	233	4795
	%	35,8	30,7	8,3	10,7	9,4	5	100
2009		1343	1278	288	354	293	271	3827
	%	35,1	33,4	7,5	9,3	7,6	7,1	100
2010		1272	1265	306	310	168	304	3623
	%	35,1	34,9	8,4	8,6	4,6	8,4	100

Šaltinis: http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_412[prisijungta: 2011-02-06]

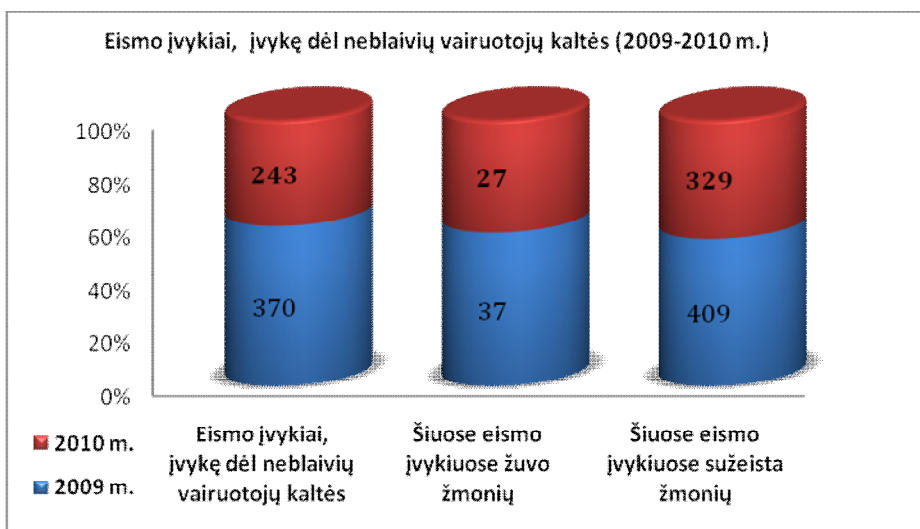
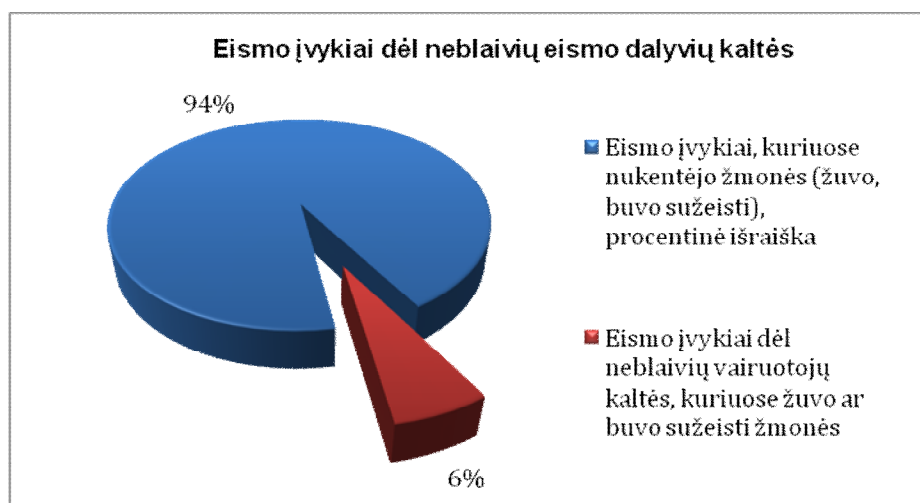
Eismo įvykių kaltininkai 2000-2010 m.

Metai		Eismo įvykių kaltininkai				
		Vairuotojai	Pėstieji	Dviratininkai	Kiti	Iš viso
2000		3769	1315	454	269	5807
	%	64,9	22,7	7,8	4,6	100
2001		3920	1296	456	300	5972
	%	65,6	21,7	7,6	5,1	100
2002		4106	1209	532	243	6090
	%	67,4	19,9	8,7	4,0	100
2003		4191	1156	473	143	5963
	%	70,3	19,4	7,9	2,4	100
2004		4698	1151	394	129	6372
	%	73,9	18,0	6,1	2,0	100
2005		5013	1173	382	203	6771
	%	74,1	17,3	5,6	3,0	100
2006		4971	1041	433	213	6658
	%	74,7	15,6	6,5	3,2	100
2007		4907	934	383	224	6448
	%	76,1	14,5	5,9	3,5	100
2008		3691	677	302	125	4795
	%	76,9	14,1	6,3	2,7	100
2009		2814	452	261	300	3827
	%	73,6	11,8	6,8	7,8	100
2010		2352	421	215	637	3625
	%	64,9	11,6	5,9	17,6	100



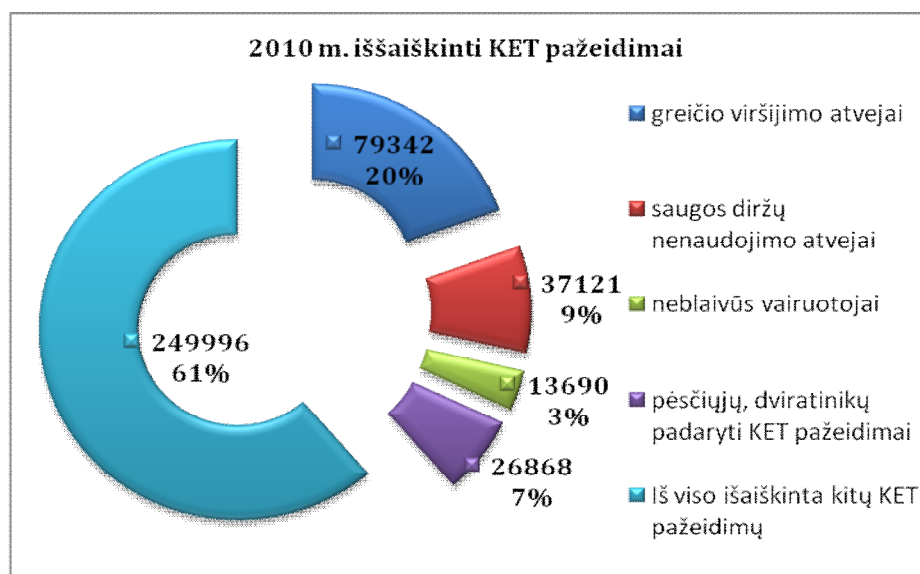
Šaltinis: http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_413
[prisijungta: 2011-02-06]

Priedo Nr. 10 tęsinys



Šaltinis: http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_413
[prisijungta: 2011-02-06]

2010 m. Lietuvoje išaiškinti Kelių eismo taisyklių pažeidimai



Šaltinis: <http://lpept.lt/lt/statistika/ket/KET2010.pdf> [prisijungta: 2011-02-06]

Priedas Nr. 11

Eismo įvykių, juose nukentėjusiųjų skaičius pagal regionus per dvylika

2009–2010 m. mėnesių

Apskritis	Eismo įvykiai per 12 mėn.								
	Eismo įvykiai			Žuvo			Sužeista		
	2009	2010	%	2009	2010	%	2009	2010	%
Alytaus	170	156	-8,24	27	12	-55,56	194	199	2,58
Kauno	1033	891	-13,75	77	43	-44,16	1213	1078	-11,13
Klaipėdos	478	443	-7,32	48	26	-45,83	547	529	-3,29
Marijampolės	270	274	1,48	25	34	36	324	351	8,33
Panevėžio	309	369	19,42	37	38	2,70	385	427	19,27
Šiaulių	401	359	-10,47	33	29	-12,12	466	426	-8,58
Tauragės	123	108	-12,20	17	14	-17,65	140	124	-11,43
Telšių	154	153	-0,65	16	13	-18,75	190	197	3,68
Utenos	134	120	-10,45	21	19	-9,52	160	135	-15,63
Vilniaus	733	752	2,59	69	72	4,35	834	862	3,36
Iš viso	3805	3625	-4,73	370	300	-18,92	4426	4328	-2,21

Šaltinis: http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_4934
[prisijungta: 2011-02-06]

Priedas Nr. 12

Eismo įvykių, juose nukentėjusiųjų skaičius pagal mėnesius 2009–2010 m.

Mėnesiai	Eismo įvykiai		Žuvo		Sužeista	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Sausis	262	226	28	24	303	261
Vasaris	247	179	37	12	273	208
Kovas	216	251	17	20	264	317
Balandis	308	258	27	12	353	325
Gegužė	367	352	30	29	432	430
Birželis	321	355	27	22	377	434
Liepa	361	367	35	36	422	449
Rugpjūtis	349	341	33	27	393	423
Rugsėjis	337	380	31	37	390	421
Spalis	362	384	39	25	445	453
Lapkritis	342	365	34	30	381	398
Gruodis	333	292	32	25	393	364

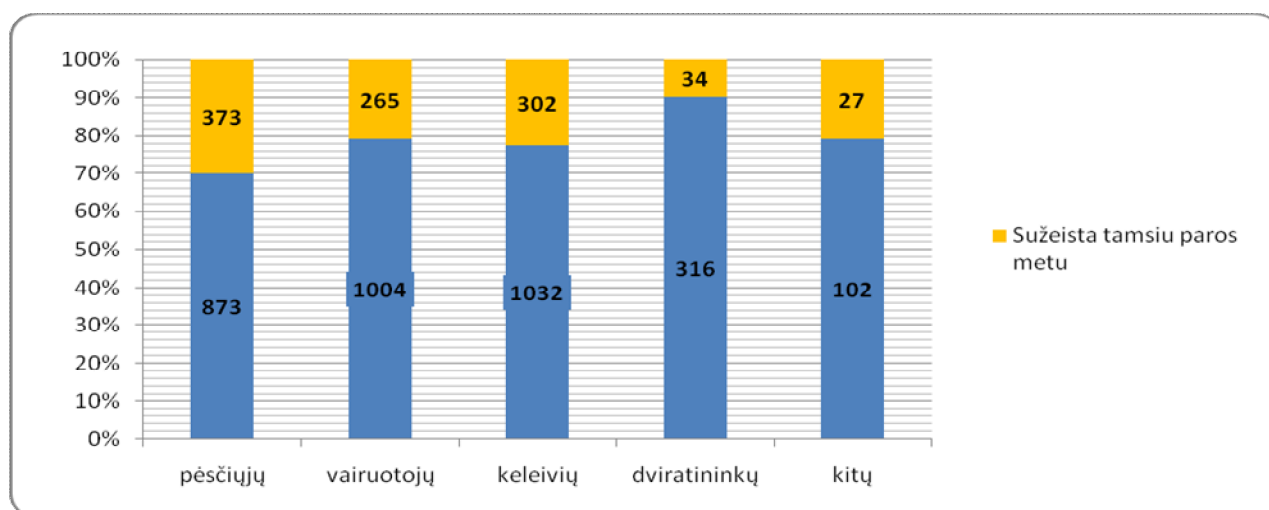
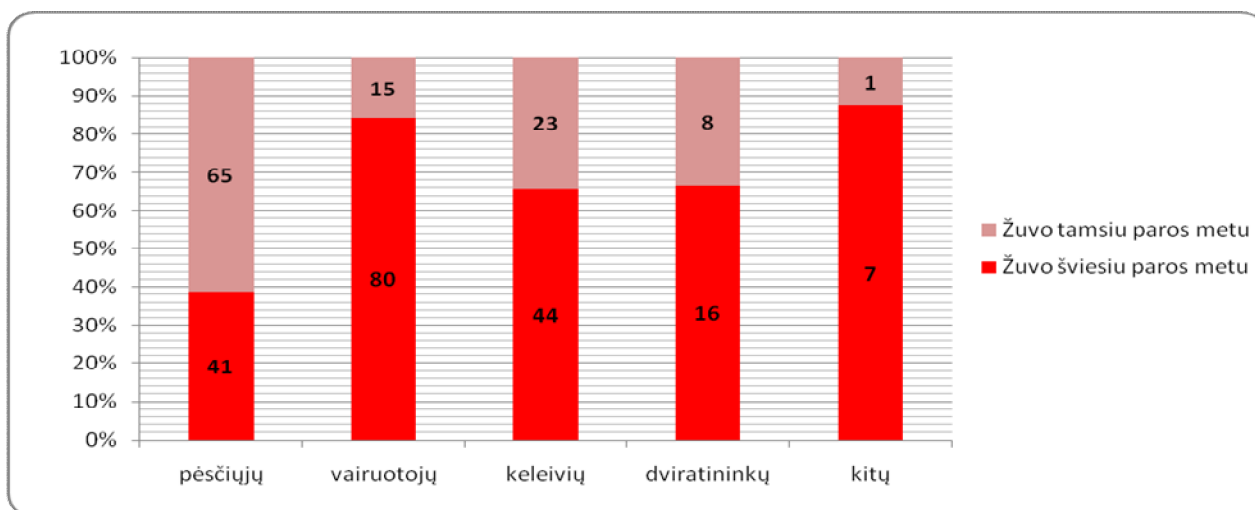
Šaltinis: http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_4043
[prisijungta: 2011-02-06]

Priedo Nr. 12 tęsinys

Eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės, pagal paros laiką Lietuvoje statistika 2010 m.

