

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO  
TEISĖS FAKULTETO  
KRIMINALISTIKOS KATEDRA

JURGITA AUDICKIENĖ  
Teisė ir policijos veikla

TEMA

EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO PRAKTIKA IR TOBULINIMO PERSPEKTYVOS  
(REMIANTIS PANEVĖŽIO APSKRITIES MEDŽIAGA)

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas – profesorius dr.  
Egidijus Vidmantas Kurapka

Vilnius, 2008

# TURINYS

Įvadas.....	3
1. Eismo įvykių tyrimo kriminalistinės metodikos teoriniai pagrindai.....	6
1.1 Nusikalstamos veikos transporto saugumo srityje baudžiamasis teisinis įvertinimas.....	6
1.2 Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika.....	15
2. Eismo įvykių ikiteisminio tyrimo praktika Panevėžio apskrityje.....	20
2.1. Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika Panevėžio apskrityje.....	21
2.2. Eismo įvykių tyrimo praktika ir tobulinimo perspektyvos Panevėžio apskrityje.....	24
2.2.1. Įvykio vietos apžiūra ir tyrimas.....	26
2.2.2. Liudytojo (nukentėjusiojo) asmens apklausa.....	44
2.2.3. Įtariamojo asmens apklausa.....	48
2.2.4. Parodymų patikrinimas vietoje.....	50
2.2.5. Specialisto išvadų ir ekspertizių skyrimas.....	51
2.2.6. Kardomosios ir kitos procesinės prievartos priemonės.....	58
2.2.7. Kitos problemos.....	59
3. Eismo įvykių kriminalistinė prevencija ir jos plėtra Panevėžio apskrityje.....	63
Išvados ir pasiūlymai.....	72
Santrauka.....	74
Literatūros sąrašas.....	76
Priedai.....	81

## I V A D A S

### Temos aktualumas

Kelių eismo nelaimės – nerimą kelianti Lietuvos, taip pat ir visos Europos Sąjungos problema. Europoje pirmasis eismo įvykis, pareikalavęs žmonių aukų, įvyko 1896 metais. Rugpjūčio 17 d., pirmadienį, Londone pėsčioji Bridgette Driscol nepastebėjusios išpėjamojo ženklo „Dėmesio. Nėra transporto priemonė“ ėjo per gatvę. Gatve tuo metu važiuavo trys automobiliai. Pėsčioji B. Driscol, jau būdama gatvės viduryje, nustebusi pamatė „dideliu“ greičiu tiesiai į ją važiuojantį niekada nematytą automobilį. Išsigandusi ir norėdama kaip nors apsisaugoti, moteris atkišo į artėjantį automobilį skėtį. Tačiau automobilis trenkėsi į pėsčiąją B. Driscol. Priekiniai ratai pervaziavo jos galvą, užpakaliniai - kairę koją. Teisme vairuotojas aiškino neviršijęs 6,4 km/h greičio, nes jo automobilis greičiau važiuoti negali. Teisėjo nuosprendis: pėsčioji Bridgette Driscol tapo savo neatsargumo auka<sup>1</sup>.

Kiekvienais metais eismo įvykiuose Lietuvos keliuose žūsta ir sužalojami eismo dalyviai. Lietuva yra vienintelė Europos Sąjungos šalis, kurioje kasmet žūva daugiau kaip 200 žmonių vienam mln. gyventojų. Susisiekimo ministerijos Saugaus eismo departamento duomenimis, pagrindinės eismo įvykių priežastys: transporto priemonių vairuotojų neatsakingumas, vairuotojų ir pėsčiųjų nedrausmingumas važiuojant (einant) per pėsčiųjų perėjas, neatsargūs dviratininkai. Didžiausią susirūpinimą kelia tai, kad prie vairo sėda ne tik neblaivūs, neturintys teisės vairuoti, bet ir nuo narkotikų ar kitų svaigiųjų medžiagų apsvaigę asmenys<sup>2</sup>.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras kartu su Europos šalių transporto ministrais 2003 metų spalio mėnesį Italijoje, Veronos mieste pasirašė deklaraciją, pagal kurią Europos Sąjungos šalys įsipareigojo iki 2010 metų sumažinti bent per pusę eismo įvykių aukų Europos keliuose skaičių.

Integruojant šalies kelių transportą į Europos transporto sistemą, saugus eismas keliais tampa prioritetine sritimi, kuri, Lietuvai tapus Europos Sąjungos nare, yra sudedamoji dalis. Taip pat Lietuvai yra išskelti uždaviniai, mažinti eismo įvykius, kad išvengtų sunkių pasekmių.

Tiriant eismo įvykių bylas, būtina nustatyti, kada, kur ir kokiomis aplinkybėmis įvyko eismo įvykis, kokia veika ar priežastys jį lėmė, kokie eismo dalyvių veiksmai turėjo įtakos eismo įvykiui ir jo padariniams. Tik teisingai, profesionaliai ištyrus eismo įvykius, įmanoma nustatyti tikrąją tiesą, nustatyti kaltus asmenis ir tinkamai pritaikius įstatymus patraukti juos atsakomybėn.

---

<sup>1</sup> Lietuvos vairuotojų sąjunga. ([http://www.lvs.lt/eismo\\_ivykiai.html](http://www.lvs.lt/eismo_ivykiai.html))

<sup>2</sup> Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnyba, 2007 metų pirmojo pusmečio Kelių eismo taisyklių pažeidimų ir avaringumo statistika. (<http://www.lpept.lt/lt/naujienos/detail.php?ID=1162>)

Magistro baigiamajame darbe tema „Eismo įvykių tyrimo praktika Panevėžio apskrityje“ nagrinėsime aktualijas, priežastis ir kitus klausimus, susijusius su saugiu eismu, eismo įvykių tyrimu, problemas, kylančias tiriant eismo įvykius, Panevėžio apskrityje nusistovėjusios eismo įvykių tyrimo praktikos kokybę, vykdomos prevencijos efektyvumą ir kitas problemas.

### **Tyrimo problema**

Eismo įvykių tyrimas yra labai aktuali tema tiek teoriniu, tiek praktiniu požiūriu. Pati dirbdama eismo įvykių tyrimo srityje, susiduriu su daugybe problemų, kurios pasireiškia labai įvairiai: nuo pasenusios eismo įvykių tyrimo teorijos, metodikos iki teisės aktų, reglamentuojančių šių nusikaltimų tyrimą ir pareigūno veiksmus įvykus eismo įvykiui, netobulumo. Žinoma, didelė problema yra kriminalistikos technikos, transporto trūkumas, taip pat susiduriama ir su įvairiomis organizacinio pobūdžio problemomis. Būtina nuolatos tobulinti eismo įvykių tyrimo teoriją, metodiką, kad jomis tinkamai galėtų pasinaudoti tyrėjai ar prokurorai, tirdami šiuos nusikaltimus. Sėkmingam įvykių ištyrimui nemažą reikšmę turi ir materialinis pareigūnų aprūpinimas, jų motyvavimas ir skatinimas. Visos paminėtos priežastys yra glaudžiai susiję su sėkmingu bylų tyrimu, tyrėjų noru dirbti ir pasiekti puikių rezultatų.

Panevėžio apskritis, lyginant su kitomis apskritimis, užima penktą vietą pagal įvykdomų nusikalstamų veikų skaičių kelių transporto srityje ir tai yra dideli skaičiai, kurie kelią nerimą visai visuomenei (priedas Nr. 1). Todėl eismo įvykių tyrimo praktikos apibendrinimas, padaromų klaidų ir kitokių priežasčių bei problemų nustatymas, būtų didelis žingsnis į priekį pagerint eismo įvykių tyrimo efektyvumą Panevėžio apskrityje.

### **Tyrimo objektas**

Nusikalstamų veikų eismo saugumui ikiteisminio tyrimo metodikos taikymo praktika Panevėžio apskrityje.

### **Tyrimo hipotezė**

Pareigūnų, atliekančių ikiteisminį tyrimą, kvalifikacijos, žinių bei praktikos trūkumas yra veiksniai, įtakoiantys ikiteisminio tyrimo praktikos problemas Panevėžio apskrities komisariatuose.

Nusistovėjusi eismo įvykių tyrimo praktika Panevėžio apskrities komisariatuose įtakoja eismo įvykių tyrimo efektyvumą ir prevenciją.

### **Tyrimo tikslas**

Magistro baigiamojo darbo tikslas – ištirti esamą eismo įvykių tyrimo praktiką Panevėžio apskrityje, nustatyti problemas bei rasti prevencijos ir tyrimo tobulinimo būdus.

### **Tyrimo uždaviniai**

- pateikti eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką Panevėžio apskrityje;
- išanalizuoti esamą eismo įvykių tyrimo praktiką Panevėžio apskrities policijos komisariatuose;
- remiantis atlikto tyrimo duomenimis, pateikti pasiūlymus eismo įvykių tyrimo metodikai ir prevencijai tobulinti.

### **Tyrimo metodai**

Tyrimo metu naudojami tyrimo metodai - loginis, analizė, sintezė, apibendrinimas, palyginimas, anketinė anoniminė apklausa, dokumentų tyrimas ir analizė, statistinis.

### **Darbo pagrindas**

Atliekant tyrimą yra nagrinėjami Lietuvos Respublikos Konstitucija, Tarptautinės sutartys, Lietuvos Respublikos įstatymai ir poįstatyminiai teisės aktai, jų taikymo praktika, kriminalistikos, baudžiamosios ir civilinės teisės, baudžiamojo proceso, kriminologijos, teoriniai pasirinktą temą nagrinėjusių autorių darbai (straipsniai, monografijos, vadovėliai), pateikiama ir apibendrinama statistinė informacija apie šios rūšies nusikaltimus.

Rengiant magistro baigiamąjį darbą buvo remtasi gautais duomenimis, surinktais anketavimo būdu: užpildant anketas, buvo išanalizuotos 266 bylos, kuriose Panevėžio apskrities policijos komisariatuose buvo atlikti ikiteisminiai tyrimai dėl nusikaltimų, padarytų eismo įvykių srityje. Naudojant sudarytas anketas, buvo apklausti 77 Panevėžio apskrities komisariatų eismo priežiūrą vykdantys, viešąją tvarką užtikrinantys ir ikiteisminį tyrimą kelių transporto pažeidimų srityje atliekantys pareigūnai: Panevėžio m. VPK, Panevėžio r. PK, Pasvalio r. PK, Biržų r. PK, Kupiškio r. PK, Rokiškio r. PK. Užpildytos anketos buvo išanalizuotos, apibendrintos ir įvertinta eismo įvykių tyrimo praktika Panevėžio apskrityje.

### **Darbo struktūra**

Magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, dėstymas - trys dalys, keturi skyriai, 7 poskyriai, išvados ir pasiūlymai, literatūros sąrašas, priedai, santrauka.

# 1. EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO KRIMINALISTINĖS METODIKOS TEORINIAI PAGRINDAI

## 1.1 Nusikalstamos veikos transporto srityje baudžiamasis teisinis įvertinimas

Nusikalstamos veikos transporto srityje pasireiškia įvairaus pobūdžio taisyklių pažeidimais, skiriasi subjekto ypatumais, kaltės formomis, ir tai daro įtaką konstruojant jų sudėtis.

Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau BK) XXXIX skyriaus „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui“ 281 - 282 straipsniuose įtvirtintos nusikalstamų veikų kelių transporto priemonių eismo saugumui sudėtys<sup>3</sup>.

Pagal BK 281 straipsnį kvalifikuojami kelių transporto priemonę vairuojančių asmenų padaryti kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo pažeidimai, sukėlę atitinkamus padarinius, o pagal BK 282 straipsnį – transporto eismo tvarkos ar saugumo taisyklių pažeidimai, jeigu dėl to žuvo žmogus arba sunkiai sutrikdyta sveikata, padaryti asmenų, nevairuojančių transporto priemonės. BK 281 ir 282 straipsniuose nurodytos sudėtys skiriasi ne tik nusikalstamos veikos subjektų rūšimis. BK 282 str. padaroma veika nediferencijuojama tokio kvalifikuojančio požymio kaip apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Todėl atsakomybėn traukiamas bus asmuo, kuris šią nusikalstamą veiką padarė tiek apsvaigęs nuo minėtų medžiagų, tiek neapsvaigęs. BK 282 str. nuo BK 281 str. numatytos nusikalstamos veikos taip pat skiriasi ir pasekmių atžvilgiu. Čia įtraukiama žmogaus žūtis arba sunkus žmogaus sveikatos sutrikdymas. Už mažiau pavojingas pasekmes asmuo baudžiamojon atsakomybėn netraukiamas.

Nusikalstamų veikų kelių transporto eismo saugumui sudėtys sukonstruotos kaip materialios, todėl pažeidimų visų rūšių transporto funkcionavimo srityje sąlygoti padariniai – didelė turtinė žala, sunkus sveikatos sutrikdymas, žmogaus žūtis ir kt. – laikytini vienu iš esminių kriterijų, kuriuo vadovaujantis atirbojamos nagrinėjamos nusikalstamos veikos nuo eismo saugumo taisyklių pažeidimų, už kuriuos taikoma administracinė ar kita teisinė atsakomybė<sup>4</sup>. Materialios nusikaltimo sudėties konstrukcija lemia tai, kad neatsargios kaltės buvimas padariniuose savaime reiškia neatsargios kaltės buvimą visoje veikoje.

BK 281 straipsnio, numatančio atsakomybę už kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo pažeidimus, 7 dalyje, kurioje konstatuojama, kad atsakomybė pagal šio straipsnio 1-6 dalis kyla tik tada, kai jose numatytos veikos yra padarytos

<sup>3</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas//Valstybės žinios. 2000, Nr.89-2741.

<sup>4</sup> Zdanavičiūtė I. Baudžiamosios atsakomybės už transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimus problemos pagal naują LR BK.// LTU Jurisprudencija. - Vilnius, 2003, t. 45(37), P. 116-122.

dėl neatsargumo, todėl kelių transporto eismo saugumo funkcionavimo taisyklių pažeidimas, sukėlęs BK 281 straipsnyje numatytus padarinius: didelę turtinę žalą, nesunkų ar sunkų sveikatos sutrikdymą, žmogaus žūtį, tačiau padarytas tyčia, transporto nusikaltimams nepriskiriamas. Todėl, atsižvelgiant į tyčios kryptingumą ir iškilusius padarinius, nusikalstamomis veikomis, padaromomis kaip veikos įrankį naudojant kelių transporto priemones, kėsiniama ne į kelių transporto eismo saugumą, kaip objektą, o į žmogaus gyvybę, sveikatą, nuosavybę ir pan<sup>5</sup>.

Pavojingumas veiku, aprašytą 281 str., ypatingas tuo, kad šį pavojingumą apsprendžia blanketiniame straipsnyje numatytas poįstatyminis aktas - Kelių eismo taisyklės (toliau – KET)<sup>6</sup>. Tai reiškia, kad jeigu vairuojant ar eksploatuojant transporto priemonę, buvo sutrikdyta žmogaus sveikata (nesunkiai ar sunkiai) ar net žmogus žuvo, tačiau nebuvo pažeistos eismo saugumo taisyklės,- nusikaltimo nėra. Vadinasi KET reikalavimai nepažeisti. Tiesioginis objektas - saugus kelių eismas bei automobilių, kitų savaeigių mašinų eksploatavimas. Kadangi veikos kvalifikavimas nusikaltimu priklauso nuo žalos: ar ji padaryta, ar nepadaryta,- papildomas objektas būtent yra žmogaus sveikata ar gyvybė, o taip pat nuosavybė.

Nusikalstamų veiku, įtvirtintų BK 282 str. tiesioginis objektas - transporto eismo saugumas ir tvarka. Papildomas - žmogaus gyvybė ir sveikata. Asmuo nevairuodamas transporto priemonės pažeidė transporto eismo tvarkos ar saugumo taisykles. Nusikaltimu toks pažeidimas pripažįstamas tik esant padariniams: žuvo žmogus, sunkiai sutrikdyta žmogaus sveikata. Jeigu taisyklės pažeidžiamos, tačiau nesukelia padarinių,- administracinis teisės pažeidimas.

**Neatsargumo nusikalstamumas** - tai visuma nusikalstamų veiku, padaromų dėl asmens kaltų veiksmų, vykstant jo kaip subjekto ir tam tikrų prietaisų, įrankių arba procesų sąveikos klaidai. Tai negebėjimas prognozuoti busimų pasekmių, gyvenimiškos patirties nebuvimas. Pasekmės artimos netiesioginiai tyčia.

Lietuvos baudžiamojo įstatymo 16 straipsnyje pateikiamos neatsargios nusikalstamos veikos rūšys - nusikalstamo pasitikėjimo ir nusikalstamo nerūpestingumo apibrėžimai<sup>7</sup>.

Esant nusikalstamam pasitikėjimui, kaltininkas numato, kad jo padarytas kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimas (pvz. greičio viršijimas, vairavimas apsvaigus, chuliganiškas vairavimas ir kt.) gali sukelti eismo įvykį, dėl kurio gali būti padaryta didelė turtinė žala, sutrikdyta kito žmogaus sveikata, tačiau lengvabūdiškai tikisi tokių padarinių išvengti. Nusikalstamą pasitikėjimą apibūdina tai, kad kelių

<sup>5</sup> Truncienė I. Kaltė ir jos nustatymas bylose, susijusiose su kelių transporto priemonių saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais. Jurisprudencija, 2004, t. 53(45); 33-42.

<sup>6</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“//Valstybės žinios. 2003, Nr. 7-263.

<sup>7</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas//Valstybės žinios. 2000, Nr.89-2741.

transporto priemonę vairuojantis asmuo numato, kad dėl jo kelių eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatacijos pažeidimo gali atsirasti baudžiamajame įstatyme numatytų padarinių.

Nusikalstamas nerūpestingumas pasireiškia tuo, kad vairuotojas, vairuodamas transporto priemonę ir pažeisdamas kelių eismo saugumo ar transporto eksploataavimo taisykles, nenumato, kad dėl to pažeidimo gali įvykti eismo įvykis, nenumato sunkių avarijos padarinių, nors pagal veikos aplinkybes ir savo asmenines savybes gali ir turi tai numatyti. Asmens turėjimas numatyti padarinius yra objektyvusis nusikalstamo nerūpestingumo kriterijus, nustatantis pareigą būti atsargiam, dėmesingam darant veiką.

**Kaltė** - psichinis asmens santykis su veika. Teisėje asmuo pripažįstamas kaltu padaręs teisės pažeidimą, jeigu jis yra kaltas, tai yra veiką padarė tyčia ar dėl neatsargumo. Kaltės formos - tyčia ir neatsargumas. Nusikaltimuose, susijusiuose su kelių transportu, materialios nusikaltimo sudėties konstrukcija lemia tai, kad „neatsargios kaltės buvimas padariniuose savime reiškia neatsargios kaltės buvimą visoje veikoje“<sup>8</sup>. Turime sutikti su I. Trunciene, kad kelių transporto nusikaltimuose, be vairuotojo kaltės, didelį vaidmenį vaidina ir nukentėjusiojo kaltė (netikėtas atsiradimas prieš kelių transporto priemonę, gatvės perėjimas draudžiamojame vietoje ir t.t.). Todėl sprendžiant vairuotojo atsakomybės klausimą, būtina analizuoti ne tik technines, bet ir realias galimybes, kartu ir vairuotojo asmenines savybes, išvengti eismo įvykio. Juk vairuotojų reakcijos greitis ir teisingo sprendimo priėmimas susidariusioje avarinėje situacijoje priklauso būtent nuo individualių savybių<sup>9</sup>.

Pagal KET, eismo įvykis - kelyje, viešose arba privačiose teritorijose įvykis, kurio metu, dalyvaujant judančiai transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta ar apgadinta bent viena transporto priemonė, krovins, kelias, jo statiniai, ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas.

Literatūroje eismo įvykio apibrėžimai yra labai panašūs vienas į kitą. Juos sudaro tie patys esminiai požymiai ir elementai. Lietuvos teisės universiteto išleistame vadovėlyje nurodomas toks autoįvykio apibrėžimas: „Autoįvykis - tai įvykis, kurio metu, dalyvaujant važiuojančiai transporto priemonei, žuvo arba buvo sužalotas žmogus, sugadintos transporto priemonės, kroviniai, kelio ženklai, statiniai arba koks nors kitas turtas“<sup>10</sup>. Autoavarijų apskaitos instrukcijoje nurodoma, kad „Autoavarija – kelyje įvykęs eismo įvykis, kurio metu, dalyvaujant judančiai transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeisti žmonės arba buvo sugadinta, arba apgadinta bent viena transporto priemonė, krovins, kelias, jo statiniai ar bet koks kitas įvykio

---

<sup>8</sup> Truncienė I. Kaltė ir jos nustatymas bylose, susijusiose su kelių transporto priemonių saugumo ir transporto priemonių eksploataavimo taisyklių pažeidimais. Jurisprudencija, 2004, t. 53(45); 33-42.

<sup>9</sup> Ten pat.

<sup>10</sup> Burda R., Krikščiūnas R., Lajauskienė E., Malevski H., Matulienė S. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius. 2004. P. 133.



vietoje buvęs turtas<sup>11</sup>. Kaip matome, iš esmės tai vienodi apibrėžimai, tarp kurių sąvokos skirtumų nėra.

Pagrindinis eismo įvykio apibrėžimo elementas yra judanti transporto priemonė. Pagal KET 44 punktą „transporto priemonė - įrenginys, skirtas žmonėms ir (arba) kroviniams vežti. Ši sąvoka taip pat apima traktorius ir savaeigės mašinas“. Transporto priemonėmis laikomos,- visų rūšių automobiliai, traktoriai, kitos savaeigės mašinos, troleibusai, motociklai ir kitos mechaninės transporto priemonės. Kitomis savaeigėmis mašinomis gali būti: greideriai; gatvių valymo, gatvių laistymo, šiukšlių surinkimo, sanitarinės transporto priemonės. Transporto priemone nelaikoma: arkliais traukiami vežimai, dviračiai.