Iš viso		
Eismo įvykių	3625	100%
Žuvusių	300	100%
Sužeistų	4328	100%

Iš jų šviesiu paros metu			Iš jų tamsiu paros metu	
Eismo įvykių	2782	76,7%	843	23,3%
Žuvusių	188	62,7%	112	37,3%
Sužeistų	3327	76,9%	1001	23,1%



Šaltinis: http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27#content_4043
[prisijungta: 2011-02-06]

2009/2010 m. gruodžio mėn. ir nuo metų pradžios eismo įvykių Vilniaus apskrityje suvestinė pagal teritorinį administracinį susiskirstymą

Miestas, savivaldybė	Nuo metų pradžios														
	Įvykių			Žuvo			Sužeista			Dėl nebl. v.			Dėl apsv. v.		
	2009	2010	%	2009	2010	%	2009	2010	%	2009	2010	%	2009	2010	%
Vilniaus m. sav.	493	520	5,48	30	22	-26,67	526	579	10,08	24	11	-54,17	0	2	100,00
Elektrėnų sav.	23	13	-43,48	3	1	-66,67	28	16	-42,86	3	1	-66,67	0	0	0,00
Šalčininkų r. sav.	33	35	6,06	2	11	450,00	38	33	-13,16	1	5	400,00	0	0	0,00
Širvintų r. sav.	28	13	-53,57	3	3	0,00	31	14	-54,84	5	4	-20,00	0	0	0,00
Švenčionių r. sav.	13	17	30,77	2	2	0,00	12	19	58,33	3	4	33,33	0	0	0,00
Trakų r. sav.	49	55	12,24	8	10	25,00	73	69	-5,48	12	15	25,00	0	0	0,00
Ukmergės r. sav.	36	44	22,22	9	11	22,22	45	62	37,78	5	7	40,00	0	0	0,00
Vilniaus r. sav.	58	55	-5,17	12	12	0,00	81	70	-13,58	7	3	-57,14	0	0	0,00
Apskrityje	733	752	2,59	69	72	4,35	834	862	3,36	60	50	-16,67	0	2	100,00

Šaltinis: <http://www.lpept.lt/lt/statistika/2009/200912.pdf> [prisijungta: 2011-01-31]

Priedas Nr. 14**Priedas Nr. 15**

Priedas Nr. 16



Priedas Nr. 17

KELIŲ EISMO ĮVYKIO VIETOS APŽIŪROS PROTOKOLAS

2010 m. birželio mėn. 27 d.

Vilnius
(vieta)

Apžiūra pradėta 11 val. 30 min., baigta 12 val. 50 min.

Vilniaus aps. Vyriausiojo policijos komisariato kelių policijos valdybos nusikalstamų veiku eismo saugumui tyrimo skyriaus tyrėja Natalja Ibianskaitė

(Istaigos pavadinimas, padalinio pavadinimas, pareigos, vardas, pavardė)

vadovaudamasis Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso 166 str., 167 str., 205 str., 207 str., atvyko Vilnius, Geležinio Vilko-Ukmergės g. sankryža

(vietovės pavadinimas, adresas)

vadovaudamasis LR BPK 92, 179 ir 207 straipsniais, atliko daiktų ar kitų objektų, turinčių reikšmės nusikalstamai veikai ištirti, apžiūrą bei šio tyrimo veiksmo eigos ir rezultatų fiksavimą.

Vadovaujantis LR BPK 180 str. ir 90 str. 3 d., dalyvauti atliekant šį tyrimo veiksmą buvo pasitelktas specialistas Valstybinės teismo medicinos tarnybos prie Lietuvos Respublikos Teisingumo ministerijos, Vilniaus skyriaus teismo medicinos ekspertas Sigitas Juozaitis, turintis aukštąjį universitetinį išsilavinimą, ekspertinio darbo stažą nuo 2003 m., kvalifikaciją atlikti mirusiųjų ir gyvų asmenų, deontologinius tyrimus, teismo medicinos gydytojo specialybę ir išpėtas dėl atsakomybės pagal LR BPK 163 str. ir dėl baudžiamosios atsakomybės pagal LR BK 235 str.

(vardas, pavardė, išsilavinimas, specialybė, kvalifikacija, pareigos)

pasirašęs rašytinį pasižadėjimą sąžiningai atlikti jam pavedamas užduotis, be to, jis išpėtas dėl atsakomybės už melagingos išvados ar paaiškinimo pateikimą pagal Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 235 str.

Sigitas Juozaitis

(specialisto vardas, pavardė, parašas)

Atliekant tyrimo veiksmą, fiksuojant jo eigą ir rezultatus dalyvavo: automobilio „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 vairuotojas Petras Petraitis, patrulis Antanas Antanaitis, ekspertas Sigitas Juozaitis

(kitų dalyvaujančių asmenų vardai, pavardės, adresai ar pareigos)

Oro sąlygos apžiūros metu: saulėta

(saulėta, ūkanota, prieblanda, lyja, sninga, koks apžiūros metu gatvės, kelio apšvietimas)

Kelių eismo įvykio rūšis automobilių: „VW Passat“ valst. Nr. T00000 ir „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 susidūrimas

(transporto priemonių susidūrimas, užvažiavimas ant pėsčiojo, apvirtimas, atsitrenkimas į kliūtį)

Apžiūros metu nustatyta: Vilnius, Geležinio Vilko-Ukmergės g. šviesoforu reguliuojama sankryža, „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 važiavimo kryptimi Ukmergės gatve link G. Vilko g. tiesi nuokalnė

(aprašoma kelių eismo įvykio vieta, nurodomi gatvė, kelias kilometras, pėsčiųjų perėja, tiltas sankryža, kelio posūkis ar tiesus ruožas, įkalnės-
nuokalnės pradžia, pabaiga, ir t.t., bei įvykio vietos požymiai, turintys reikšmės nusikalstamos veikos aplinkybėms nustatyti)

Eismo reguliavimo būdas sankryža reguliuojama šviesoforu

Kelio dangos tipas asfaltas

(betonas, asfaltas, skalda, žvyras, grindinys, be dangos it kt.)

Kelio dangos būklė sausą

(defektai, sausa, šlapia, plikledis, padengta sniegu, purvu ir t.t.)

Važiuojamosios kelio dalies plotis 16,4 m. Skiriamosios juostos plotis 3,5 m. pėsčiųjų tako, šaligatvio, kelkraščio plotis: dešinės pusės 2,5 m., kairės pusės 2,5 m.

Kelių eismo įvykio vietoje esantys kelio ženklai *KET 1 priedo Nr. 507 „Eismo kryptys sankryžoje“; Nr. 329 „Ribotas greitis“; Nr. 332 „Sustoti draudžiama“*

(ženklų numeriai, pavadinimai, galiojimo zona, kelio ženklai esantys 300 m. zonoje)

Važiuojamoji dalis paženklinta *KET 3 priedo Nr. 1.3 „Dviguba ištisinė linija“; Nr. 1.5 „Siaura brūkšninė linija, kurios brūkšniai tris kartus trumpesni už tarpus“*

(linijomis, skiriančiomis eismo juostas, važiuojamosios dalies kraštą, „STOP“ užrašai, pėsčiųjų perėjos ir kt. žymėjimai)

Bordiūrų aukštis 0,5 m. Griovių plotis _____, gylis: dešinėje - _____ kairėje - _____
 Kelio aplinka *Ukmergės gatve nuo Ozo g. link G. Vilko g. tiesi nuokalnė. Ukmergės g. namas Nr. 2, stulpai, medžiai*

(miškas, atvira vietovė, pastatai, medžiai, stulpai, ikalnės, nuokalnės, grioviai)

Matomumas iš vairuotojo vietos transporto priemonėje yra: dienos metu 400 m., esant tamsiam paros metui įjungus artimų šviesų žibintus _____ m., tolimų šviesų žibintus _____ m.

Transporto priemonių išsidėstymas kelių eismo įvykio vietoje bei kelio apžvelgiamumas: *automobilis „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 stovi Ukmergės gatvėje, Ukmergės - G. Vilko g. sankryžoje, jo priekinė dalis nukreipta link Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto, o galinė - link kairiojo, žiūrint kryptimi nuo Ozo g. link Konstitucijos pr. Automobilio dešinės pusės priekinis ratas 5,1 m. ir dešinės pusės galinis ratas 3,2 m. atstumais nutolę nuo Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto išvestos tiesiosios. Automobilio „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 dešinės pusės galinis ratas 1,5 m. atstumu nutolęs nuo G. Vilko g. artimojo krašto išvestos tiesiosios, link Ozo g. Automobilis „VW Passat“ valst. Nr. T00000 stovi Ukmergės gatvėje, 1,0 m. nuo automobilio „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 galinės dalies, jo priekinė dalis nukreipta link Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto, o galinė link kairiojo žiūrint kryptimi nuo Ozo g. link Konstitucijos pr. Automobilio priekinis kairės pusės ratas 4,2 m. ir kairės pusės galinis ratas 3,0 m. atstumais nutolę nuo Ukmergės g. kairiojo važiuojamosios dalies krašto žiūrint kryptimi nuo Ozo g. link Konstitucijos pr. (Plane žr. Nr. 1 ir Nr. 2)*

(transporto priemonės, numeriai, jų išsidėstymas viena kitos, važiuojamosios dalies krašto, sankryžų, pastatų, kitų objektų atžvilgiu)

Stabdymo žymės *Ukmergės gatvėje ant važiuojamosios dalies - sauso asfalto, kryptimi nuo Ozo g. link sankryžos su Geležinio Vilko gatve, pirmoje eismo juostoje matosi ištisinė, vienguba, 27 m. ilgio, 0,2 m. pločio, automobilio „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 galinio kairės pusės rato stabdymo žymė. Stabdymo žymės pradžia 3,0 m. ir pabaiga 3,1 m. atstumais nutolusios nuo Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto žiūrint kryptimi nuo Ozo g. link Konstitucijos pr. Stabdymo žymės pabaiga yra 1,5 m. atstumu nuo automobilio „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 galinės dalies link Ozo g. (Plane žr. Nr. 3)*

(viengubos arba dvigubos, žymių ilgis ir plotis, jų išsidėstymas važiuojamosios dalies krašto, ženklinimo linijų atžvilgiu, žymės ištisinės ar su pertrūkiais, pertrūkių dydžiai, visų ar pavienių ratų stabdymo žymės)

Transporto priemonės judėjimo krypties žymės *Ukmergės- G. Vilko g. sankryžoje ant važiuojamosios dalies - sauso asfalto matosi automobilio „VW Passat“ valst. Nr. T00000 vienguba, 10,4 m. ilgio, išlenkta link Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto, žiūrint kryptimi nuo Konstitucijos pr. link Ozo g., dešinės pusės galinio rato šoninio slydimo žymė. Slydimo žymės pradžia yra sankryžoje, 2,6 m. nuo G. Vilko g. kairiojo važiuojamosios dalies krašto išvestos tiesiosios, žiūrint kryptimi nuo Narbuto g. link Žalgirio g. Slydimo žymė išlenkta link Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto, žiūrint kryptimi nuo Konstitucijos pr. link Ozo g., išlenkimo atstumai kas 2 m.: 5,2 m.; 3,9 m.; 3,4 m.; 3,2 m. nuo važiuojamosios dalies krašto. Žymės pabaiga yra lygiai su automobilio „VW Passat“ valst. Nr. T00000 dešinės pusės galiniu ratu ir 4,3 m. atstumu nuo Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto, žiūrint kryptimi nuo Konstitucijos pr. link Ozo g. (Plane žr. Nr. 4)*

(pagal žymių formą, vandens arba tepalo lašus, pagal sudaužytus daiktus šoninio slydimo kryptį, ratų pasisukimo žymes ir kt.)

Padangų pėdsakai nėra

(išviršiniai arba erdviniai, jų išsidėstymas važiuojamojoje dalyje, kelkraštyje, griovyje, už kelio ribų, jų kryptys, vėžių ir protektorių plotis, protektoriaus piešinys, padangų ypatumai, šoninio slydimo žymės)

Pagrindiniai duomenys, kurie apibūdina transporto priemonių susidūrimo vietą automobilio „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 priekinio dešinės pusės žibinto skaidrių šukių koncentracijos vieta Ukmergės-Geležinio Vilko g. sankryžoje, 5,1m. atstumu nuo Ukmergės g. dešiniojo (žiūrint kryptimi nuo Ozo g. link Geležinio Vilko g.) važiuojamosios dalies krašto išvestos tiesiosios ir 0,2 m. atstumu nuo automobilio dešinės pusės priekinio rato link Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto. (Plane žr. Nr. 7)

(nubyrėjusios žemės, ištekėję skysčiai, stiklų duženų koncentracijos vieta, matmenys, atstumai ir kt. žymės ant kelio, medžių, stulpų ir kt.)

Rūbų skiautės, žymės, panašios į kraują, vilkimo pėdsakai, nukentėjusiųjų daiktai juodos spalvos, 0,4 m. ilgio skėtis guli lygiagrečiai Ukmergės gatvei važiuojamojoje dalyje, antroje eismo juostoje kryptimi nuo Konstitucijos pr. link Ozo g. Skėtis guli 4,3 m. G. Vilko g. artimojo važiuojamosios dalies krašto išvestos tiesiosios, 3,2 m. nuo Onos Onaitienės lavono dešinės kojos ir 4,0 m. nuo Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto žiūrint kryptimi nuo Konstitucijos pr. link Ozo g. (Plane žr. Nr. 6)

(nurodyti rastus daiktus, jų buvimą vietą ant kelio ar aplinkinių daiktų, nurodyti jų formą, matmenys)

Lavono padėtis transporto priemonių, kelio elementų, aplinkinių objektų atžvilgiu Onos Onaitienės gim. 1980-00-0, gyv. Vilniuje, Vilniaus g. 3-3, 1,70 m. ūgio lavonas guli ant nugaros, Ukmergės gatvės važiuojamojoje dalyje, antroje eismo juostoje skirtoje važiuoti nuo Ozo g. link Konstitucijos pr., horizontaliai Ukmergės gatvei, ant sauso asfalto, prie Ukmergės - G. Vilko g. sankryžos. Lavono galva 3,3 m. atstumu nutolusi nuo Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto, žiūrint kryptimi nuo Ozo g. link Konstitucijos pr., ir 4,0 m. atstumu nuo G. Vilko g. artimojo važiuojamosios dalies krašto išvestos tiesiosios. Lavono kairė ranka 4,0 m. atstumu nutolusi nuo Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto, žiūrint kryptimi nuo Ozo g. link Konstitucijos pr., ir 0,5 m. atstumu nuo G. Vilko g. artimojo važiuojamosios dalies krašto išvestos tiesiosios. Lavono dešinė koja 5,7 m. atstumu nutolusi nuo Ukmergės g. dešiniojo važiuojamosios dalies krašto, žiūrint kryptimi nuo Ozo g. link Konstitucijos pr., ir 0,2 m. atstumu nuo G. Vilko g. artimojo važiuojamosios dalies krašto išvestos tiesiosios. (Plane žr. Nr. 5)

Specialisto, LR BPK 89, 90 ir 205 str. pagrindais atlikusio daiktų ir kitokių objektų tyrimą jų radimo vietoje, išvada Lavonas moteriškos lyties apie 40-45 m. amžiaus, 1, 70 m. ūgio, lieso kūno sudėjim, guli ant nugaros. Rankos ir kojos tiesios. Lavonas aprengtas: trumpa juoda odinė striukė su kapišonu ir užtrauktuku priekinėje dalyje, kuris pilnai užsegtas. Mėgstinis margas, juodos, violetinės, mėlynos ir žalios spalvos geometrinės įvairių dydžių figūros. Lavono kojos nuogos. Ant kairės kojos kelio srityje matosi 12 cm. ilgio ir 7 cm. pločio odos įdrėskimai, kurie tęsiasi nuo kelio link kojos pėdos. Ant dešinės kojos šlaunies srityje, dešiniau matosi 25 cm. ilgio ir 15 cm. pločio odos įdrėskimai, kurie tęsiasi nuo viršutinės šlaunies dalies link kojos kelio. Abi kojos apmautos juodos spalvos guminiiais batais, kurie yra 25 cm. aukščio. Pado ir kulno paviršius švarus. Specialisto išvada bus pateikta atskirai atlikus lavono autopsiją laboratorijoje

Atlikus apžiūrą įvykio vietoje rasti ir paimti daiktai automobilio „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 priekinio dešinės pusės žibinto šukės, Onos Onaitienės asmens tapatybės kortelė nr. R000000, juodos spalvos skėtis

(stiklų šukės, kėbulo nuolaužos, atskilę dažų lopinėliai, vairuotojo nukentėjusiojo daiktai, dokumentai ir kt. Nurodyti iš kur ir kokie daiktai, nusikalstamos veikos pėdsakai buvo paimti ir kur laikomi)

Apžiūros metu fotografuota fotoaparatu „Samsung C1200“, braižytas eismo įvykio vietos planas

(fotografuota, filmuota, darytas garso ir vaizdo įrašas, daryti pėdsakų atspaudai, išliejos, sudaryti planai ir schemos, panaudoti kitokie fiksavimo būdai. Naudotos techninės priemonės ir jų naudojimo sąlygos ir tvarka)

Apžiūros protokolo priedai fotolentelė, eismo įvykio vietos planas, automobilio „VW Passat“ valst. Nr. T00000 techninės būklės patikrinimo ir apžiūros protokolas

(nuotraukos, negatyvai, skaitmeninės informacijos laikmenos, garso, vaizdo įrašai ir kiti techninių priemonių panaudojimo atliekant tyrimo veiksmus rezultatai)

Dalyvavusių asmenų pareiškimai pareiškimų nebuvo

(apie tai, kad dalyvavęs atliekant tyrimo veiksmą asmuo atsisako pasirašyti, tyrimo veiksmo protokolą arba dėl fizinių trūkumų ar kitokių priežasčių negali jo pasirašyti, pažymima protokole ir tyrimo veiksmą atlikęs asmuo patvirtina parašu)

Protokolas perskaitytas, surašytas teisingai.

Specialistas

_____ (parašas)

ekspertas Sigitas Juozaitis

(vardas, pavardė)

Dalyvavę asmenys

_____ (parašas)

patrulius Antanas Antanaitis

(vardas, pavardė)

_____ (parašas)

vairuotojas Petras Petraitis

(vardas, pavardė)

tyrėja

(pareigos)

_____ (parašas)

Natalja Ibienskaitė

(vardas, pavardė)

Priedas Nr. 19

TRANSPORTO PRIEMONĖS TECHNINĖS BŪKLĖS PATIKRINIMO IR APŽIŪROS PROTOKOLAS

2010 m. birželio mėn. 27 d.

Vilnius
(vieta)

Apžiūra pradėta 11 val. 30 min., baigta 12 val. 00 min.

Vilniaus aps. Vyriausiojo policijos komisariato kelių policijos valdybos nusikalstamų veiku eismo saugumui tyrimo skyriaus tyrėja Natalja Ibianskaitė.

(Istaigos pavadinimas, padalinio pavadinimas, pareigos, vardas, pavardė)

vadovaudamasis Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso 166 str., 167 str., 205 str., 207 str., atvyko į Vilnius, Geležinio Vilko-Ukmergės g. sankryža.

(vietovės pavadinimas, adresas)

vadovaudamasis LR BPK 92, 179 ir 207 straipsniais, atliko daiktų ar kitų objektų, turinčių reikšmės nusikalstamai veikai ištirti, apžiūrą bei šio tyrimo veiksmo eigos ir rezultatų fiksavimą.

Vadovaujantis LR BPK 180 str. ir 90 str. 3 d., dalyvauti atliekant šį tyrimo veiksmą buvo pasitelktas specialistas. PAGD prie VRM GIC ES vyriausiasis specialistas Jonas Jonaitis, gairinės inžinierius, turintis teismo eksperto kvalifikaciją; Vilniaus apskrities vyriausiojo policijos komisariato Kriminalistinių tyrimų skyriaus specialistas Vardenis Pavardenis, kurie išpėti dėl atsakomybės pagal LR BPK 163 str. ir dėl baudžiamosios atsakomybės pagal LR BK 235 str.

(vardas, pavardė, išsilavinimas, specialybė, kvalifikacija, pareigos)

pasirašęs rašytinį pasižadėjimą sąžiningai atlikti jam pavedamas užduotis, be to, jis išpėtas dėl atsakomybės už melagingos išvados ar paaiškinimo pateikimą pagal Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 235 str.

Vardenis Pavardenis

(specialisto parašas)

Jonas Jonaitis

(specialisto parašas)

dalyvaujant vairuotojams:

(vardas, pavardė, asmens kodas)

apžiūrėtas objektas MI markė „VW Passat“

(transporto priemonės rūšis, tipas)

valstybinis numeris Nr. T00000, identifikacinis numeris WWW9999999W999000

transporto priemonės registracijos liudijimo serija R Nr. 000000, išduotas 2009-04-05

(išdavimo data)

VI Regitra, Vilniaus filialas

(registracijos liudijimą išdavusi įstaiga, jos filialas)

priklausančią Juozas Petraitis, a.k. 30000000000, gyv. Vilnius, Kirtimų g. 7-7

(vardas, pavardė, asmens kodas, gyvenamoji vieta)

transporto priemonė drausta privalomuoju civilinės atsakomybės draudimu „ERGO Lietuva“

draudimo poliso serija AKA Nr. 0000000 galioja iki 2011-01-02

Apžiūra atlikta pėdsakų ir pažeidimų, turinčių ryšį su kelių eismo įvykio kilimu, suradimas ir fiksavimas transporto priemonės techninės būklės nustatymas; transporto priemonės gedimu, turėjusių įtakos kelių eismo įvykiui kilti, nustatymas.

Apžiūros metu nustatyta:

1. Išoriniai sugadinimo požymiai kairėje pusėje sulaužytas automobilio „VW Passat“ valst. Nr. T00000 priekinis bamperis, sulankstytas kairės pusės priekinis sparnas, apdegusi bagažinė, galinis bamperis, išmetimo vamzdžiai, kuro bakas ir bagažinės dangtis. Dešinės ir kairės pusės galiniai žibintai termiškai paveikti iš išorės. Skilęs priekinis stiklas, kairėje vairuotojo pusėje, viršuje, žvaigždės formos, 0,4/0,4 m. dydžio įskilimas, 0,9 m. atstumu nuo stiklo apatinės dalies, ir 0,2 m. nuo dešinės pusės krašto vairuotojo atžvilgiu.
(nurodyti su gadinimus, jų tikslų išsidedystimą, pobūdį ir matmenys)
2. Pėdsakai ir kiti daiktiniai įrodymai ant transporto priemonės 1) tepinys paimtas nuo raudonos spalvos dėmės, aptiktos ant iš vairo išsiskleidusios apsauginės pagalvės, 2) tepinys paimtas nuo suskilusio stiklo automobilio salone, vairuotojo pusėje, 3) tepinys paimtas nuo raudonos spalvos dėmės, aptiktos ant iš vairo išsiskleidusios apsauginės pagalvės, 4) po vairuotojo sėdyne, ant kilimėlio kojoms aptikta cigaretės nuorūka, 5) 3 plaukai aptikti ant vairuotojo sėdynės atlošo, 6) mikroobjektai paimti nuo vairuotojo sėdynės atlošo, 7) mikroobjektai paimti nuo priekinės keleivio sėdynės atlošo, 8) kvapo pėdsakai iš automobilio „Honda Accord“ salono, 9) kvapo pėdsakai nuo automobilio „VW Passat“ valst. Nr. T00000 vairuotojo sėdynės sėdimos dalies, 10) kvapo pėdsakai nuo automobilio „VW Passat“ valst. Nr. T00000 priekinės keleivio sėdynės sėdimos dalies.
(pirštu atspaudai, kraujo žymės, smegenų materija, plaukai, rūbų skiautės, dažų antsluoksnių, nusėdimo, slydimo žymės, jų tikslus išsidedystimas, kryptis, matmenys, būdingos ypatybės)
3. Priekinių ir užpakalinių ratų vėžių plotis nėra.
4. Padangų protektorių brėžinys paprastas.
(paprastas, kombinuotas, padidinto praeinamumo)
5. Padangų būklė atitinka KET reikalavimus.
6. Automobilis pakrautas nepakrautas.
7. Krovinio ypatybės, jo gabaritai ir pritvirtinimo būdas nepakrautas.
8. Krovinio sugadinimas nepakrautas.
9. Stabdžių sistemos manometro parodymas nėra.
10. Rankinio stabdžio ir pavarų perjungimo svirčių padėtis įjungta pirma pavara, rankinis stabdis užtrauktas iki viršutinės kraštinės padėties.