Visi eismo įvykiai skirstomi į dvi pagrindines grupes:

- **įskaitiniai eismo įvykiai** – kuriuose žuvo arba buvo sužeista žmonių. Jie įtraukiami į valstybinę statistinę apskaitą.
- **techniniai eismo įvykiai** – kuriuose padarytas tik materialinis nuostolis, o žmonės nenukentėjo ar gavo tik lengvas traumas ir sužeistais nelaikomi. Jos analizuojamos tik miesto ar rajono mastu.

#### **Eismo įvykius galime skirstyti į rūšis:**

1. Susidūrimas;
2. Užvažiavimas ant pėsčiojo;
3. Susidūrimas su dviratininku;
4. Užvažiavimas ant kliūties;
5. Apvirtimas;
6. Kiti eismo įvykiai<sup>12</sup>.

Eismo įvykių aplinkybes bei rūšis, žuvusiųjų ir sužeistųjų santykio pasiskirstymą nulemia daugybė veiksnių. Jų atsiradimo priežastys kyla iš saugų eismą veikiančių elementų sandaros. Šiuos elementus galima būtų suskirstyti į grupes:

- a) Automobilis;
- b) Policijos veikla;
- c) Žmonių veikla;
- d) Kelias ir jo aplinka.

Kaip minėjome, eismo įvykiai, priklausomai nuo esamų pasekmių, gali būti tiriami administracinės ir baudžiamosios teisės ribose. Pagal K. Stungį<sup>13</sup>, tiriant autoįvykį remiantis BK,

<sup>11</sup> Lietuvos policijos generalinis komisaro įsakymas „Dėl autoavarijų apskaitos instrukcijos ir autoavarijų kortelių pildymo taisyklių patvirtinimo“ 2002 m. balandžio 24 d. Nr. 215. Vilnius.

<sup>12</sup> Lietuvos policijos generalinis komisaro įsakymas „Dėl autoavarijų apskaitos instrukcijos ir autoavarijų kortelių pildymo taisyklių patvirtinimo“ Nr. 215, 2002-04-24, Vilnius.

<sup>13</sup> Stungys K. Autoįvykio vietos tyrimas. LTA. 2000, P. 5.

jo priežastys analizuojamos atsižvelgiant į KET reikalavimus ir vairuotojo veiksmus. Tačiau tai nereiškia, kad, tiriant autoįvykį remiantis BK, turimas tikslas įrodyti vairuotojo kaltę. Toks tyrimas būtų akivaizdžiai šališkas, neišsamus ir, suprantama, neobjektyvus. Dažniausiai, atliekant tokį tyrimą, renkami vien tik kaltinamieji įrodymai, o ne tiriamas autoįvykis apskritai.

K. Stungys<sup>14</sup> autoįvykį analizuoja kaip atitinkamą sudėtinių grandžių sistemą, kurią sudaro šios sudėtinės dalys:

- asmuo, vairuojantis transporto priemonę, - vairuotojas;
- judanti (vairuojama) transporto priemonė;
- kelias;
- aplinka;
- situacija;
- padariniai.

Tiriant atskiras sistemos grandis ir jų tarpusavio ryšį, nustatomos ir įvertinamos įvykio priežastys.

Pagrindinės priežastys, dėl kurių įvyksta eismo nelaimės, gali būti:

- Vairuotojų KET pažeidimai, saugaus eismo ir transporto priemonių eksploatacijos pažeidimai;
- Pėsčiųjų daromi KET pažeidimai, keleivių įlaipinimo, išlaipinimo ir naudojimosi transportu pažeidimai;
- Transporto priemonių bloga techninė būklė ir prastas kelių stovis<sup>15</sup>.

KET draudžia vairuoti transporto priemonę neblaiviam ar apsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų - narkotikų, vaistų, kitų svaigiųjų medžiagų. Nesilaikantiems šių draudimų yra numatyta administracinė ir baudžiamoji atsakomybė. BK 281 str. 2 dalis numato, kad „tas, kas vairavo kelių transporto priemonę būdamas apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų ir pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, jeigu dėl to įvyko eismo įvykis, dėl kurio buvo nesunkiai sutrikdyta kito žmogaus sveikata arba nukentėjusiam asmeniui padaryta didelės turtinės žalos“<sup>16</sup>. Kaip matome, čia yra minima didelė turtinė žala ir kaltininkui, pažeidus kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles esant apsvaigusiam nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, jau yra taikoma baudžiamoji atsakomybė, nors kito asmens sveikata ir nebuvo sužalota. Pagal BK 281 straipsnio 2 dalį KET pažeidėjo nukentėjusiam asmeniui padaryta didelė turtinė žala prilygsta nesunkiam sveikatos sutrikdymui.

<sup>14</sup> Stungys K. Autoįvykio vietos tyrimas. LTA. 2000, P. 6.

<sup>15</sup> Криминалистика, учебник для высших юридических учебных заведений, Москва, 2004 г. С. 626.

<sup>16</sup> Baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. 2000 m. rugsėjo 26 d. Nr. VIII-1968, Vilnius

Didelės turtinės žalos padarymas kaip turto prievartavimo kvalifikuojantis požymis apima žalą, kuri pasireiškė kaip nukentėjusiojo turto netekimas arba sužalojimas, turėtos išlaidos, taip pat negautos pajamos, kurias asmuo būtų gavęs, jeigu nebūtų buvę neteisėtų veiksmų (CK 6.249 str.)<sup>17</sup>. Didelė turtinė žala gali būti padaryta dėl to, kad nukentėjusysis turėjo išlaidų įvykdant jam pareikštą neteisėtą turtinį reikalavimą arba po to smarkiai sumažėjo jo pajamos, buvo sunaikintas ar sužalotas jo turtas, buvo sutrikdyta nukentėjusiojo sveikata ir tai pareikalavo didelių išlaidų gydymui arba dėl to smarkiai sumažėjo nukentėjusiojo pajamos ir pan. Ar padaryta turtinė žala didelė, sprendžiama kiekvienu konkrečiu atveju, atsižvelgiant į žalos piniginę išraišką, taip pat nukentėjusiojo turtinę padėtį, išlaikytinių buvimą ir kitas aplinkybes. Taikant didelės turtinės žalos požymį būtina nustatyti juridiskai reikšmingą priežastinį ryšį tarp kaltininko veikos ir kilusios žalos, taip pat kaltininko tyčią, tiesiogiai ar netiesiogiai apimančią didelės žalos atsiradimą.

Kiekvienu atveju didelės turtinės žalos dydis kaip kvalifikacinis požymis turėtų būti įvertinamas atsižvelgiant į konkrečias aplinkybes: nuostolių dydį, sugadinto turto vertę ir galimybę jį atstatyti apskritai, į nukentėjusiojo materialinę padėtį ir kt. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (toliau – LAT) baudžiamojoje byloje Nr. 2K-601/2006 nurodė, kad „turtinės žalos dydis, kuris yra pagrindas teismui pripažinti žalą didele, priklauso nuo konkrečių bylos aplinkybių. Teismas, sprenddamas, ar atsiradusi turtinė žala yra didelė, pirmiausia turi atsižvelgti į sugadinto turto vertę, jo reikalingumą, pataisymo galimybes ir išlaidas. Padarytos žalos dydis vertinamas neatsižvelgiant į vėlesnius kaltininko veiksmus – ar jis atlygino padarytą žalą ar ne. Nukentėjusiojo asmens turtinė padėtis gali turėti įtakos vertinant, ar padaryta turtinė žala yra didelė tik tada, kai sugadinto turto vertė palyginti nedidelė<sup>18</sup>“.

Eismo įvykio metu patiriama žala ir jos padariniai skaudžiai paveikia ne tik nukentėjusįjį, bet ir jo šeimos narius. Tačiau turime sutikti, kad psichologinius išgyvenimus taip pat patiria ir eismo įvykyje kaltas asmuo, ypač jei tai susiję su kito žmogaus mirtimi. Kalėjimų departamento prie Lietuvos Respublikos ministerijos yra parengta ir patvirtinta socialinės rehabilitacijos programa<sup>19</sup>, kurios tikslas - padėti pataisos inspekcijų įskaitoje esantiems asmenims, nuteistiems už nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui, bei asmenims, kuriems skirtos administracinės nuobaudos už kelių eismo taisyklių pažeidimus, suvokti padarytų nusikalstamų veikų ar administracinių teisės pažeidimų pasekmes bei skatinti atlyginti

---

<sup>17</sup> Civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas, 2000 m. liepos 18 d. Nr. VIII-1864, Vilnius, Valstybės žinios, 2000-09-06, Nr. 74-2262

<sup>18</sup> Lietuvos Respublikos Aukščiausiojo teismo 2006-11-21 nutartis kasacinėje byloje Nr. 2K-601/2006 ([http://www.lat.lt/3\\_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=30441](http://www.lat.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=30441))

<sup>19</sup> Asmenų, padariusių nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui, socialinės rehabilitacijos programa, Kalėjimų departamento prie Lietuvos Respublikos Teisingumo ministerijos direktoriaus įsakymas Nr. 4/07-243, 2003-12-19.

arba pašalinti nusikalstama veika padarytą turtinę ar moralinę žalą ir ateityje nedaryti kelių eismo taisyklių ir kitų teisės pažeidimų.

Nusikaltimo, kvalifikuojamo pagal BK 281 str., sudėtis yra materialioji: nusikaltimu pripažįstamas tik toks eismo saugumo taisyklių eksploatavimo pažeidimas, kuris sukelia tam tikrus žalingus padarinius - padaro turtinę žalą ar žalą sveikatai. Taigi, reikia nustatyti ir priežastinį ryšį, kad ta žala kilo dėl eismo taisyklių pažeidimo.

**Priežastinis ryšys** – tai sąsajos tarp dviejų ar daugiau veiksmų požymių buvimas, pagrįstas priežastingumu. Ryšys gali būti:

tiesioginis – tai toks ryšys, kai tam tikras veiksnys sukelia padarinį tiesiogiai be tarpinių veiksmų poveikio;

netiesioginis – tai toks ryšys, jei tam tikras veiksnys sukelia padarinį per tarpinius veiksmus.

Apžvelgus LAT nutartis, nagrinėtas pagal BK 281 str., matyti, kad teismas, vertindamas padarytą nusikalstamą veiką, nustato priežastinį ryšį tarp asmens padaryto kiekvieno KET pažeidimo ir kilusių padarinių. Kaip pavyzdžiui, LAT nagrinėtoje kasacinėje byloje dėl eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatacijos pažeidimų konstatavo, kad „vertinant padarytą nusikalstamą veiką BK 281 str. prasme pagrindinis momentas yra nustatyti asmens padarytus eismo saugumo taisyklių pažeidimus ir nustatyti priežastinį ryšį tarp kiekvieno kelių eismo taisyklių pažeidimo ir kilusių padarinių. Tai yra būtina sąlyga padaryti išvadais koks būtent taisyklių pažeidimas buvo priežastiniu ryšiu susijęs su kilusiais padariniais. <.> Asmuo gali būti pripažįstamas kaltu ir nuteisiamas tik už tą eismo taisyklių pažeidimą, kuris buvo priežastiniame ryšyje su kilusiais padariniais. Dalis pažeidimų gali būti nesusiję priežastiniu ryšiu su padariniais ir jie negali būti inkriminuoti kaip nusikaltimo sudėties požymis“<sup>20</sup>. Vadinasi, asmeniui baudžiamoji atsakomybė kyla tik už tuos KET pažeidimus, kurie buvo priežastiniame ryšyje su eismo įvykio kilimu ir dėl kurių pažeidimo įvyko pasekmės, numatytos BK 281 straipsnyje. Priežastinio ryšio sąvoką ir jo svarbą taip pat aiškina ir LAT teisėjų senatas apžvalgoje<sup>21</sup>.

Sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklės<sup>22</sup> nustato sveikatos sutrikdymo masto – sunkaus, nesunkaus ir nežymaus – medicininis kriterijus, pagal kuriuos nustatomas sužaloto žmogaus sveikatos sutrikdymo mastas ir kuriuo remiantis asmeniui yra pritaikomas BK 281 straipsnio dalis ir pradedamas ikiteisminis tyrimas.

<sup>20</sup> Lietuvos Respublikos Aukščiausiojo teismo 2005-02-22 nutartis kasacinėje byloje Nr. 2K-187/2005

<sup>21</sup> Teismų praktikos taikant įstatymus dėl atlyginimo turtinės žalos, padarytos eismo įvykio metu, apibendrinimo apžvalga, 2000 m. birželio 16 d. Skelbta: Teismų praktika, 2000.07.27, Nr.: 13.

<sup>22</sup> LR Teisingumo ministro ir LR Socialinės apsaugos ir darbo ministro įsakymas “Dėl sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklių patvirtinimo“ 2003 m. gegužės 23 d. Nr.V-298/158/A1-86.

Lietuvos Respublikos Baudžiamojo proceso kodekso (toliau – BPK) 166 straipsnyje<sup>23</sup> yra nurodyti atvejai, kada pradamas ikiteisminis tyrimas. Galime teigti, kad baudžiamasis procesas prasideda baudžiamojo proceso subjektams informaciją apie nusikalstamą veiką. Kelių transporto atveju, ikiteisminis tyrimas prasideda kai policijos įstaiga gauna informaciją apie įvykusią eismo nelaimę, kurioje transporto priemonės yra sužalojami ar žūva žmonės, ar asmeniui padaryta didelė turtinė žala.

Ž. Mišeikis<sup>24</sup> ikiteisminio tyrimo pradėjimo stadiją apibūdina taip - tai pirmoji baudžiamojo proceso stadija, kurios metu prokuroras, ikiteisminio tyrimo įstaigos vadovas ar jo įgaliotas asmuo, gavęs pranešimą ar skundą apie nusikalstamą veiką, arba prokuroras ar ikiteisminio tyrimo pareigūnas, įgaliotas pats pradėti ikiteisminį tyrimą, nustatę, kad yra pagrindas pradėti ikiteisminį tyrimą, dėl to priima atitinkamą sprendimą.

### **Eismo įvykių kriminogeninė situacija Lietuvoje**

Lietuvos ir daugelio valstybių problema - eismo įvykiai, kuriuose žūsta ir sužalojami žmonės, sudaužomos transporto priemonės, transporto statiniai, teršiama aplinka (išsilieja degalai, alyvos, transportuojamos medžiagos ir kt.). Pasaulyje kasmet eismo įvykiuose žūsta iki 500 000 žmonių, 15-20 mln. sužalojami. Kitaip tariant, kas diena pasaulyje žūsta daugiau kaip 1400 žmonių ir daugiau kaip 400 000 yra sužalojami.

Spartūs automobilizacijos augimo tempai sukelia vis daugiau eismo problemų. Saugaus eismo užtikrinimas - viena iš svarbiausių kelių transporto problemų. Pagal statistiką<sup>25</sup>, nuo 1980 iki 2007 metų mūsų šalyje įvyko 154 896 eismo įvykių, kuriuose žuvo 22 124 žmonės ir 165 548 buvo sužaloti. 2006 metais Lietuvoje įvyko 6658 eismo įvykiai, kuriuose žuvo 760 žmonės ir 8334 buvo sužaloti. 2007 metais mūsų šalyje buvo užregistruoti 6600 eismo įvykiai, kuriuose žuvo 739 žmonės ir 8234 buvo sužaloti (žr. priedas Nr. 2). Per 2008 metų pirmąjį pusmetį užregistruota 2387 eismo įvykiai, juose 210 žmonių žuvo ir 2897 buvo sužaloti. Tai tikrai dideli ir kraupūs statistiniai skaičiai, kurie reiškia žmonių žūtis, jų suluošinimus ir kitas skaudžias netektis ir pasekmės.

Eismo įvykis labai glaudžiai susijęs su žmogaus elgesiu. Jei niekas nejuda – nėra jokių įvykių. Kai tik pradame judėti, kažką pradame daryti blogai, pradame daryti klaidas. Šios klaidos gali būti dėl:

---

<sup>23</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. Baudžiamojo proceso kodeksas//Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1341.

<sup>24</sup> Mišeikis Ž., Ikiteisminio tyrimo pradėjimas kaip atskira baudžiamojo proceso stadija, Jurisprudencija, 2005, t. 67(59); 46-53.

<sup>25</sup> [http://www.lra.lt/lt.php/eismo\\_saugumas/26](http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/26)

- fizinės aplinkos defektų (sugriuvęs tiltas, nugriuvęs ant kelio medis ir t.t.);
- neadekvataus greičio (važiuojame tokiu greičiu, prie kurio patys nespėjame visko atlikti gerai);
- sumažėjusio dėmesio (dėl apsnūdimo, alkoholio, narkotikų);
- abipusio kontakto tarp eismo dalyvių praradimo: nuo taisyklių pažeidimo ir rizikingo elgesio (pavojingas lenkimas, nėrimas į siaurą tarpą tarp mašinų ir t.t.) iki neapykantos kitiems eismo dalyviams, pavojaus aplinkiniams kėlimo (visais atvejais prarandamas abipusis supratimas, pasitikėjimas vienas kitu).

Statistikos duomenimis 90% eismo įvykių įvyksta dėl klaidingo žmogaus elgesio, 20% – 30% avarių yra „vieno žmogaus“ avarija (atsitrenkė į kliūtį, nuvažiavo nuo kelio); visi kiti eismo įvykiai įvyksta tarp dviejų ir daugiau eismo dalyvių. Tai verčia manyti, kad gali būti ir daugiau dalyvių, atsakingų už eismo įvykius. Taip pat kyla įtarimas, kad yra kažkas blogai pačiame kontakte tarp eismo dalyvių, jų tarpusavio ryšys nėra geras.

Detaliau panagrinėjus 2007 eismo įvykių, kuriuose nukentėję eismo dalyviai, duomenis, gauname tokius skaičius: žuvę - 251 vairuotojai, 234 pėstieji, 73 dviratininkai, 173 keleiviai, 5 kiti asmenys; sužeista - 2521 vairuotojai, 2129 pėstieji, 569 dviratininkai, 2990 keleiviai, 25 kiti asmenys. Kaip matome, didžiausią skaičių žuvusių sudaro vairuotojai, o daugiausias skaičius sužeistų keleivių. Išanalizavus eismo įvykių pasiskirstymą pagal rūšis, 2007 metais didžiausias skaičius yra užvažiavimas ant pėsčiųjų - 33,8 %, antroje vietoje susidūrimai - 30,1 %, toliau seka apvirtimai - 11,7 %, užvažiavimas ant kliūties - 10,7 %, užvažiavimas ant dviratininkų 8,7 %, kiti eismo įvykiai sudaro 5 %. Iš šių procentinių skaičių matome, kad labiausiai nesaugūs eisme yra pėstieji, kurie ir nukenčia daugiausiai. Eismo įvykių kaltininkų statistika rodo, kad dėl vairuotojų kaltės įvyko 5000 (75,7 %) eismo įvykių, pėstieji buvo kalti 983 (14,9 %), dviratininkai 386 (5,9 %) eismo įvykiuose, kiti kaltininkai sudarė 231 (3,5 %) <sup>26</sup>. (žr. priedas Nr.3)

Palyginkime 2008 metų pirmo pusmečio rezultatus su 2007 metų sausio - birželio mėnesio rezultatais. Per 2008 m. pirmąjį pusmetį įvykiuose daugiausia žuvo pėsčiųjų – 79 (iš jų 52 – tamsiu paros metu), t. y. 20 mažiau nei 2007 m. sausio–birželio mėnesiais. Eismo įvykiuose žuvę pėstieji sudarė 37,6 proc. visų eismo įvykiuose žuvusiųjų. Taip pat žuvo 71 vairuotojas (75 mažiau), tai sudaro 33,8 proc. visų žuvusių žmonių, 55 keleiviai (27 mažiau), tai sudaro 26,2 proc. žuvusiųjų, ir 3 dviratininkai (toks pat skaičius, kaip ir 2007 m. pirmąjį pusmetį). Tarp sužeistųjų daugiausia vairuotojų – 1 038 (arba 24,7 proc. mažiau nei 2007 m. sausio–birželio mėn.) ir keleivių – 954 (arba 28,4 proc. mažiau). Taip pat sužeisti 843 pėstieji (12,1 proc. mažiau) ir 46 dviratininkai (26 daugiau nei 2007 m. pirmąjį pusmetį).

<sup>26</sup> <http://www.lpept.lt/lt/statistika/index.php>

2008 m. pirmąjį pusmetį daugiausia užregistruota transporto priemonių užvažiavimų ant pėsčiųjų – 866 atvejai (132 atvejais mažiau), tai sudaro 36,3 proc. visų užregistruotų eismo įvykių; 309 užvažiavimai ant pėsčiųjų (arba 17,4 proc. mažiau nei 2007 m. per šešis mėn.) įvyko tamsiu paros metu. Transporto priemonių susidūrimų atvejų užregistruota – 737 (171 įvykiu mažiau), tai sudaro 30,9 proc. visų užregistruotų eismo įvykių.

Dėl transporto priemonių vairuotojų kaltės užregistruoti 1 938 eismo įvykiai (tai sudaro 81,2 proc. visų eismo įvykių), arba 20,8 proc. mažiau nei per 2007 m. pirmąjį pusmetį. Šiuose įvykiuose žuvo 155 žmonės (93 mažiau) ir 2 465 sužeisti (750 mažiau).