TRANSPORTO PRIEMONĖS TECHNINĖS BŪKLĖS PATIKRINIMAS

1. Vairo mechanizmo būklė tvarkinga, judesiai persiduoda į ratus.
2. Stabdžių sistemos būklė:
 - a) kojinio (pagrindinio) stabdžio tvarkinga, spaudžiant stabdį jaučiamas pasipriešinimas, veikia tolygiai. Stabdžių skysčio nutekėjimo nesimato.
(stabdžio pedalo laisvoji eiga, tolygus stabdžių veikimas, stabdymo kelias metrais arba automobilio sulėtėjimas m/sek.², važiuojant 30 km/h greičiu, skysčio arba oro nutekėjimas, priekabos stabdžių veikimas ir t.t.)
 - b) rankinio (stovėjimo) stabdžio tvarkinga, stabdžio svirtis užtraukta iki viršutinės kraštinės padėties.
(kiek stabdžio svirtis nesiekia viršutinės kraštinės padėties, stabdymo kelias metrais arba automobilio sulėtėjimas m/sek.²,

važiuojant 15 km/h greičiu, arba pilnai pakrautą automobilį rankinis (stovėjimo) stabdys išlaiko 16% (9^o) nuokalnėje ir autotraukinį 8% (4,5^o) nuokalnėje)

Apšvietimo signalų prietaisų būklė sudaužytas priekinis dešinės pusės žibintas. Dešinės ir kairės pusės galiniai žibintai termiškai paveikti iš išorės.

Automobilio priekinių ir šoninių stiklų, langų valytuvų ir užpakalinio vaizdo veidrodžių būklė visi valytuvai veikia, užpakalinio vaizdo veidrodėliai sureguliuoti tinkamai.

Kitų agregatų mechanizmų būdingi gedimai nėra .

Po kelių eismo įvykio iki apžiūros transporto priemonė buvo eismo įvykio vietoje
(įvykio vietoje, policijos komisariate, nurodyti ar galėjo priėti pašaliniai asmenys ir t.t.)

Daiktiniai įrodymai nėra
(išvardyti surastus daiktinius įrodymus)

paimti ir pridėti prie kelių eismo įvykio medžiagos.

Apžiūra atlikta dienos metu, esant natūraliam apšvietimui
(nurodyti paros metą, apšvietimą, esant tamsiam paros metui įvykio vietos apšvietimo priemones)

Atliekant tyrimo veiksmą, fiksuojant jo eigą ir rezultatus dalyvavo:

(asmens vardas, pavardė, asmens kodas, gyvenamoji vieta)

Specialisto, LR BPK 89, 90 ir 205 str. pagrindais atlikusio daiktų ir kitokių objektų tyrimą jų radimo vietoje, išvada: Ugnies plitimo kelias yra iš apačios, dešinėje pusėje. Terminiai pažeidimai matosi iš išorės. Automobilio galinės dalies dažai nudegę. Galinis bamperis taip pat apdegęs. Dešinės ir kairės pusės galiniai žibintai termiškai paveikti iš išorės. Bagažinės skyriaus viduje, kairėje pusėje apdegusi plastmasinė apdaila. Bagažinė termiškai paveikta viduje. Apžiūrėjus atsarginį ratą nustatyta, kad jo apatinė dalis labiau apdegusi nei viršutinė. Išmetimo vamzdžiai stipriai apdegę. Ant kuro bako, apačioje iš dešinės pusės yra kiauryminis, 0,4 m. ilgio, ir 0,1 m. pločio, pailgas, pažeidimas.

Jonas Jonaitis

(specialisto parašas)

Apžiūros metu fotografuota fotoaparatu „Samsung C1200“, mastelinė liniuotė
(fotografuota, filmuota, darytas garso ir vaizdo įrašas, daryti pėdsakų atspaudai, išliejos, sudaryti planai ir schemas, panaudoti kitokie fiksavimo būdai. Naudotos techninės priemonės ir jų naudojimo sąlygos ir tvarka)

Atlikus apžiūrą iš automobilio bagažinės kairės pusės paimti laidų fragmentai, paimti pėdsakai ir daiktiniai įrodymai saugomi prie medžiagos.

(Nurodyti iš kur ir kokie daiktai, nusikalstamos veikos pėdsakai buvo paimti ir kur laikomi)

Apžiūros protokolo priedai fotolentelė
(nuotraukos, negatyvai, skaitmeninės informacijos laikmenos, garso, vaizdo įrašai ir kiti techninių priemonių panaudojimo atliekant tyrimo veiksmus rezultatai)

Transporto priemonė saugoma UAB „Sauda“ stovėjimo aikštelėje Vilniuje, Giraitės g. 3A.

Dalyvavusių asmenų pareiškimai pareiškimų nebuvo
(apie tai, kad dalyvavęs atliekant tyrimo veiksmą asmuo atsisako pasirašyti, tyrimo veiksmo protokolą arba dėl fizinių trūkumų ar kitokių priežasčių negali jo pasirašyti pažymima protokole ir tyrimo veiksmą atlikęs asmuo patvirtina parašu)

Protokolas perskaitytas, surašytas teisingai.

Specialistas

(parašas)

Vardenis Pavardenis

(vardas, pavardė)

Specialistas

(parašas)

Jonas Jonaitis

(vardas, pavardė)

Dalyvavę asmenys

(parašas)

(vardas, pavardė)

tyrėja

(pareigos)

(parašas)

Natalja Ibienskaitė

(vardas, pavardė)

**VILNIAUS APSKRITIES VYRIAUSIASIS POLICIJOS KOMISARIATAS
KRIMINALISTINIŲ TYRIMŲ SKYRIUS**

FOTOLENTELĖ

Prie 2010-06-27 automobilio VW PASSAT, valstybinis numeris T00000 apžiūros, atliktos Vilniuje, Giraitės g. 3A, kurioje dalyvavo Vilniaus apskrities VPK KTS specialistas Vardenis Pavardenis, protokolo, ikiteisminio tyrimo medžiagoje.



Foto Nr.1. Automobilis VW PASST, valstybinis numeris T00000
Giraitės g. 3A, Vilnius.



Foto Nr.2. Automobilis VW PASST, valstybinis numeris T00000
Giraitės g. 3A, Vilnius.



Foto Nr.3. Automobilis VW PASST, valstybinis numeris T00000 Giraitės g. 3A, Vilnius.



Foto Nr.4. Automobilis VW PASST, valstybinis numeris T00000 Giraitės g. 3A, Vilnius.

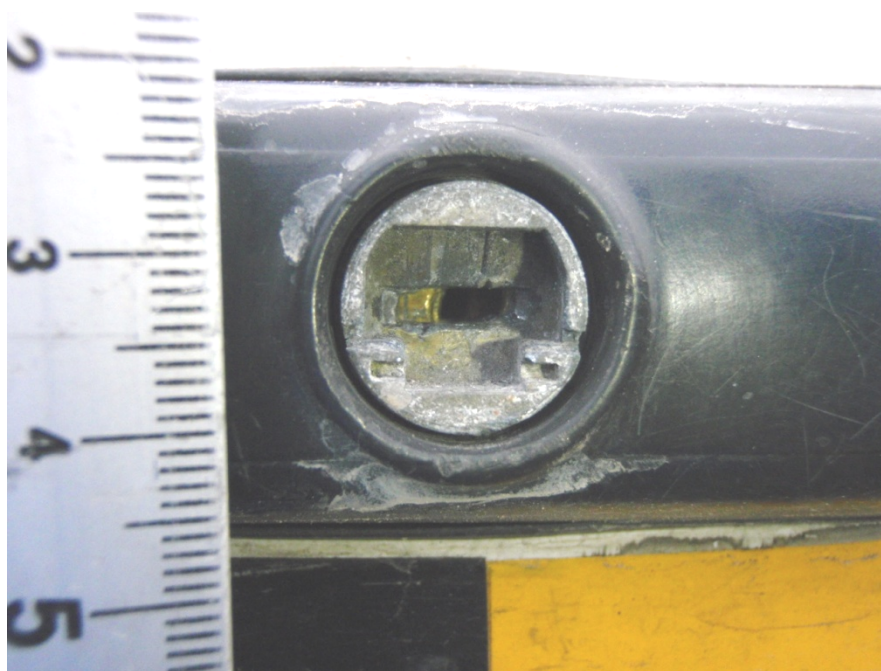


Foto Nr. 5. Automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 vairuotojo durelių spynelės atrakto vaizdas.



Foto Nr.6. Automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 priekinių keleivio durelių spynelės atrakto apsauginės plokštelės vaizdas.



Foto Nr.7. Vaizdas automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 salone.



Foto Nr.8. Vaizdas automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 salone.



Foto Nr.9. Vaizdas automobīlio VW PASST, valstybīnis numeris T00000 salone.



Foto Nr.10. Vaizdas ant automobīlio VW PASST, valstybīnis numeris T00000 apsauginēs vairo pagalvēs aptiktos raudonos spalvos dēmēs.



Foto Nr.11. Po automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 vairuotojo sėdyne aptikta cigaretės nuorūka.



Foto Nr.12. Po automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 vairuotojo sėdyne aptikta cigaretės nuorūka.



Foto Nr.13. Automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 apdegusios galinės dalies vaizdas



Foto Nr.14. Automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 bagažinės skyriaus viduje, kairėje pusėje apdegusi plastmasinė apdaila. Bagažinė termiškai paveikta viduje.



Foto Nr.15. Iš automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 bagažinės skyriaus vidaus kairės pusės paimti laidų fragmentai



Foto Nr.16. Iš automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 bagažinės skyriaus vidaus kairės pusės paimti laidų fragmentai



Foto Nr.17. Automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 apačioje apdegusios galinės dalies vaizdas

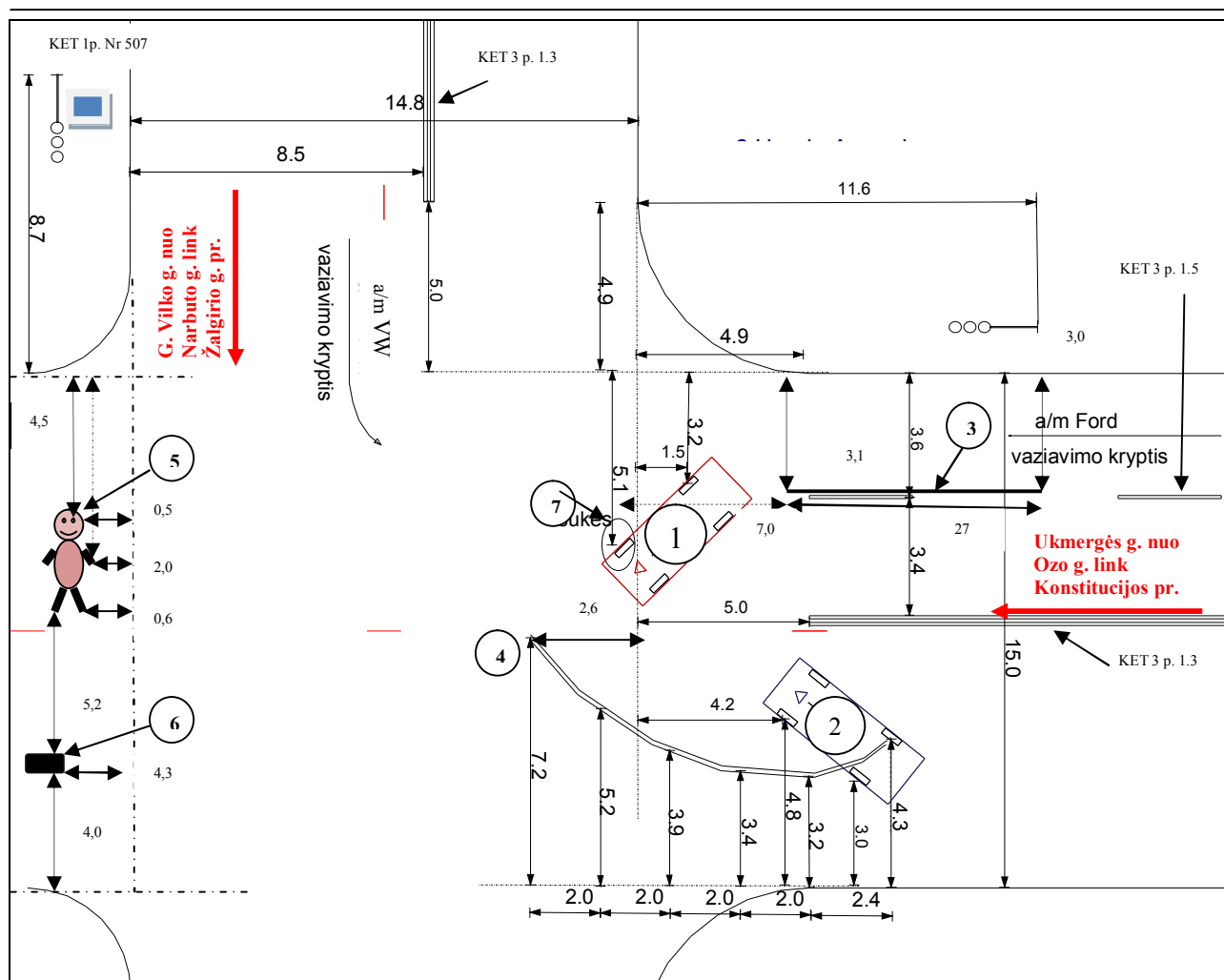


Foto Nr.18. Automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 ant kuro bako, apačioje iš dešinės pusės yra kiauryminis, 0,4 m. ilgio ir 0,1 m. pločio, pailgas, pažeidimas