Dėl neblaivių vairuotojų kaltės įvyko 261 eismo įvykis (117 įvykių mažiau), tai sudaro 10,9 proc. visų per šešis mėnesius užregistruotų eismo įvykių. Šiuose įvykiuose žuvo 22 žmonės (13 mažiau), 378 sužeisti (185 mažiau)<sup>27</sup>. Kaip matome, visi 2008 m. procentiniai rodikliai, išskyrus vieną - sužalotus dviratininkus, yra mažesni. Vadinasi pastangos ir priemonės, kurios dedamos saugiam eismui užtikrinti, nėra bevaisės ir betikslės, jos duoda kad ir ne labai ryškių, bet visgi teigiamų rezultatų. Todėl norisi tikėti, jog bendromis valdžios, policijos ir visuomenės jėgomis ir pastangomis, skaudžių nelaimių ir pasekmių ateityje tik mažės. Apibendrinę rezultatus, turime pripažinti, kad pagrindinis veiksnys, lemiantis saugaus kelių eismo padėtį, yra žmogiškasis. Jį turime suprasti ne tik kaip eismo dalyvį ar vairuotoją, bet ir kaip visuomenę plačiąja prasme. Tad pagrindinės priemonės, gerinančios saugų eismą keliuose, gatvėse, kiemuose ir teritorijose, pirmiausia turi būti siejamos su žmoniškuoju veiksmu.

Eismo įvykių pasiskirstymas tarp apskričių, kuriose daugiausiai įvyko nelaimių keliuose, būtų toks: per 2008 m. pirmąjį pusmetį daugiausia eismo įvykių įvyko Vilniaus apskrityje – 578 (70 įvykių mažiau nei 2007 m. pirmąjį pusmetį), Kauno – 566 (120 įvykių mažiau), Klaipėdos – 277 (113 įvykių mažiau), Šiaulių – 233 (98 įvykiais mažiau), Panevėžio – 180 (48 įvykiais mažiau), Marijampolės – 167 (59 įvykiais mažiau)<sup>28</sup> (žr. priedas Nr. 1). Čia taip pat pastebime, kad eismo įvykių skaičius visose šiose apskrityse per 2008 metų pirmą pusmetį yra sumažėjęs lyginant su atitinkamu 2007 m. laikotarpiu, tačiau tai vertinti kaip tendenciją dar nesirįžtame.

## 1.2 Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika

Viena iš prioritetinių Lietuvos teisinės valstybės kūrimo kryptių yra tobulinti ir optimizuoti nusikalstamų veikų tiriamąją veiklą, todėl sprendžiant šį uždavinį didelė reikšmė tenka kriminalistikai. Nusikalstamų veikų ištyrimo sėkmė priklauso nuo tam tikrų duomenų apie

<sup>27</sup> <http://www.lpept.lt/lt/statistika/2008/200806.php>

<sup>28</sup> <http://www.lpept.lt/lt/statistika/2008/200801.pdf>

padarytą nusikaltimą ir šiuo atveju vienas iš svarbiausių tyrimo proceso elementų yra tinkamas kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos naudojimas.

Eismo įvykių tyrimo kriminalistinės metodikos teorija užima svarbią vietą taikant kriminalistikos mokslo žinias praktikoje.

**Atskirų nusikaltimo rūšių ir grupių tyrimo metodika (kriminalistinė metodika)** - tyrinėja, apibendrina atskirų nusikaltimų rūšių (nužudymų, vagysčių, plėšimų, išžaginimų ir kt. nusikaltimų) padarymo ypatumus, rengia efektyvias jų tyrimo metodines rekomendacijas, moko kaip taikyti kriminalistikos žinias tiriant tam tikras nusikaltimų rūšis.

Metodas - plačiąja prasme - tai būdas priartėti prie tikrovės, pažinimo, mokymosi, gamtos ir socialinio gyvenimo tyrinėjimo būdas, kokio nors tikslo pasiekimo būdas, uždavinių sprendimo būdas, tikrojo pažinimo kelias<sup>29</sup>.

Būtų galima išskirti tokius atskirų nusikalstamos veikos rūšių tyrimo metodikos tipinės struktūros elementus: a) konkrečios nusikalstamos veikos rūšies kriminalistinė charakteristika; b) aplinkybių, būdingų konkrečios nusikalstamos veikos nustatymui, tyrimas; c) baudžiamosios bylos iškėlimo ypatumai; tipinės situacijos ir tyrimo veiksmų atlikimo planas pirminiame tyrimo etape; d) pirminių tyrimo veiksmų taktikos atlikimo ypatumai; e) tolimesni tyrimo veiksmai<sup>30</sup>.

Konkrečios nusikalstamos veikos tyrimo metodikos struktūrą sudaro šie elementai: a) pirminiai ikiteisminio tyrimo veiksmai ir kitokie (informaciniai, organizaciniai, operatyviniai) veiksmai; b) tolesni tyrimo veiksmai.

Svarbi sėkmingo nusikaltimo tyrimo sąlyga yra savalaikis jo atskleidimas ir ikiteisminio tyrimo pradėjimas, o taip pat pirminiai tyrimo veiksmai, nuo kurių savalaikio, kokybiško ir profesionalaus atlikimo priklauso tolesnio tyrimo rezultatai.

Sėkmingas eismo įvykio tyrimas daugeliu atveju priklauso nuo tikslaus suvokimo apie dažniausiai pasitaikančias tipines sąlygas ir aplinkybes, kurioms esant dažniausiai pažeidžiamos kelių eismo taisyklės ir įvyksta eismo įvykiai. Čia labai gali padėti žinios apie eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką. Prieš apibūdinant eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką, pirmiausia trumpai paanalizuosime jos bendrąją sampratą.

Kriminalistikos tapimas mokslo pažinimo sritimi ypatingai susijęs su baudžiamąją ir procesine teise. Vystantis šiems mokslams, vyko darbo su įrodymais priemonių ir būdų kaupimas, konsolidavimas, kurie tam tikrame etape tapo branduoliu naujajai mokslo šakai - kriminalistikai.

Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika yra pagrindinis kriminalistinės nusikaltimo tyrimo metodikos elementas, kadangi tai yra žinių apie nusikaltimą ir nusikaltėlių šaltinis, kurio

---

<sup>29</sup> Криминалистика, Москва, 1987 г. Том 1, С. 27.

<sup>30</sup> Криминалистика, учебник для высших юридических учебных заведений, Москва, 2004 г. С. 441.



pagrindu yra organizuojamas efektingas darbas tiriant ir atskleidžiant atitinkamus nusikaltimus.

**Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika** - tai visuma (sistema) kriminalistikai svarbių savybių, atskleidžiančių nusikaltimo padarymo procesą ir jo dėsningumą<sup>31</sup>.

Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūrą sudaro glaudžiai tarpusavyje susiję elementai:

1. Nusikaltimo būdas;
2. Asmuo, padaręs nusikaltimą;
3. Pasikėsینimo dalykas arba nukentėjusysis;
4. Nusikaltimo situacija.

Trumpai apžvelgsime kiekvieną iš šių elementų.

⚙ **Nusikaltimo padarymo būdas** - tai veiksmų, kuriais rengiamasi padaryti nusikaltimą, kuriais jis padaromas bei slepiamas, sistema.<sup>32</sup>

Nusikaltimo būdas atspindi žmogaus nusikalstamos veikos išorines aplinkybes, kurias lemia objektyvūs ir subjektyvūs veiksniai. Jis suvokiamas kaip nusikaltėlio veiksmų sistema, kurios tikslas nusikalstamam tikslui pasiekti ir susieta laiko bei erdvės atžvilgiu.

⚙ **Nusikaltėlio asmenybė** – socialinių ir socialiai reikšmingų savybių, požymių, ryšių ir santykių visuma, apibūdinanti asmenį, kaltą baudžiamojo įstatymo pažeidimu ir kartu su kitomis sąlygomis bei aplinkybėmis darantį įtaką jo antisuomeniniam elgesiui.

***Transporto eksploatavimo saugumo pažeidimų srityje galime išskirti tokius nusikaltėlio asmenybės bruožus:***

- Nepasirengusi asmenybė - nežino arba silpnai žino specialiąsias saugumo taisykles.
- Neturi bendriausių įgūdžių valdant techniką.
- Neturi taktinių įgūdžių patirties.
- Lengvatikė asmenybė, kuriai būdingi silpni prognostiniai gebėjimai. Ji negeba numatyti padarinių, procesų eigos ir t.t., pervertina savo galimybes.
- Asmenys su fiziologiniais sutrikimais (regėjimo, motorikos).
- Asmenybės su funkciniais arba laikiniais psichofiziniais nukrypimais.
- Piktybinio pažeidėjo asmenybė, kuriai būdingas abejingumas galimoms pasekmėms.

⚙ **Pasikėsینimo dalykas arba nukentėjusysis** - tai asmuo, į kurį buvo nukreipta nusikalstama veika. E. Kažemikaitienė ir S. Matulienė<sup>33</sup> kriminalistikos atžvilgiu duomenis apie

<sup>31</sup> Kuklianskis S., Matulienė S., Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos samprata, jurisprudencija, 2002, t. 29(21); 49-65.

<sup>32</sup> Palskys E., Kazlauskas M., Danisevičius P. Kriminalistika.-Vilnius, 1985, P. 264.

<sup>33</sup> Kažemikaitienė E., Matulienė S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika - vienas iš kriminalinės justicijos informacinės sistemos modelio kūrimo pagrindų Lietuvoje, Jurisprudencija, 2005 t. 65(57); 44-51.

nukentėjusiojo asmenybės ir elgesio ypatumus skirsto taip: socialiniai demografiniai duomenys, duomenys apie fizines, biologines ir psichines ypatybes, apie gyvenimo būdą, vertybines orientacijas, ryšius, santykius su nusikalstamo pasaulio atstovais ir t.t. Kriminalistinė tokio pobūdžio informacija leidžia išsamiau apibūdinti nusikaltimo padarymo motyvus ir atitinkamai padeda tiksliau nubrėžti asmenų, tarp kurių reikia ieškoti nusikaltėlio, ratą.

⚙ **Nusikaltimo situacija** - tai konkretaus nusikaltimo erdvės ir laiko materialių elementų sistema, taip pat specialiai pasirinkta nusikaltimo aplinka ir nusikaltimo dalyviai, galintys daryti įtaką kitų kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos elementų formavimuisi, tiesiogiai ar netiesiogiai lemti žmonių elgesio pobūdį, apibūdinantys sąlygas, kuriomis jie veikė, daryti įtaką būdingų konkrečių nusikaltimo pėdsakų kompleksui<sup>34</sup>.

Kriminalistikoje vyrauja nuomonė, kad tipinių versijų kėlimo pagrindas yra atskirų nusikaltimų rūšių kriminalistikos charakteristika, nes būtent remiantis šios charakteristikos požymiais, taikant analogijos ir dedukcijos metodus, apibendrintus atskirų nusikaltimų rūšių tyrimo duomenis, galima atpažinti nusikaltimų požymius. Atskirų nusikaltimų rūšių tarpusavio rūšių kriminalistikos charakteristikos elementų analizė gali padėti nustatyti būdingiausias tipines versijas ir, tuo remiantis galima rekomenduoti optimaliausius jų tikrinimo būdus ir priemones.

R. Burda<sup>35</sup> mano, kad kriminalistinė versija yra nusikaltimų tyrimo planavimo pagrindas.

Atskirų nusikaltimo rūšių tyrimo metodika pateikia tipiškesnius tai nusikalstamos veikos kategorijai veiksmus, rekomenduoja jų atlikimo eilę ir taktiką. Tiriant kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo pažeidimus, metodika yra savita, išsiskirianti iš kitų nusikaltimų rūšių tyrimo metodikos. Pasak B. M. Nurgaliev<sup>36</sup>, viena iš perspektyvių kryptų, tiriant kelių transporto nusikaltimus, yra tyrimo metodikos atidirbimas, artimos tipinėms tyrimo situacijoms.

Uždavinių sprendimo sėkmė visapusiškam, pilnam, objektyviam ir greitam ištyrimui, kiekviename eismo įvykyje, dauguma priklauso nuo to, kiek teisingai yra pasirinkta jo tyrimo metodika<sup>37</sup>.

Eismo įvykiuose dažniausiai pasitaikančios tipinės versijos būtų tokios:

- a) eismo įvykis įvyko dėl nusikalstamo saugaus eismo taisyklių pažeidimo;
- b) eismo įvykis įvyko dėl priežasčių, neturinčių nusikalstamos veikos sudėties požymių: savižudybė, nelaimingas atsitikimas, administracinės teisės pažeidimas;

<sup>34</sup> Ten pat.

<sup>35</sup> Burda R., Kriminalistikos taktika, LTU, 2001, Vilnius.

<sup>36</sup> Нургалиев Б. М. Первоначальный этап расследования дорожно - транспортных преступлений при столкновениях транспортных средств, Москва, 1988 г., С. 5.

<sup>37</sup> Новиков С. И., Методика расследования преступных нарушений правил дорожного движения, Киев, 1983 г., С. 5.

- c) eismo įvykio inscenizacija, kurios tikslas - paslėpti kitą nusikaltimą;
- d) tyčinis transporto priemonės, kaip nusikaltimo įrankio, panaudojimas<sup>38</sup>.

E. Palskys ir kt. autoriai<sup>39</sup> išskiria aplinkybes, kurias tiriant eismo įvykius reikia nustatyti: 1) kokios KET buvo pažeistos, 2) kur, kada ir kokiomis sąlygomis įvyko autoįvykis, 3) kokie to įvykio padariniai, 4) ar yra priežastinis ryšys tarp KET pažeidimo ir atsiradusių sunkių padarinių, 5) kokia yra kiekvieno autoįvykio dalyvio kaltė.

---

<sup>38</sup> Криминалистика, учебник, Санкт-Петербург, 2001г. С. 854.

<sup>39</sup> Palskys E., Kazlauskas M., Danisevičius P. Kriminalistika.-Vilnius, 1985, P. 319.

## 2. EISMO ĮVYKIŲ IKITEISMINIO TYRIMO PRAKTIKA PANEVĖŽIO APSKRITYJE

Siekiant magistro baigiamajame darbe išanalizuoti esamą eismo įvykių tyrimo praktiką atliekant ikiteisminį tyrimą Panevėžio apskrityje, buvo atliktas empirinis tyrimas naudojant apklausos ir anketavimo metodus. Buvo analizuojami 2007 metų ir iki 2008 metų spalio 1 d. Panevėžio apskrityje pradėti ikiteisminiai tyrimai - iš viso 266 bylos. Iš jų: Panevėžio mieste - 85 bylos, Panevėžio rajone - 65 bylos, Kupiškio rajone - 30 bylų, Biržų rajone - 31 byla, Pasvalio rajone – 28 bylos, Rokiškio rajone - 27 bylos. Visos išanalizuotos bylos buvo anketuojamos pagal iš anksto sudarytą anketą.

Buvo apklausti Panevėžio apskrities policijos pareigūnai, tiesiogiai atliekantys ikiteisminį tyrimą bylose dėl eismo įvykių, arba prisidedančių prie jų išaiškinimo (tyrėjai, policijos patruliai). Iš viso apklausti 77 apskrities pareigūnai. Iš jų: Panevėžio m. - 18, Panevėžio r. - 16, Biržų r. - 9, Rokiškio r. - 11, Kupiškio r. - 11, Pasvalio r. 12.

Bylų analizės ir pareigūnų apklausos duomenimis remsimės viso mūsų atlikto tyrimo metu, t.y. atskleidžiant Panevėžio apskrityje eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką, analizuojant eismo įvykių tyrimo praktiką bei tobulinimo perspektyvas, duomenys bus naudojami ir analizuojant eismo įvykių kriminalistinę prevenciją. Manytume svarbu panagrinėti bendrąją eismo įvykių tyrimo tvarką, taktines taisykles bei sunkumus ir ypatybes, su kuriais susiduria tyrėjai, tirdami šios kategorijos baudžiamąsias bylas, taip pat nagrinėjant Panevėžio apskrities eismo įvykių ikiteisminio tyrimo praktiką.

Atlikus apskrities pareigūnų apklausos anketų analizę pagal jų išsilavinimo rodiklį, gauname tokius rezultatus: daugiausiai turinčių aukštąjį išsilavinimą yra Rokiškio r. KP – 91 % (teisės 55 %, ne teisės 36 %), antroje vietoje yra Biržų r. PK – 78 % (teisės 67 %, ne teisės 11 %), toliau seka Panevėžio m. VPK – 61 % (teisės 39 %, ne teisės 22 %), Kupiškio r. PK – 18 % (teisės 18 %, ne teisės 0 %), Panevėžio r. PK – 13 % (teisės 13 %, ne teisės 0 %), prasčiausia padėtis Pasvalio r. PK – 1 % (teisės 0 %, ne teisės 8 %) (žr. lentelė Nr. 1).

**Lentelė Nr. 1**

**Apklaustų pareigūnų išsilavinimas**

Komisariatas	Viso apklaustų pareigūnų	Aukštasis teisės	%	Aukštasis ne teisės	%	Aukštesnysis	%	Vidurinis	%	Spec.vidurinis	%
Panevėžio m. VPK	18	7	39	4	22	4	22	2	11	1	6
Panevėžio r. PK	16	2	13	0	0	9	56	1	6	4	25
Kupiškio r. PK	11	2	18	0	0	5	45	3	27	1	9
Pasvalio r. PK	12	0	0	1	8	4	33	6	50	1	8
Biržų r. PK	9	6	67	1	11	1	11	0	0	1	11
Rokiškio r. PK	11	6	55	4	36	0	0	1	9	0	0

Panevėžio m. VPK 2007 metais buvo pradėti 98 ikiteisminiai tyrimai, nebaigtų bylų likutis sausio 1 d. 63, 99 pabaigtos bylos: 37 bylos perduotos teismui surašant kaltinamąjį aktą, 62 bylos nutrauktos, 42 iš jų susitaikant, bylų likutis ataskaitinio laikotarpio pabaigai 64 bylos. Iki 2008 metų spalio 1 d. buvo pradėti 73 ikiteisminiai tyrimai, 81 byla pabaigta: 36 bylos perduotos teismui surašius kaltinamąjį aktą, 45 bylos nutrauktos, 20 iš jų susitaikant. Likutis ataskaitinio laikotarpio pabaigai 57 bylos. Pateikti statistikos apie 2007 metų Panevėžio r., Biržų r., Kupiškio r., Pasvalio r., Rokiškio r. policijos komisariatuose pradėtus ir pabaigtus ikiteisminius tyrimus nėra galimybės, nes šiuose komisariatuose nusikalstamos veikos transporto eksploatavimo saugumo pažeidimo srityje tais ir ankstesniais metais nebuvo išskiriamos atskirai, visos nusikalstamos veikos buvo skaičiuojamos bendrai.

Iki 2008 metų spalio 1 d. Panevėžio m. pradėti 73 ikiteisminiai tyrimai, baigta 81, Panevėžio r. PK pradėti 21 ikiteisminiai tyrimai, pabaigta 24, Biržų r. PK pradėta 10, pabaigti 9, Kupiškio r. PK pradėta 11 baigta 3, Pasvalio r. PK pradėta 18, baigta 8, Rokiškio r. PK pradėti 21, pabaigta 12 ikiteisminių tyrimų.

Pagal pateiktus skaičius matome, kad daugiausia nusikalstamų veikų eismo saugumo pažeidimo srityje yra padaroma Panevėžio mieste, rajonuose eismo įvykių, kuriuose yra sužalojami žmonės, įvyksta kelis kartus mažiau.

## 2.1. Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika Panevėžio apskrityje

Panevėžio apskrities keliuose per 2008 metų sausio–rugsėjo mėnesius įvyko 3 331 eismo įvykis (2007 m. – 5 109), iš jų – 296 įskaitiniai, kuriuose 38 žmonės žuvo ir 346 buvo sužeisti. Tą patį 2007 metų laikotarpį įvyko 379 įskaitiniai eismo įvykiai, žuvo 50 žmonių, sužeista 462 (žr. lentelė Nr. 2).

**Lentelė Nr. 2**

### Panevėžio apskrities keliuose per 2008 metų sausio–rugsėjo mėnesius įvykę eismo įvykiai

Rajonas	Įskaitiniai eismo įvykiai			Žuvusiųjų skaičius			Sužeistų skaičius		
	2007	2008	proc.	2007	2008	proc.	2007	2008	proc.
<b>Apskrityje</b>	<b>374</b>	<b>296</b>	<b>-20,86</b>	<b>50</b>	<b>38</b>	<b>-24</b>	<b>462</b>	<b>346</b>	<b>-25,11</b>
Panevėžio m.	154	135	-12,34	3	11	266,67	175	151	-13,71
Biržų r.	41	22	-46,34	10	7	-30	41	21	-48,78
Kupiškio r.	20	14	-30	1	2	100	25	16	-36
Panevėžio r.	71	44	-38,03	20	7	-65	99	57	-42,42
Pasvalio r.	36	29	-19,44	9	5	-44,44	43	39	-9,3
Rokiškio r.	52	52	0,0	7	6	-14,29	79	62	-21,52

Per 2008 m. sausio–rugsėjo mėnesius Panevėžio apskrityje 10 000 transporto priemonių užregistruota 18,4 eismo įvykių. Tai 19,5 proc. mažiau nei per 2007 m. tokį pat laikotarpį. Eismo

įvykių skaičius 10 000 transporto priemonių sumažėjo: Biržų rajone (44,4 proc.), Kupiškio rajone (25,6 proc.), Panevėžio mieste (12,2 proc.), Panevėžio rajone (36,6 proc.), Pasvalio rajone (18,1 proc.), padidėjo – Rokiškio rajone (1,7 proc.). (žr. lentelė Nr. 3)

**Lentelė Nr. 3**

**2007 ir 2008 m. sausio–rugsėjo mėnesių eismo įvykių skaičius 10 000  
transporto priemonių**

Eismo įvykiai	2007 m. eismo įvykių skaičius 10 000 transporto priemonių	2008 m. eismo įvykių skaičius 10 000 transporto priemonių	Padidėjimas / sumažėjimas, proc.
<b>Panevėžio apskritis</b>	<b>22,8</b>	<b>18,4</b>	<b>-19,5</b>
Panevėžys	23,2	20,4	-12,2
Biržų r.	22,8	12,7	-44,4
Kupiškio r.	14,5	10,8	-25,6
Panevėžio r.	27,1	17,2	-36,6
Pasvalio r.	21,0	17,2	-18,1
Rokiškio r.	23,1	23,5	1,7

Jeigu panagrinėtume 2007 metų išaiškintų KET pažeidimų ir eismo įvykių statistiką, rezultatai būtų tokie: 2007 metais Panevėžio m. VPK iš viso išaiškino 16015 KET pažeidėjus, išaiškinti 1129 neblaivūs vairuotojai, 714 neturintys teisės vairuoti, 584 asmenims atimta teisė vairuoti, įvyko 216 įskaitinių eismo įvykių, 20 iš jų įvykdė neblaivūs vairuotojai; žuvo 5 žmonės, tarp kurių vaikų nebuvo, sužeisti 242 asmenys, iš jų 44 vaikai. Sužalota eismo dalyvių: 106 pėstieji, 68 vairuotojai, 52 keleiviai, 14 dviratininkų. Žuvo eismo dalyvių: 3 pėstieji, 1 keleivis, 1 dviratininkas. Eismo įvykių priežastys: 28 dėl pėsčiųjų kaltės (12,96 %), 177 dėl vairuotojų kaltės (81,94 %), 11 dėl dviratininkų kaltės (5,09 %), 14 iš įvykio vietos pasišalino. Žuvusiųjų skaičius mieste per metus, lyginant su 2006 m., sumažėjo, sužeistųjų nežymiai (4,76 proc.) išaugo (žr. priedas Nr. 4).