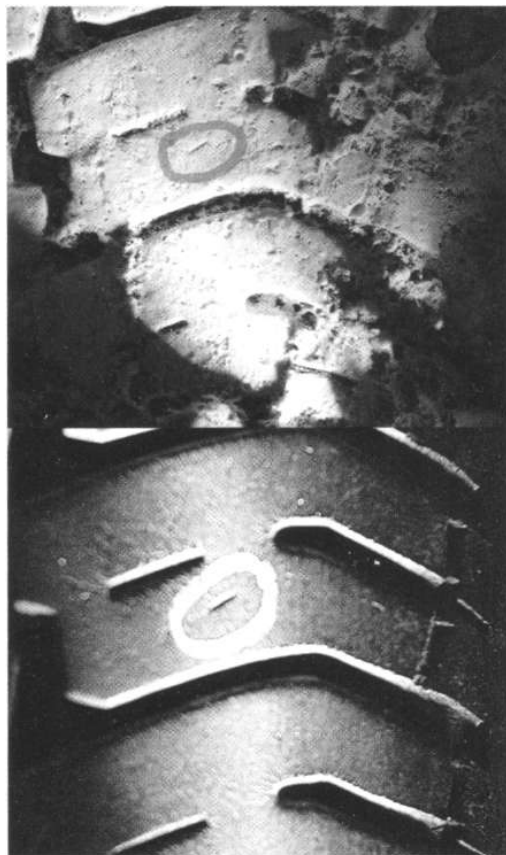
Foto Nr.19. Automobilio VW PASST, valstybinis numeris T00000 ant kuro bako, apačioje iš dešinės pusės yra kiauryminis, 0,4 m. ilgio ir 0,1 m. pločio, pailgas, pažeidimas

Eismo įvykio vietos plano pavyzdys



Sutartiniai ženkalai:

1. Automobilis „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000
2. Automobilis „VW Passat“ valst. Nr. T00000
3. Automobilio „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 galinio kairės pusės rato stabdymo žymė
4. Automobilio „VW Passat“ valst. Nr. T00000 dešinės pusės galinio rato slydimo žymė
5. Onos Onaitienės lavonas
6. Juodos spalvos skėtis
7. Automobilio „Ford Siera“ valst. Nr. PPP000 dešinės pusės priekinio žibinto šukės



Šaltinis: James S. H., Nordby J. J. Forensic science. An introduction to scientific and investigative techniques. Third edition. USA. CRC Press, 2009. P. 404.

Paveiksle pavaizduotas atskiras atspaudas, paliktas nusikaltimo vietoje, požymis ir atitinkamas atskiras požymis ant padangos – tai nedidelis įpjovimas ant padangos, kuris atsirado transporto priemonės eksploatavimo metu.

BAUDŽIAMOSIOS BYLOS (MEDŽIAGOS) ANALIZĖS ANKETA**1. Ikiteisminio tyrimo įstaiga atliekanti (atlikusi) ikiteisminį tyrimą (pavadinimas):**

2. Baudžiamosios bylos (medžiagos) Nr.:

3. Bylos (medžiagos) trumpas turinys:

4. Pagal kokį LR BK straipsnį (straipsnius) pradėtas ikiteisminis tyrimas?

- a) 281 str. 1 d.;
- b) 281 str. 2 d.;
- c) 281 str. 3 d.;
- d) 281 str. 4d.;
- e) 281 str. 5d.;
- f) 281 str. 6 d.;
- g) 282 str. 1d.;
- h) 282 str. 2 d.

5. Eismo įvykio rūšis:

- a) transporto priemonės užvažiavimas ant pėsčiojo;
- b) transporto priemonių susidurimas;
- c) transporto priemonės apsvertimas;
- d) transporto priemonės užvažiavimas ant kliuties;
- e) keleivių iškritimas.
- f) transporto priemonės užvažiavimas ant dviračio;
- g) kita _____

6. Eismo įvykio situacijos sudėtingumas informaciniu požiūriu?

- a) nesudėtinga situacija: įvykio vietoje yra visi įvykio dalyviai, transporto priemonė ir liudytojai;
- b) sudėtinga situacija: įvykio mechanizmas aiškus, bet įtariamasis iš įvykio vietos pasišalino pasinaudodamas transporto priemone kuri susijusi su įvykiu arba be jos;
- c) sudėtingiausia situacija: neaiškus įvykis, nėra nei liūdytojų, nei su įvykiu susijusių transporto priemonių.

7. Koks sprendimas priimtas byloje (medžiagoje)?

- a) atsisakyta pradėti ikiteisminį tyrimą;
- b) ikiteisminis tyrimas baigtas surašius kaltinamąjį aktą;
- c) ikiteisminis tyrimas baigtas baudžiamuoju įsakymu;
- d) nutarimu ikiteisminis tyrimas nutrauktas, pagal laidavimą pagal LR BK 40str.;
- e) nutarimu ikiteisminis tyrimas nutrauktas, kai kaltininkas ir nukentėjęs asmuo susitaikė, pagal LR BK 38 str.;
- f) ikiteisminis tyrimas nutrauktas pagal LR BPK 3 str. 1d. 1 p.;
- g) ikiteisminis tyrimas nutrauktas pagal LR BPK 3 str. 1d. 2 p.;
- h) ikiteisminis tyrimas nutrauktas pagal LR BPK 3 str. 1d. 4 p.;
- i) kita _____

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

- a) iki 1 mėn.;
- b) iki 2 mėn.;
- c) iki 4 mėn.;
- d) iki 6 mėn.;
- e) iki 12 mėn.;
- f) iki 24 mėn.;
- g) iki 36 mėn.;
- h) virš 36 mėn.

9. Ikiteisminį tyrimą atliko:

- a) vienas tyrėjas;
 - b) du tyrėjai;
 - c) trys tyrėjai;
 - d) prokuroras;
 - e) kita
-

10. Ar ikiteisminį tyrimą atliko tas pats tyrėjas, kuris buvo išvykęs į eismo įvykio vietą?

- a) taip;
- b) kitas tyrėjas.

11. Ar eismo eismo įvykį sukėlusiam, kaltam asmeniui buvo nustatytas girtumas?

- a) buvo blaivus;
- b) nenustatyta;
- c) buvo nustatytas lengvas girtumo laipsnis;
- d) buvo nustatytas vidutinis girtumo laipsnis;
- e) buvo nustatytas sunkus girtumo laipsnis.

12. Koks eismo įvykio kaltininko 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.

13. Eismo įvykio kaltininko lytis?

- a) moteris;
- b) vyras.

14. Eismo įvykio kaltininko išsilavinimas:

- a) aukštasis
- b) aukštesnysis;
- c) spec. Vidurinis;
- d) vidurinis;
- e) pagrindinis;
- f) neturi.

15. Kiek ir kokių ikiteisminio tyrimo veiksmų (procesinės prievartos priemonių) buvo atlikta (paskirta) per pirmąsias 72 val.?

- a) įvykio vietos apžiūra;
- b) įtariamojo apklausa;
- c) liudytojo apklausa;
- d) akistata;
- e) eksperimentas;
- f) parodymų patikrinimas vietoje;
- g) parodymas atpažinti;
- h) ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas;
- i) krata;
- j) poėmis;
- k) laikinas sulaikymas;
- l) suėmimas
- m) kita (įrašyti): _____

16. Atliekant kokius ikiteisminio tyrimo veiksmus dalyvavo specialistas?

- a) įvykio vietos apžiūroje;
- b) apklausoje;
- c) akistatoje;
- d) eksperimente;
- e) parodymų patikrinime vietoje;
- f) skiriant ekspertizę ar objektų tyrimą;
- g) nedalyvavo;
- h) kita (įvardinti): _____

17. Atliekant kokius ikiteisminio tyrimo veiksmus dalyvavo prokuroras?

- a) įvykio vietos apžiūroje;
- b) apklausoje;
- c) akistatoje;
- d) eksperimente;
- e) parodymų patikrinime vietoje;
- f) skiriant ekspertizę ar objektų tyrimą;
- g) nedalyvavo;
- h) kita (įvardinti): _____

18. Ar byloje buvo atlikta įvykio vietos apžiūra?

- a) taip;
- b) ne.

19. Kokie pareigūnai dalyvavo įvykio vietos apžiūroje?

- a) ikiteisminio tyrimo pareigūnas;
- b) specialistas (ekspertas);
- c) kinologas;
- d) kelių patrulių rinktinės pareigūnas;
- e) patrulių rinktinės pareigūnas;
- f) kiti asmenys (nurodyti kas) _____

20. Kokia įvykio vietos apžiūros atlikimo trukmė?

- a) iki 30 min;
- b) nuo 30 min iki 1 val.;
- c) nuo 1 iki 1,5 val.;
- d) nuo 1,5 iki 2 val.;
- e) nuo 2 iki 3 val.;
- f) daugiau nei 3 val.

21. Ar įvykio vietos apžiūros metu buvo panaudotos mokslinės technikos priemonės?

- a) taip;
- b) ne;
- c) nėra duomenų.

22. Jei „taip“, tai kokios priemonės buvo panaudotos:

- a) fotoaparatas ir kita fotografavimo technika;
- b) vaizdo įrašymo technika;
- c) rankų pėdsakų suradimo, užfiksavimo ir paėmimo priemonės;
- d) avalynės pėdsakų suradimo, užfiksavimo ir paėmimo priemonės;
- e) transporto priemonių pėdsakų suradimo, užfiksavimo ir paėmimo priemonės;
- f) kvapų pėdsakų paėmimo priemonės;
- g) darbo su mikroobjektais priemonės;
- h) kitos priemonės _____

23. Kokie pėdsakai ir objektai buvo surasti, paimti, užfiksuoti įvykio vietos apžiūros metu?

- a) rankų pėdsakai;
- b) kojų pėdsakai;
- c) transporto priemonių jų dalių pėdsakai;
- d) biologiniai pėdsakai (kraujas, plaukai ir kt.);
- e) mikroobjektai;
- f) kiti pėdsakai ir objektai _____
- g) nieko nerasta ir nepaimta.

24. Kada buvo surasti ir paimti pėdsakai ar kiti objektai?

- a) įvykio vietis apžiūros metu;
- b) vėliau, atliekant kitus ikiteisminio tyrimo veiksmus;
- c) nieko nepaimta.

25. Prie įvykio vietos apžiūros protokolo pridėti priedai:

- a) įvykio vietos planas;
- b) nuotraukos;
- c) įvykio vietos planas ir nuotraukos;
- d) vaizdinė medžiaga;
- e) kita _____

26. Ar iš prie įvykio vietos apžiūros protokolo pridėtų fotonuotraukų ir kitų papildomų duomenų galima sumodeliuoti pilną eismo įvykio vaizdą?

- a) taip;
- b) nepilnai;
- c) ne;
- d) kita _____

27. Kokia ekspertizė ar objektų tyrimas paskirtas įvykio vietoje paimtiems pėdsakams ir objektams tirti?

- a) trasologinė:
 - a.1) kojų pėdsakų;
 - a.2) transporto priemonių pėdsakų;
 - a.3) rankų pėdsakų;
 - a.4) kita
- b) medicininė;
- c) eismo įvykio;
- d) mikrodalelių;
- e) biologinės kilmės pėdsakų (DNR);
- f) kita _____
- g) nepaskirta.

28. Jei buvo paskirta medicininė ekspertizė ar objektų tyrimas, kiek laiko jis trūko?

- a) iki 1 mėn.;
- b) iki 2 mėn.;
- c) iki 3 mėn.;
- d) iki 4 mėn.;
- e) iki 6 mėn.;
- f) daugiau nei 6 mėn.;
- g) nepaskirta.