Panevėžio r. PK buvo viso išaiškinti 2854 KET pažeidimai, išaiškinti 193 neblaivūs vairuotojai, 201 neturintis teisės vairuoti, 141 asmeniui atimta teisė vairuoti, įvyko 86 įskaitiniai eismo įvykiai, 7 iš jų įvykdė neblaivūs vairuotojai, žuvo 23 ir buvo sužaloti 122 žmonės.

Biržų r. PK viso buvo išaiškinti 2277 KET pažeidimai, išaiškinti 136 neblaivūs vairuotojai, 143 neturintys teisės vairuoti, 90 asmenų atimta teisė vairuoti, įvyko 56 įskaitiniai eismo įvykiai, 8 iš jų įvykdė neblaivūs vairuotojai, žuvo 13 ir buvo sužaloti 53 žmonės.

Kupiškio r. PK iš viso išaiškino 1930 KET pažeidėjus, išaiškinti 135 neblaivūs vairuotojai, 84 neturintys teisės vairuoti, 105 asmenims atimta teisė vairuoti, įvyko 26 įskaitiniai eismo įvykiai, 9 iš jų įvykdė neblaivūs vairuotojai, žuvo 2 ir buvo sužaloti 31 žmogus.

Pasvalio r. PK iš viso išaiškino 2397 KET pažeidėjus, išaiškinti 210 neblaivūs vairuotojai, 113 neturintys teisės vairuoti, 98 asmenims atimta teisė vairuoti, įvyko 45 įskaitiniai eismo įvykiai, 4 iš jų įvykdė neblaivūs vairuotojai, žuvo 12 ir buvo sužaloti 50 žmonių.

Rokiškio r. PK iš viso išaiškino 2513 KET pažeidėjus, išaiškinti 315 neblaivūs vairuotojai, 136 neturintys teisės vairuoti, 197 asmenims atimta teisė vairuoti, įvyko 75 įskaitiniai eismo įvykiai, 17 iš jų įvykdė neblaivūs vairuotojai, žuvo 9 ir buvo sužaloti 96 žmonės.

2007 metais už KET pažeidimus buvo paskirta baudų už 4823079 Lt, išieškota baudų už 2849404 Lt. Galime pastebėti nemažą skirtumą tarp paskirtų ir išieškotų baudų, vadinasi, dalis pažeidėjų vis dar jaučiasi nebaudžiami ir paskirtos piniginės baudos jų neįpareigoja.

Aptarnaujamuose magistraliniuose keliuose iš viso per 2007 – uosius metus įvyko 365 eismo įvykiai, 46 įvyko įskaitinių eismo įvykių, žuvo 12, sužeista 60 asmenų (žr. lentelė Nr. 4). Magistraliniuose keliuose visi avaringumo rodikliai padidėjo. Įvedus daugiau etatų, tikėtina, kad pavyks avaringumą sumažinti.

#### Lentelė Nr. 4

#### Avaringumo rodikliai aptarnaujamuose magistraliniuose keliuose:

	2006 m.	2007 m.	skirtumas %
Viso eismo įvykių	313	365	16,61
Įskaitinių	40	46	15,00
Žuvo	12	17	41,67
Sužeista	43	60	39,53

Remiantis Lietuvos policijos Eismo priežiūros tarnybos pateikta 2007 metų Panevėžio apskrities eismo įvykių statistika, tai eismo įvykių pasiskirstymas apskrityje pagal rūšis būtų toks: susidurta – 145, susidurta su dviračiu 64, užvažiota ant pėsčiojo 163, užvažiota ant kliūtis - 52, apvirto - 60, susidurta su stovinčia transporto priemone - 0, Kitos – 10. Matome, kad didžiausias skaičius yra užvažiavimas ant pėsčiojo ir tai dar kartą patvirtina, kad pėsčiasis kelyje yra nesaugus.

Panagrinėkime smulkiau, dėl kieno kaltės dažniausiai įvyksta eismo įvykis ir kas kaltas dėl įvykusių padarinių. 2007 metais dėl vairuotojų kaltės įvyko 385 eismo įvykiai, kuriuose žuvo 42 ir buvo sužeista 489 žmonės; dėl asmenų, neturinčių teisės vairuoti transporto priemonės įvyko 53 eismo įvykiai, kuriuose žuvo 13 ir buvo sužeista 80 žmonių; dėl pėsčiųjų kaltės įvyko 46 įvykiai, kuriuose žuvo 6 ir buvo sužeisti 40 pėsčiųjų; dėl dviratininkų kaltės įvyko 43 įvykiai, kuriuose žuvo 6 ir buvo sužeista 40 asmenų; dėl vaikų neatsargumo įvyko 27 įvykiai, juose buvo

sužaloti 27 vaikai; dėl vaikų – pėsčiųjų įvyko 13 eismo įvykių, kuriuose buvo sužalota 13 vaikų. Matome, kad daugiausia eismo įvykių visgi įvyksta dėl vairuotojų kaltės.

## 2.2. Eismo įvykių tyrimo praktika ir tobulinimo perspektyvos

Taigi, paanalizuokime baudžiamųjų bylų tyrimo ypatybes Panevėžio apskrityje.

BPK 176 straipsnis nusako, kad ikiteisminis tyrimas turi būti atliktas per kuo trumpiausius terminus. Kaip matome, skirtingai nei anksčiau galiojusiam kodekse, naujajame BPK nenustatyti konkretūs ikiteisminio tyrimo terminai. Ilgametė praktika parodė, kad tokių terminų buvimas ypatingai teigiamų rezultatų gerinant tyrimo kokybę ir ginant proceso dalyvių teises neduoda. Pareiga garantuoti, kad ikiteisminis tyrimas netruks nepateisinamai ilgai, tenka prokurorams.

Atlikus Panevėžio apskrities bylų analizę dėl ikiteisminio tyrimo trukmės, gauname tokius rezultatus (žr. lentelė Nr. 5):

### Lentelė Nr. 5

#### Ikiteisminio tyrimo trukmė

	Panevėžio m. VPK	Panevėžio r. PK	Biržų r. PK	Pasvalio r. PK	Rokiškio r. PK	Kupiškio r. PK	Viso
iki 1 mėn.	2	0	2	2	0	0	6
iki 2 mėn.	7	15	7	6	7	8	50
iki 4 mėn.	37	30	16	14	15	10	122
iki 6 mėn.	18	11	3	5	2	4	43
iki 12 mėn.	18	7	2	0	2	8	37
iki 24 mėn.	3	1	1	1	1	0	7
iki 36 mėn.	0	1	0	0	0	0	1

Kaip matome, pagrindinis terminas, per kurį ištiriama didžioji dalis bylų yra iki 4 mėnesių, per šį terminą ištirtos 122 (45,9 %) apskrities bylos. Ištirtų bylų skaičius iki 2, 6 ir 12 mėnesių yra panašus, tai sudaro atitinkamai 50 (18,8 %), 43 (16,2 %) ir 37 (13,9 %) bylos. Iki 24 mėn. ištirtos 7 (2,6 %) bylos, iki 1 mėn. 6 (2,3 %) bylos, iki 36 mėn. 1 (0,4 %) bylų (žr. priedas Nr.5). Apibendrinus galima teigti, kad ikiteisminis tyrimas Panevėžio apskrityje vidutiniškai atliekamas iki 4 mėnesių.

Jeigu analizuotume nagrinėtas bylas pagal eismo įvykio kriminalistinės situacijos sudėtingumą informaciniu požiūriu, tai iš 266 bylų 249 bylose situacija buvo nesudėtinga: įvykio vietoje yra visi įvykio dalyviai ir transporto priemonės, įvykio liudytojai, 17 bylų situacija buvo sudėtinga: įvykio mechanizmas aiškus, bet įtariamasis iš įvykio vietos pabėgo, pasinaudodamas transporto priemone, kuri susijusi su įvykiu, arba be jos, sudėtingiausios situacijos - neaiškus



įvykis, nėra liudytojų, nežinoma su įvykiu susijusi transporto priemonė, nagrinėtose bylose nebuvo.

BPK 171 str. įtvirtinta prokuroro teisė spręsti, kas turi atlikti tyrimą. Remiantis šiuo straipsniu, visą ikiteisminį tyrimą ar atskirus jo veiksmus prokuroras gali atlikti pats, pavesti atlikti ikiteisminio tyrimo veiksmus ikiteisminio tyrimo įstaigai, kuri praneša prokurorui apie pradėtą ikiteisminį tyrimą ar sudaryti tyrimo grupę iš kelių skirtingų ikiteisminio tyrimo įstaigų pareigūnų. Peržiūrėjus Panevėžio apskrities baudžiamąsias bylas ir atlikus analizę pagal šį nurodytą kriterijų, buvo gauti tokie duomenys: imant visos Panevėžio apskrities mastu, vienas tyrėjas iš visų 266 bylų atliko tyrimą 153 (56 %) bylose, du tyrėjai atliko tyrimą 98 (37 %) bylose, trys tyrėjai atliko tyrimą 15 (6 %) bylose, pats prokuroras ikiteisminio tyrimo neatliko (žr. lentelė Nr. 6). Lentelėje pateiktas Panevėžio apskrities smulkesnis skirstymas pagal komisariatų.

**Lentelė Nr. 6**

**Ikiteisminį tyrimą atliko:**

	Panevėžio m. VPK	Panevėžio r. PK	Pasvalio r. PK	Biržų r. PK	Rokiškio r. PK	Kupiškio r. PK	Viso
Vienas tyrėjas	70	16	17	15	15	20	153
Du tyrėjai	16	45	9	9	11	10	100
Trys tyrėjai	1	4	2	7	1	0	15
Prokuroras	0	0	0	0	0	0	0

Kaip matome, Panevėžio m. VPK didžiąją dalį ikiteisminių tyrimų atlieka vienas tyrėjas, tai sudaro 80,5 %, du tyrėjai atliko 18,4 % ikiteisminių tyrimų, trys tyrėjai tyrė tik 1 bylą (1,1 %).