29. Jei buvo paskirta eismo įvykio ekspertizė ar objektų tyrimas, kiek laiko jis trūko?

- a) iki 1 mėn.;
- b) iki 2 mėn.;
- c) iki 3 mėn.;
- d) iki 4 mėn.;
- e) iki 6 mėn.;
- f) daugiau nei 6 mėn.;
- g) nepaskirta.

30. Jei buvo paskirtos kitos ekspertizės ar objektų tyrimai, įrašykite kokie ir kiek laiko jie trūko?

31. Kokios įvykio vietos apžiūros kliūtys?

- a) įvykio vieta apžiūrėta iš dalies (nevisa);
- b) apžiūra pradėta pavėluotai;
- c) apžiūra atlikta nenuosekliai;
- d) nepanaudotos galimybės transporto priemonės pėdsakams surasti;
- e) įvykio vietos tyrimo metu nedalyvavo specialistas;
- f) neapsaugota įvykio vieta;
- g) įvykio vieta pakeista, pėdsakai sunaikinti;
- h) kiti trūkumai _____
- i) kliūčių nėra.

32. Po kiek laiko nuo ikiteisminio tyrimo pradėjimo buvo apklausta liudytojai, matę eismo įvykį?

- a) tą pačią dieną;
- b) nuo 1 iki 14 dienų;
- c) nuo 14 iki 30 dienų;
- d) daugiau negu 30 dienų.

33. Po kiek laiko nuo ikiteisminio tyrimo pradėjimo buvo apklausti nukentėjusieji (-ysis)?

- a) tą pačią dieną;
- b) nuo 1 iki 14 dienų;
- c) nuo 14 iki 30 dienų;
- d) daugiau negu 30 dienų.

34. Kokios procesinės prievartos priemonės buvo taikytos įtariamajam?

- a) nebuvo paskirta;
- b) buvo paskirta (įrašyti kokias) _____

35. Kokias pastebėjote problemas ar taktines klaidas atliekant pirminius tyrimo veiksmus šioje ikiteisminio tyrimo medžiagoje? Kaip vertinate atliktą (atliekamą) tyrimą (labai gerai, gerai, patenkinamai, blogai)?

AČIŪ UŽ ATSAKYMUS!

IKITEISMINIO TYRIMO PAREIGŪNŲ APKLAUSOS ANKETA**1. Institucija kurioje Jūs dirbate:**

2. Jūsų išsilavinimas:

- a) aukštasis universitetinis teisinis;
- b) aukštasis universitetinis neteisinis
- c) aukštasis neuniversitetinis teisinis;
- d) aukštasis neuniversitetinis neteisinis;
- e) aukštesnysis;
- f) spec. vidurinis;
- g) vidurinis.

3. Jūsų amžius:

- a) iki 24 m.;
- b) nuo 25 m. iki 30 m.;
- c) nuo 31m. iki 35m.;
- d) nuo 36 m iki 40 m.;
- e) nuo 41 m. iki 45 m.;
- f) nuo 46 m. iki 50 m.;
- g) virš 51 m.

4. Koks Jūsų kaip ikiteisminio tyrimo tyrėjo darbo stažas?

- a) iki 1m.;
- b) nuo 1 m. iki 3m.;
- c) nuo 3 m. iki 5 m.;
- d) nuo 5 m. iki 10 m.;
- e) nuo 10 m. iki 15 m.;
- f) nuo 15 m. iki 20 m.;
- g) virš 20 m.

5. Kiek kartų per metus Jums tenka tirti eismo įvykius?

- a) iki 10 kartų;
- b) nuo 10 iki 30 kartų;
- c) nuo 40 iki 60 kartų;
- d) nuo 60 iki 80 kartų;
- e) virš 80 kartų.

6. Kiek eismo įvykio vietos apžiūrų Jums tenka atlikti per mėnesį?

- a) 1 kartą per mėnesį;
- b) nuo 2 iki 5 kartų per mėnesį;
- c) nuo 5 iki 10 kartų per mėnesį;
- d) virš 10 kartų per mėnesį;
- e) neišvykstame.

7. Su kokiomis problemomis susiduriate atlikdami įvykio vietos apžiūrą?

- a) organizacinės;
- b) techninio pobūdžio;
- c) žinių trūkumas;
- d) specialisto nekompetencija;
- e) neapsaugota įvykio vieta;
- h) kita _____

8. Ar Jūsų atliekamose eismo įvykio vietos apžiūrose dalyvauja specialistai?

- a) niekada;
- b) retai;
- c) dažnai;
- d) visada.

9. Jeigu Jūsų atliekamuose įvykio vietos apžiūrose nedalyvauja specialistai, tai kodėl?

- a) dėl darbo organizavimo problemų;
- b) specialistų trūkumas;
- c) taip susiklostė praktika;
- d) manote, kad specialisto dalyvavimas nebūtinus;
- e) kita _____

10. Koks, Jūsų manymu, yra specialistų, dalyvaujančių įvykio vietos apžiūroje, pasiruošimas?

- a) labai aukštas;
- b) aukštas;
- c) vidutinis;
- d) žemas;
- e) labai žemas.

11. Jeigu manote, kad specialistai kriminalistai nėra pakankamai profesionalūs arba dirba nepakankamai efektyviai, tai to priežastys yra?

- a) nepatenkinama specialistų kriminalistų darbo organizacija (transporto nebuvimas, kuro trūkumas);
- b) nepakankamas techninis aprūpinimas;
- c) nėra iniciatyvos;
- d) nepakankamas praktinis paruošimas;
- e) nepakankamas teorinis paruošimas;
- f) bendradarbiavimo su kitais įvykio vietą apžiūrinčiais dalyviais trūkumas;
- g) per didelis darbo krūvis;
- h) mažas atlyginimas;
- i) kita _____

12. Kaip vertinate Jūsų padalinio tyrėjų žinias ir įgudžius tiriant eismo įvykius?

- a) puikiai;
- b) gerai;
- c) vidutiniškai;
- d) silpnai;
- e) blogai.

13. Kokie veiksniai, Jūsų manymu, daro įtaką tyrėjų neprofesionalumui?

- a) trūksta metodinės medžiagos;
- b) neorganizuojami mokymai;
- c) tyrėjai nesiunčiami į kursus;
- d) blogai organizuojamas darbas;
- e) didelis darbo krūvis, laiko stoka įsigilinti į tiriamą medžiagą
- f) tyrėjų specializacijos nebuvimas;
- g) kita _____

14. Ar Jūsų komisariate yra padalinys, grupė ar atskiri pareigūnai, kurie specializuojasi eismo įvykių tyrime?

- a) taip;
- b) ne.

15. Kaip vertinate prokurorų žinias ir įgudžius tiriant eismo įvykius?

- a) puikiai;
- b) gerai;
- c) vidutiniškai;
- d) silpnai;
- e) blogai.

16. Ar yra bendradarbiavimo su prokuratūra problemų tiriant eismo įvykius (jei taip įrašykite kokių)?

- a) taip;
- b) ne;
- c) _____

17. Kokios problemos dažniausiai kyla tiriant eismo įvykius?

- a) netinkama pareigūnų kvalifikacija;
- b) jums trūksta įgudžių tiriant eismo įvykius;
- c) baudžiamojo proceso įstatymo taikymo problemos;
- d) didelis darbo krūvis, specializacijos tiriant eismo įvykius nebuvimas;
- e) didelis ekspertinių istaigų darbo krūvis, skiriant objektų tyrimus ir ekspertizes šiose bylose;
- f) organizacinio pobūdžio sunkumai;
- g) nėra bendradarbiavimo tarp atskirų institucijų;
- h) motyvacijos trūkumas;
- i) materialinio techninio aprūpinimo stoka;
- j) kita _____

18. Nurodykite eilės tvarka, kokie šaltiniai, Jūsų manymu, yra svarbiausi tiriant eismo įvykius?

- a) pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatai;
- b) liudytojų parodymai;
- c) įtariamųjų parodymai;
- d) parodymų patikrinimas vietoje;
- e) transporto priemonių apžiūros protokolai;
- f) eismo įvykio vietos apžiūros protokolai ir jų priedai (fotolentelė, palnas);
- g) eksperimentai;
- h) kita (nurodykite)_____

19. Kokie iš nurodytų ikiteisminio tyrimo veiksmų dažniausiai padeda nustatyti eismo įvykio kaltininką (kurie efektyviausi) ?

- a) įvykio vietos apžiūra;
- b) įvykio vietos tyrimas;
- c) įtariamojo apklausa;
- d) liudytojo apklausa;
- e) eksperimentas;
- f) parodymų patikrinimas vietoje;
- g) ekspertizės ir objektų tyrimo skyrimas;
- h) akistata;
- i) parodymas atpažinti;
- j) poėmis;
- k) kita_____

20. Kokias technines priemones naudojate tirdami eismo įvykius?

- a) fotoaparatus;
- b) vaizdo kameras;
- c) diktofonus;
- d) ultravioletinių spindulių šaltinius;
- e) kita_____
- f) nenaudojate.

21. Jei nenaudojate, tai kodėl?

- a) nėra technikos;
- b) esama tehnika yra netinkama naudojimui, pasenusi;
- c) neturite įgūdžių;
- d) manote, kad tai nenaudinga;
- e) kita_____

22. Kokių techninių priemonių trūksta Jūsų darbe?

- a) fotoaparatus;
- b) vaizdo kamerų;
- c) diktofonų;
- d) kompiuterių;
- e) spausdintuvų;
- f) ultravioletinių spindulių šaltinius;
- g) kita_____
- h) nieko netrūksta.

23. Kokius objektų tyrimus dažniausiai skiriate tirdami eismo įvykius?

- a) trasologinį;
 - b) transporto trasologinį;
 - c) daktiloskopinį;
 - d) dažų ir stiklo tyrimą;
 - e) medicininį tyrimą;
 - f) eismo įvykių;
 - g) kita _____
-

24. Kiek vidutiniškai laiko trunka paskirtas objektų tyrimas:

- a) iki 2 savaičių;
- b) nuo 2 sav. iki 1 mėn.;
- c) nuo 1 mėn. iki 3 mėn.;
- d) nuo 3 mėn. iki 6 mėn.;
- e) daugiau nei 6 mėn.

25. Kaip dažnai skiriamos ekspertizės tiriant eismo įvykius?

- a) dažnai;
- b) kartais;
- c) neskiriamos.

26. Ar dažnai dalyvaujate kvalifikacijos kėlimo kursuose, mokymuose eismo įvykių tyrimo tematika?

- a) du kartus per metus;
- b) kartą per metus;
- c) rečiau kaip kartą per metus;
- d) nedalyvauju.

27. Ar turite pakankamai metodinės medžiagos reikalingos tiriant eismo įvykius?

- a) taip;
- b) ne

28. Kaip gaunate metodinę medžiagą?

- a) savarankiškai;
- b) mokymų metu;
- c) iš vadovų;
- d) iš ekspertinių įstaigų;
- e) iš prokurorų;
- f) negaunu.

29. Ar, Jūsų nuomone, pareigūnams sudarytos pakankamos sąlygos tobulėti ir kelti savo kvalifikaciją?

- a) taip;
- b) ne.

30. Ką, Jūsų nuomone, būtina padaryti, kad pagerinti eismo įvykių tyrimą?

- a) geriau organizuoti eismo įvykio vietos apžiūras;
- b) geriau aprūpinti kriminalistinėmis technikos priemonėmis;
- c) gerinti pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą rengimą, kelti kvalifikaciją;
- d) materialiai skatinti pareigūnus;
- e) sukombektuoti nuolat į eismo įvykių vietas vykstančias operatyvines grupes;
- f) stiprinti kontrolę;
- g) būtinas specialistų dalyvavimas eismo įvykio vietos apžiūroje;
- h) būtina pareigūnų specializacija tiriant eismo įvykius, kad pareigūnas išvykęs į įvykio vietą ir išforminę eismo įvykį atliktų jo tyrimą;
- i) pareigūnams organizuoti specialius mokymus;
- j) skatinti eismo įvykių tyrimo metodikos specialios literatūros išleidimą;
- k) pareigūnų motyvavimas;
- l) eismo įvykių tyrime trūkumų nėra;
- m) kita _____

31. Kurios iš išvardintų prevencinių priemonių (akcijų metu taikomos tikslinių priemonių) susijusios su pagrindinėmis eismo įvykių priežastimis?

- a) tikslinė priemonė, skirta transporto priemonių vairuotojų blaivumui ir apsvaigimui tikrinti;
- b) tikslinė priemonė, skirta vadeliotojų, pėsčiųjų ir dviratininkų daromiems pažeidimams išaiškinti;
- c) tikslinė priemonė, skirta transporto priemonių leistino greičio kontrolei;
- d) tikslinė priemonė, skirta pavojingo bei chuliganiško vairavimo atvejams išaiškinti;
- e) šios priemonės pilnai atspindi pagrindines eismo įvykių priežastis;
- f) šios priemonės iš dalies atspindi pagrindines eismo įvykių priežastis;
- g) šios priemonės neatspindi pagrindinių eismo įvykių priežasčių;
- h) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

32. Ar Jūsų nuomone eismo saugumas pagerės jeigu bus:

- a) sugriežtintas atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimus;
- b) aktyvinamas paskaitų pravedimas apie saugų eismų (darželiuose, mokyklose, darbovietėse ir kt.)
- c) pailgintas mokymo laikotarpis vairuojant automobilius;
- d) visuomenė netoleruos kelių eismo pažeidėjų elgesio ir labiau bendradarbiaus su policija;
- e) visuomenė bus geriau informuojama apie eismo įvykių pasekmes;
- f) viešai skelbiami kelių eismo taisyklių pažeidėjų duomenys;
- g) policijos pareigūnai sąžiningai atliks savo pareigas;
- h) kita _____

33. Ar manote, kad skiriasi specialių žinių pagrindų gautos privačių ir valstybinėje ekspertinėje įstaigoje dirbančių ekspertų išvados, atliekant eismo įvykių tyrimą ar ekspertizę? Jei taip, įrašykite kuo?

- a) taip;
- b) ne;
- c) _____

AČIŪ UŽ ATSAKYMUS!

PROKURORŲ APKLAUSOS ANKETA**1. Institucija kurioje Jūs dirbate:**

2. Jūsų išsilavinimas:

- a) aukštasis universitetinis teisinis;
- b) aukštasis universitetinis neteisinis
- c) aukštasis neuniversitetinis teisinis;
- d) aukštasis neuniversitetinis neteisinis;
- e) aukštesnysis;
- f) spec. vidurinis;
- g) vidurinis.

3. Koks Jūsų, kaip prokuroro darbo stažas?

- a) iki 1 m.;
- b) nuo 1 m. iki 3 m.;
- c) nuo 3 m. iki 5 m.;
- d) nuo 5 m. iki 10 m.;
- e) nuo 10 m. iki 15 m.;
- f) nuo 15 m. iki 20 m.;
- g) virš 20 m.

4. Kiek kartų per metus Jums tenka tirti eismo įvykius?

- a) iki 10 kartų;
- b) nuo 10 iki 30 kartų;
- c) nuo 40 iki 60 kartų;
- d) nuo 60 iki 80 kartų;
- e) virš 80 kartų;
- f) tyrimo neatlieku.

5. Kiek eismo įvykio vietos apžiūrų Jums tenka atlikti per mėnesį?

- a) 1 kartą per mėnesį;
- b) nuo 2 iki 5 kartų per mėnesį;
- c) nuo 5 iki 10 kartų per mėnesį;
- d) virš 10 kartų per mėnesį;
- e) neišvykstame.

6. Koks, Jūsų manymu, yra specialistų, dalyvaujančių įvykio vietos apžiūroje, pasiruošimas?

- a) labai aukštas;
- b) aukštas;
- c) vidutinis;
- d) žemas;
- e) labai žemas.

7. Jeigu manote, kad specialistai kriminalistai nėra pakankamai profesionalūs arba dirba nepakankamai efektyviai, tai to priežastys yra?

- a) nepatenkinama specialistų kriminalistų darbo organizacija (transporto nebuvimas, kuro trūkumas);
- b) nepakankamas techninis aprūpinimas;
- c) nėra iniciatyvos;
- d) nepakankamas praktinis paruošimas;
- e) nepakankamas teorinis paruošimas;
- f) bendradarbiavimo su kitais įvykio vietą apžiūrinčiais dalyviais trūkumas;
- g) per didelis darbo krūvis;
- h) mažas atlyginimas;
- i) kita _____

8. Kaip vertinate tyrėjų žinias ir įgudžius tiriant eismo įvykius?

- a) puikiai;
- b) gerai;
- c) vidutiniškai;
- d) silpnai;
- e) blogai.

9. Kokie veiksniai, Jūsų manymu, daro įtaką tyrėjų neprofesionalumui?

- a) trūksta metodinės medžiagos;
- b) neorganizuojami mokymai;
- c) tyrėjai nesiunčiami į kursus;
- d) blogai organizuojamas darbas;
- e) didelis darbo krūvis, laiko stoka išsigilinti į tiriamą medžiagą
- f) tyrėjų specializacijos nebuvimas;
- g) kita _____

10. Kaip vertinate prokurorų žinias ir įgudžius tiriant eismo įvykius?

- a) puikiai;
- b) gerai;
- c) vidutiniškai;
- d) silpnai;
- e) blogai.

11. Ar yra bendradarbiavimo su tyrėjais problemų tiriant eismo įvykius (Jei taip įrašykite kokių)?

- a) taip;
- b) ne;
- c) _____

12. Kaip manote, ar būtina siaurinti tyrėjų, tiriančių eismo įvykius specializaciją?

- a) taip;
- b) ne;
- c) neturiu nuomonės.

13. Kokios problemos dažniausiai kyla tiriant eismo įvykius?

- a) netinkama pareigūnų kvalifikacija;
- b) jums trūksta įgudžių tiriant eismo įvykius;
- c) baudžiamojo proceso įstatymo taikymo problemos;
- d) didelis darbo krūvis, specializacijos tiriant eismo įvykius nebuvimas;
- e) didelis ekspertinių istaigų darbo krūvis, skiriant objektų tyrimus ir ekspertizes šiose bylose;
- f) organizacinio pobūdžio sunkumai;
- g) nėra bendradarbiavimo tarp atskirų institucijų;
- h) motyvacijos trūkumas;
- i) materialinio techninio aprūpinimo stoka;
- j) kita _____

14. Kokie duomenų šaltiniai, Jūsų manymu, yra svarbiausi tiriant eismo įvykius? (galimi keli atsakymų variantai, pradedant nuo svarbiausio):

- a) pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatai;
- b) liudytojų parodymai;
- c) įtariamųjų parodymai;
- d) parodymų patikrinimas vietoje;
- e) transporto priemonių apžiūros protokolai;
- f) eismo įvykio vietos apžiūros protokolai ir jų priedai (fotolentelė, palnas);
- g) eksperimentai;
- h) kita (nurodykite) _____

Ats: _____

15. Kokie iš nurodytų ikiteisminio tyrimo veiksmų dažniausiai padeda nustatyti eismo įvykio kaltininką, kurie yra efektyviausi (galimi keli atsakymų variantai, pradedant nuo svarbiausio):?

- a) įvykio vietos apžiūra;
- b) įvykio vietos tyrimas;
- c) įtariamojo apklausa;
- d) liudytojo apklausa;
- e) eksperimentas;
- f) parodymų patikrinimas vietoje;
- g) ekspertizės ir objektų tyrimo skyrimas;
- h) akistata;
- i) parodymas atpažinti;
- j) poėmis;
- k) kita _____

Ats: _____

16. Ar dažnai dalyvaujate kvalifikacijos kėlimo kursuose, mokymuose eismo įvykių tyrimo tematika?

- a) du kartus per metus;
- b) kartą per metus;
- c) rečiau kaip kartą per metus;
- d) nedalyvauju.

17. Ar turite pakankamai metodinės mediagos reikalingos tiriant eismo įvykius:

- a) taip;
- b) ne

18. Kaip gaunate metodinę medžiagą?

- a) savarankiškai;
- b) mokymų metu;
- c) iš vadovų;
- d) iš ekspertinių įstaigų;
- e) iš tyrėjų;
- f) negaunu.

19. Ką, Jūsų nuomone, būtina padaryti, kad pagerinti eismo įvykių tyrimą?

- a) geriau organizuoti eismo įvykio vietos apžiūras;
- b) geriau aprūpinti kriminalistinėmis technikos priemonėmis;
- c) gerinti pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą rengimą, kelti kvalifikaciją;
- d) materialiai skatinti pareigūnus;
- e) sukomplektuoti nuolat į eismo įvykių vietas vykstančias operatyvines grupes;
- f) stiprinti kontrolę;
- g) būtinas specialistų dalyvavimas eismo įvykio vietos apžiūroje;
- h) būtina pareigūnų specializacija tiriant eismo įvykius, kad pareigūnas išvykęs į įvykio vietą ir išforminęs eismo įvykį atliktų jo tyrimą;
- i) pareigūnams organizuoti specialius mokymus;
- j) skatinti eismo įvykių tyrimo metodikos specialios literatūros išleidimą;
- k) pareigūnų motyvavimas;
- l) eismo įvykių tyrime trūkumų nėra;
- m) kita _____

20. Kurios iš išvardintų prevencinių priemonių: akcijų metu taikomų tikslinių priemonių, susijusios su pagrindinėmis eismo įvykių priežastimis?

- a) tikslinė priemonė, skirta transporto priemonių vairuotojų blaivumui ir apsvaigimui tikrinti;
- b) tikslinė priemonė, skirta vadeliotojų, pėsčiųjų ir dviratininkų daromiems pažeidimams išaiškinti;
- c) tikslinė priemonė, skirta transporto priemonių leistino greičio kontrolei;
- d) tikslinė priemonė, skirta pavojingo bei chuliganiško transporto priemonių vairavimo atvejams išaiškinti;
- e) šios priemonės pilnai atspindi pagrindines eismo įvykių priežastis;
- f) šios priemonės iš dalies atspindi pagrindines eismo įvykių priežastis;
- g) šios priemonės neatspindi pagrindinių eismo įvykių priežasčių;
- h) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

21. Jūsų nuomone, eismo saugumas pagerės jeigu bus:

- a) sugriežtinta atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimus;
- b) aktyvinamas paskaitų pravedimas apie saugų eismą (darželiuose, mokyklose, darbovietėse ir kt.)
- c) pailgintas mokymo laikotarpis vairuojant automobilius;
- d) visuomenė netoleruos kelių eismo pažeidėjų elgesio ir labiau bendradarbiaus su policija;
- e) visuomenė bus geriau informuojama apie eismo įvykių pasekmes;
- f) viešai skelbiami kelių eismo taisyklių pažeidėjų duomenys;
- g) policijos pareigūnai sąžiningai atliks savo pareigas;
- h) kita _____

22. Ar manote, kad skiriasi specialių žinių pagrindų gautos privačių ir valstybinėje ekspertinėje įstaigoje dirbančių ekspertų išvados, atliekant eismo įvykių tyrimą ar ekspertizę? Jei taip, įrašykite kuo?

- a) taip;
- b) ne;
- c) _____

AČIŪ UŽ ATSAKYMUS!

TEISĖJŲ APKLAUSOS ANKETA**1. Institucija kurioje Jūs dirbate:**

2. Kiek laiko einate teisėjo pareigas?

- a) iki 1 m.;
- b) nuo 1 m. iki 3 m.;
- c) nuo 3 m. iki 5 m.;
- d) nuo 5 m. iki 10 m.;
- e) nuo 10 m. iki 15 m.;
- f) nuo 15 m. iki 20 m.;
- g) virš 20 m.

3. Kaip dažnai Jums, tenka nagrinėti bylas dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo (per metus)?

- a) iki 10 kartų;
- b) nuo 10 iki 30 kartų;
- c) nuo 40 iki 60 kartų;
- d) nuo 60 iki 80 kartų;
- e) virš 80 kartų.
- f) netenka.

4. Su kokiais problemomis susiduriate nagrinėdami bylas dėl kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo? (galimi keli atsakymų variantai)

- a) organizacinės;
- b) netinkama pareigūnų kvalifikacija;
- c) netinkama specialistų kvalifikacija;
- d) įvykio vietos apžiūros atliekamos neatsakingai;
- e) neapsaugota įvykio vieta;
- f) ikiteisminio tyrimo veiksmai atliekami su trūkumais;
- g) baudžiamojo įstatymo taikymo problemos;
- h) kita _____

5. Koks, Jūsų manymu, yra specialistų, dalyvaujančių eismo įvykio vietos apžiūroje, pasiruošimas?

- a) labai aukštas;
- b) aukštas;
- c) vidutinis;
- d) žemas;
- e) labai žemas.

6. Jeigu manote, kad specialistai kriminalistai nėra pakankamai profesionalūs arba dirba nepakankamai efektyviai, tai to priežastys yra?

- a) nepatenkinama specialistų kriminalistų darbo organizacija (transporto nebuvimas, degalų trūkumas);
 - b) nepakankamas techninis aprūpinimas;
 - c) nėra iniciatyvos;
 - d) nepakankamas praktinis paruošimas;
 - e) nepakankamas teorinis paruošimas;
 - f) bendradarbiavimo su kitais įvykio vietą apžiūrinčiais dalyviais trūkumas;
 - g) per didelis darbo krūvis;
 - h) mažas atlyginimas;
 - i) kita _____
-

7. Kaip vertinate tyrėjų žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius?

- a) puikiai;
- b) gerai;
- c) vidutiniškai;
- d) silpnai;
- e) blogai.

8. Kokie veiksniai, Jūsų manymu, daro didžiausią įtaką tyrėjų neprofesionalumui?

- a) trūksta metodinės medžiagos;
 - b) neorganizuojami mokymai;
 - c) tyrėjai nesiunčiami į kursus;
 - d) blogai organizuojamas darbas;
 - e) didelis darbo krūvis, laiko stoka įsigilinti į tiriamą medžiagą;
 - f) tyrėjų specializacijos nebuvimas;
 - g) kita _____
-

9. Kaip manote, ar būtina siaurinti tyrėjų, tiriančių eismo įvykius, specializaciją?

- a) taip;
- b) ne;
- c) neturiu nuomonės.

10. Kaip vertinate prokurorų žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius?

- a) puikiai;
- b) gerai;
- c) vidutiniškai;
- d) silpnai;
- e) blogai.

11. Kokie duomenų šaltiniai, Jūsų manymu, yra svarbiausi tiriant eismo įvykius? (galimi keli atsakymų variantai, pradedant nuo svarbiausio):

- a) pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatai;
- b) liudytojų parodymai;
- c) įtariamųjų parodymai;
- d) parodymų patikrinimas vietoje;
- e) transporto priemonių apžiūros protokolai;
- f) eismo įvykio vietos apžiūros protokolai ir jų priedai (fotolentelė, palnas);
- g) eksperimentai;
- h) kita (nurodykite)_____

Ats: _____

12. Nurodykite, kokius ikiteisminio tyrimo veiksmus dažniausiai atliekant daromos klaidos, tiriant eismo įvykius? (galimi keli atsakymų variantai, pradedant nuo svarbiausio):

- i) įvykio vietos apžiūra;
- j) įvykio vietos tyrimas;
- k) įtariamojo apklausa;
- l) liudytojo apklausa;
- m) eksperimentas;
- n) parodymų patikrinimas vietoje;
- o) ekspertizės ir objektų tyrimo skyrimas;
- p) akistata;
- q) parodymas atpažinti;
- r) poėmis;
- s) kita_____

Ats: _____

13. Kokie iš ankstesniame klausime minėtų veiksmų dažniausiai padeda nustatyti eismo įvykio kaltininką (galimi keli atsakymų variantai, pradedant nuo svarbiausio):

Ats: _____

14. Kaip vertinate ikiteisminio tyrimo etapo metu paruošiamos medžiagos teismui nagrinėjimui kokybę?

- a) puikiai;
- b) gerai;
- c) patenkinamai;
- d) silpnai;
- e) labai blogai;
- f) kita_____

15. Kokios problemos kyla vertinant specialių žinių pagrindu gautas išvadas?

- a) neatitinka LR BPK 20 str. numatytų reikalavimų;
- b) liečiamumo bei leistinum klausimai;
- c) viršijamos specialių žinių kompetencijos ribos;
- d) konkretumo stoka;
- e) kita_____

16. Ar manote, kad skiriasi specialių žinių pagrindų gautos privačių ir valstybinėje ekspertinėje įstaigoje dirbančių ekspertų išvados, atliekant eismo įvykių tyrimą ar ekspertizę? Jei taip, įrašykite kuo?

- a) ne;
- b) taip; _____

17. Ar Jūsų nuomone skiriama pakankamai dėmesio eismo saugumo prevencijai?

- a) taip;
- b) ne;
- c) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

18. Ką Jūsų nuomone būtina padaryti, kad pagerinti eismo įvykių tyrimą?:

- a) geriau organizuoti eismo įvykio vietos apžiūras;
- b) geriau aprūpinti kriminalistinėmis technikos priemonėmis;
- c) gerinti pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą rengimą, kelti kvalifikaciją;
- d) materialiai skatinti pareigūnus;
- e) sukompaktuoti nuolat į eismo įvykių vietas vykstančias operatyvines grupes;
- f) stiprinti kontrolę;
- g) būtinas specialistų dalyvavimas eismo įvykio vietos apžiūroje;
- h) būtina pareigūnų specializacija tiriant eismo įvykius, kad pareigūnas išvykęs į įvykio vietą ir išforminęs eismo įvykį atliktų jo tyrimą;
- i) pareigūnams organizuoti specialius mokymus;
- j) skatinti eismo įvykių tyrimo metodikos specialios literatūros išleidimą;
- k) pareigūnų motyvavimas;
- l) eismo įvykių tyrime trūkumų nėra;
- m) kita _____

19. Jūsų nuomone, eismo saugumas pagerės jeigu bus?:

- a) sugriežtinta atsakomybė už kelių eismo taisyklių pažeidimus;
- b) aktyvinamas paskaitų pravedimas apie saugų eismų (darželiuose, mokyklose, darbovietėse ir kt.)
- c) pailgintas vairavimo mokymo laikotarpis;
- d) visuomenė netoleruos kelių eismo pažeidėjų elgesio ir labiau bendradarbiaus su policija;
- e) visuomenė bus geriau informuojama apie eismo įvykių pasekmes;
- f) viešai skelbiami kelių eismo taisyklių pažeidėjų duomenys;
- g) policijos pareigūnai sąžiningai atliks savo pareigas;
- h) kita _____

AČIŪ UŽ ATSAKYMUS!

SPECIALISTŲ, EKSPERTŲ APKLAUSOS ANKETA**1. Jūs esate privatus ar valstybinėje įstaigoje dirbantis ekspertas?:**

2. Jūsų išsilavinimas:

- a) aukštasis universitetinis teisinis;
- b) aukštasis universitetinis neteisinis;
- c) aukštasis neuniversitetinis teisinis;
- d) aukštasis neuniversitetinis neteisinis;
- e) aukštesnysis;
- f) spec. vidurinis;
- g) vidurinis.

3. Jūsų amžius?

- a) iki 24 m.;
- b) nuo 25 m. iki 30 m.;
- c) nuo 31 m. iki 35 m.;
- d) nuo 36 m. iki 40 m.;
- e) nuo 41 m. iki 45 m.;
- f) nuo 46 m. iki 50 m.;
- g) virš 51 m.

4. Lytis:

- a) Vyras;
- b) Moteris.

5. Kiek metų dirbate ekspertu, specialistu?

- a) iki 1 m.;
- b) nuo 1 m. iki 3 m.;
- c) nuo 3 m. iki 5 m.;
- d) nuo 5 m. iki 10 m.;
- e) nuo 10 m. iki 15 m.;
- f) nuo 15 m. iki 20 m.;
- g) virš 20 m.

6. Pažymėkite, su kokia sritimi susijęs Jūsų darbas:

- a) autotechninis tyrimas;
- b) medicininis tyrimas;
- c) transporto trasologinis tyrimas;
- d) dažų tyrimas;
- e) įvykio vietos tyrimas;
- f) kitas (nurodykite) _____

7. Kiek laiko vidutiniškai užtrunka atlikti vieną Jūsų darbo srities tyrimą?

- a) iki valandos;
- b) iki 3 valandų;
- c) iki 6 valandų;
- d) virš 6 valandų;
- e) virš 1 darbo dienos;
- f) virš 3 darbo dienų;
- g) virš 5 darbo dienų.

8. Kaip dažniausiai atsakote į užduotyje atlikti objekto tyrimą (ar ekspertizę) pateiktus klausimus?

- a) atsakoma pilnai;
- b) neatsakoma, nes trūksta duomenų medžiagoje;
- c) atsakoma iš dalies, nes _____
- d) neatsakoma, nes užduodami klausimai ne mūsų kompetencijos ribose;
- e) kita (nurodykite) _____

9. Jūsų atliekamam tyrimui svarbiausią įtaką turi:

- a) pirminė eismo įvykio vietos medžiaga, t. y. planai, eismo įvykio vietos apžiūros protokolas, transporto priemonių apgaditimai, fotolentelė ir kt.;
- b) liudytojų parodymai;
- c) eksperimentai;
- d) parodymų patikrinimai vietoje;
- e) kita _____

10. Ar išvykstate į eismo įvykio vietas?

- a) dažnai ;
- b) retai;
- c) labai retai;
- d) neišvykstame.

11. Jei išvykstate, kiek įvykio vietos tyrimų, tiriant eismo įvykius, Jums tenka atlikti per mėnesį?

- a) 1 kartą per mėnesį;
- b) nuo 2 iki 5 kartų per mėnesį;
- c) nuo 5 iki 10 kartų per mėnesį;
- d) virš 10 kartų per mėnesį;
- e) 1 kartą per metus;
- f) neišvykstame.

12. Su kokiomis problemomis susiduriate atlikdami įvykio vietos tyrimą?

- a) organizacinės;
- b) techninio pobūdžio;
- c) žinių trūkumas;
- d) specialisto nekompetencija;
- e) neapsaugota įvykio vieta;
- f) kita _____

13. Koks, Jūsų manymu, yra specialistų, dalyvaujančių įvykio vietos apžiūroje, pasiruošimas?

- a) labai aukštas;
- b) aukštas;
- c) vidutinis;
- d) žemas;
- e) labai žemas.

14. Jeigu manote, kad specialistai kriminalistai nėra pakankamai profesionalūs arba dirba nepakankamai efektyviai, tai to priežastys yra? (galimi keli atsakymų variantai, išvardinkite pradedant nuo svarbiausio):

- a) nepatenkinama specialistų kriminalistų darbo organizacija (transporto nebuvimas, kuro trūkumas);
- b) nepakankamas techninis aprūpinimas;
- c) nėra iniciatyvos;
- d) nepakankamas praktinis paruošimas;
- e) nepakankamas teorinis paruošimas;
- f) bendradarbiavimo su kitais įvykio vietą apžiūrinčiais
- g) dalyviais trūkumas;
- h) per didelis darbo krūvis;
- i) mažas atlyginimas;
- j) kita _____

Ats.: _____

15. Dažniausiai medžiaga tyrimui pateikiama:

- a) kruopščiai surinkta;
- b) netinkamai surinkta;
- c) netvarkingai surinkta;
- d) kita _____

16. Ar reikalaujate papildomos medžiagos, Jūsų atliekamam tyrimui, pateikimo?

- a) labai dažnai;
- b) dažnai;
- c) retai;
- d) labai retai;
- e) nereikalaujame.

17. Kokie klausimai užduotyje, atlikti objekto tyrimą (ar ekspertizę), dažniausiai pateikiami?

- a) konkretūs;
- b) dažniausiai konkretūs;
- c) nekonkretūs;
- d) ne mūsų kompetencijos ribose;
- e) kita _____

18. Ar bendradarbiaujate su ikiteisminio tyrimo įstaigomis, t. y.: organizuojate mokymus, aiškinate, kaip reiktų pateikti medžiagą objektų tyrimui ir t. t. ?

- a) dažnai;
- b) retai;
- c) ne.

19. Ar Jus tenkina Jūsų techninis aprūpinimas?

- a) taip;
- b) ne;
- c) iš dalies.

20. Ar dažnai keliate savo kvalifikaciją ?

- a) kas 1 m.;
- b) kas 2 m.;
- c) kas 3 metus;
- d) kas 4 metus;
- e) kas 5 metus;
- f) daugiau nei kas 5 m.;
- g) nekeliu.

21. Kaip vertinate tyrėjų žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius?

- a) puikiai;
- b) gerai;
- c) vidutiniškai;
- d) silpnai;
- e) blogai.

22. Kokie veiksniai, Jūsų manymu, daro įtaką tyrėjų neprofesionalumui?

- a) trūksta metodinės medžiagos;
 - b) neorganizuojami mokymai;
 - c) tyrėjai nesiunčiami į kursus;
 - d) blogai organizuojamas darbas;
 - e) didelis darbo krūvis, laiko stoka įsigilinti į tiriamą medžiagą
 - f) tyrėjų specializacijos nebuvimas;
 - g) kita _____
-

23. Kaip vertinate prokurorų žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius?

- a) puikiai;
- b) gerai;
- c) vidutiniškai;
- d) silpnai;
- e) blogai.

24. Su kokiais sunkumais ar problemomis susiduriate atliekant ekspertizę ar tyrimą?

- a) didelis darbo krūvis;
 - b) darbo įgūdžių trūkumas;
 - c) kvalifikacijos problema;
 - d) teisės aktų problema;
 - e) ne visos ar blogai surinktos medžiagos tyrimui pateikimas;
 - f) kita _____
-

AČIŪ UŽ ATSAKYMUS!