Panevėžio r. PK daugumoje bylų tyrimą atliko du tyrėjai ir tai sudaro 69 % bylų, vienas tyrėjas tyrė 25 % bylų, trys tyrėjai tyrė 6 % bylų. Kaip pastebime, šiame komisariate ikiteisminį tyrimą dažniausiai atlieka du tyrėjai.

Pasvalio r. PK 61 % bylų tyrė vienas tyrėjas, 31 % tyrė du tyrėjai ir 7 % bylų tyrė trys tyrėjai.

Biržų r. PK vienas tyrėjas tyrė 48 % bylų, 29 % bylų tyrė du tyrėjai, 23 % tyrė trys tyrėjai.

Rokiškio r. PK 55 % bylų buvo iširta vieno tyrėjo, 41 % dviejų tyrėjų ir 4 % trijų tyrėjų.

Kupiškio r. PK 67 % bylų tyrė vienas tyrėjas ir 33 % bylų tyrė du tyrėjai. Trys tyrėjai ikiteisminio tyrimo šiame komisariate neatliko.

Iš gautų rezultatų matyti, kad Panevėžio m., Pasvalio r., Biržų r., Rokiškio r., ir Kupiškio r. policijos komisariatuose didžiąją dalį bylų tiria vienas tyrėjas., Panevėžio r. PK bylas tiria dažniausiai du tyrėjai. Atliktų baudžiamųjų bylų analizė parodė, kad tyrėjų skaičius, tiriant bylas, jų kokybei įtakos neturi.

### 2.2.1. Įvykio vietos apžiūra ir tyrimas

Kiekvienoje procesinėje šakoje įrodymai – viena iš svarbiausių dalykų. Baudžiamojo proceso metu kuo tiksliau turi būti atkurtos spėjamai buvusio praeities reiškinio esminės detalės – išaiškintos nagrinėjamos nusikalstamos veikos padarymo aplinkybės, dėl veikos kilę padariniai, kitos su nusikalstama veika glaudžiai susijusios aplinkybės. Tik tokiu atveju baudžiamojoje byloje gali būti priimtas teisingas sprendimas.

Yra išleista daug mokomosios literatūros mūsų šalies ir užsienio autorių, kur yra aprašoma eismo įvykių tyrimo metodika. Tačiau visi autoriai yra vieningos nuomonės, kad eismo įvykių tyrimui didelę reikšmę turi, o taip pat teisingo ir objektyvaus ištyrimo sėkmė priklauso nuo eismo įvykio vietos apžiūros. E. Kurapkos, H. Malevski ir kitų autorių<sup>40</sup> nuomone, įvykio vietoje praktiškai gaunama beveik visa objektyvi informacija apie eismo įvyki, akivaizdžiai tiesiogiai suvokiama vietos situacija ir sąlygos, numatomi pėdsakai ir daiktiniai įrodymai, ryšys tarp atskirų įvykio vietos elementų ir tam tikrų subjektų veiksmų ir kt.

Civiliniame ir administraciniame procesuose reikalavimų pagrįstumą įrodinėja šalys, o baudžiamajame - nekaltumo prezumpcija įpareigoja, kad nusikaltimą ir atsakingą už tai asmenį įvardytų ir perduotų teismui tyrėjas. Todėl eismo įvykių tyrime procesinių veiksmų prioritetas yra teikiamas įvykio vietos apžiūrai. Dažnai pasitaikančios pareigūnų, atliekančių įvykio vietos apžiūrą, subjektyvios klaidos, reikiamos kvalifikacijos neturėjimas, o kartais ir tiesiog neatsakingumas ar aplaidumas, labai apsunkina tolimesnį tyrimą bei įrodymų rinkimą. Nekokybiškai apžiūrėjus eismo įvykio vietą, neužfiksavus objektyvių įvykio tyrimui reikšmingų duomenų bei nesurinkus įkalčių, dažnai tai vėliau padaryti yra tiesiog neįmanoma ir tai labai apsunkina tolimesnį ikiteisminį tyrimą, yra daromi procesiniai pažeidimai bei sudaromos palankios sąlygos kaltininkui ir gynybai pasinaudoti šiomis spragomis.

**Įvykio vieta kriminalistikoje** - tai vieta, kurioje buvo padarytas nusikaltimas ir vieta, kurioje randama nusikaltimo įrankių, pėdsakų, daiktų ir kt. Ne visada įvairių pėdsakų ar

---

<sup>40</sup> Kurapka E., Malevski H., Palskys E., Kuklianskis S. Kriminalistikos technikos pagrindai. Vilnius, Eugrimas, 1998, P. 283.

nusikaltimo įrankių suradimo vieta būna nusikaltimo padarymo vieta, t.y. jos ne visada sutampa, tačiau visais atvejais bus įvykio vietos. Dėl techninių priemonių tobulėjimo, naujų informacinių technologijų atsiradimo, įvykio vietos apžiūros atliekamos vis kokybiškiau.

**Įvykio vietos apžiūra** - toks tyrimo veiksmas, kurio metu betarpiškai akivaizdžiai ištirama ir užfiksuojama įvykio vieta, jos aplinka, surandami, įtvirtinami ir paimami nusikaltimui iširti reikalingi objektai<sup>41</sup>.

**Įvykio vietos tyrimas**, H.Malevski<sup>42</sup> supratimu, - tai savarankiškas procesinis veiksmas, atliekamas įvykio vietoje, siekiant aktyviais ekspertiniais metodais operatyviai iširti atskirus pėdsakus, jų visumas ar įvykio situaciją, turint tikslą nustatyti įvykio mechanizmą ar kitas reikšmingas įvykio aplinkybes bei apteikti patikimą informaciją, kad būtų galima nedelsiant pradėti tirti įvykį ir nustatyti įtariamąjį.

Apžiūra įstatymiškai įtvirtinta BPK 207 straipsnyje, įvykio vietos tyrimą reglamentuoja BPK 205 straipsnis<sup>43</sup>

Skirtumas tarp šiuose straipsniuose pateiktų BPK 205 ir 207 str. ikiteisminio tyrimo veiksmų yra tas, kad apžiūrą gali atlikti prokuroras, ikiteisminio tyrimo pareigūnas ar specialistas, o tyrimas yra specialisto kompetencija.

***Apžiūrai keliami šie tikslai:***

- tiriamojo reiškinių aplinkybių nustatymas;
- nusikaltimo pėdsakų bei kitų daiktinių įrodymų suradimas, užfiksavimas, paėmimas ir įvertinimas;
- pradinės informacijos gavimas (siekiant išskelti versijas);
- duomenų gavimas, siekiant organizuoti nusikaltėlio paiešką;
- duomenų apie aplinkybes, sąlygojusias nusikaltimo padarymą, gavimas.

Įvykio vietos apžiūros ir tyrimo tobulinimo koncepcija<sup>44</sup>, skelbia įgyvendinimo priemonių planą, kuriomis siekiama gerinti įvykio vietos apžiūros ir tyrimo kokybę.

P. M. Zuev<sup>45</sup> išskiria tokius eismo įvykio vietos apžiūros uždavinius:

1. Pėdsakų ir kitų reikšmingų įrodymų, suradimas, fiksavimas ir paėmimas;
2. Įvykio vietos aplinkybių nustatymas;
3. Transporto priemonių techninės būklės nustatymas;
4. Kitų nusikaltimų požymių suradimas;

<sup>41</sup> Palskys E., Kazlauskas M., Danisevičius P. Kriminalistika.-Vilnius, 1985, P. 189

<sup>42</sup> Malevski H. Įvykio vietos tyrimas: šiuolaikinės problemos ir raidos perspektyvos, jurisprudencija, 1998, t. 10(2); 179-185.

<sup>43</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. Baudžiamojo proceso kodeksas//Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1341.

<sup>44</sup> Lietuvos policijos generalinio komisaro įsakymas „Dėl teritorinių policijos įstaigų veiklos apžiūrint ir tiriant įvykio vietas tobulinimo koncepcijos patvirtinimo, 2006 m. liepos 24 d. Nr. 5-V-454, Vilnius.

<sup>45</sup> Зув П. М. Тактика осмотра места дорожно - транспортного происшествия, Москва, 1986 г, С. 4.

5. Vairuotojo paieška, pasislėpusio iš įvykio vietos;
6. Priežasčių ir sąlygų nustatymas, sąlygojusių nusikaltimo kilimą.

Autoįvykio vietoje yra visa autoįvykio tyrimui būtina informacija. Nuo to, kaip ir kokie tyrimai bus atlikti autoįvykio vietoje, priklauso teismo nuosprendžio ar kitokio procesinio sprendimo pagrįstumas. Autoįvykio vieta kaip informacijos šaltinis ypatinga tuo, kad čia esantys pėdsakai rodo tiek sąmoningą eismo dalyvių veiką, tiek transporto priemonių eismo dalyvių judėjimą, nepriklausantį nuo jų valios<sup>46</sup>.

Į pareigūnams anketoje pateiktą klausimą “Kokie informaciniai šaltiniai yra ypatingai svarbūs tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui?”, buvo gauti tokie rezultatai: 35 % apklaustų pareigūnų mano, kad ypatingai svarbūs informaciniai šaltiniai yra liudytojų parodymai, 32 % pareigūnų ypatingai svarbiais nurodė pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatus, 21 % pareigūnų nurodė, kad ypatingai svarbūs yra nukentėjusiojo parodymai ir 12 % ypatingai svarbiais laiko įtariamųjų parodymus (žr. priedas Nr. 6).

Iš gautų rezultatų matome, kad pareigūnai pagal informacinių šaltinių svarbą, tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui, pirmenybę teikia liudytojų parodymams. Įvykį liudytojas mato realiai, remiantis liudytojų parodymais yra nustatomos pagrindinės įrodinėtinos bylos aplinkybės, padeda nustatyti ne tik naujus faktus, bet ir efektyviai patikrinti bei patikslinti aplinkybes, jau nustatytas kitais įrodymais. Pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatai pareigūnams pagal svarbą yra antroje vietoje, nors šie duomenys dažniausiai yra patys objektyviausi. Vis dėlto manytume, kad pareigūnai nevisiškai įvertina pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatų reikšmę. Nukentėjusiojo duodami parodymai dažniausiai yra susiję su patirtomis pasekmėmis ir emocijomis, ir jie gali būti šiek tiek perdėti, pareigūnų pagal svarbą juos nurodyti trečioje vietoje. Kaip žinome, įtariamasis, vadovaudamasis jam suteikiamomis BPK 21 str. 4 d.<sup>47</sup> teisėmis, gali atsisakyti duoti parodymus, jis taip pat neatsako pagal BK 235 str.<sup>48</sup> už melagingų parodymų davimą, todėl siekdamas sumenkinti savo kaltę, jis, sąmojingai ar ne, gali meluoti ir duoti sau palankesnius parodymus, todėl įtariamojo parodymai dažniausiai būna subjektyviausi, jam palankiausi ir galintys neatitikti realios situacijos, pareigūnai šiuos informacinius šaltinius laiko mažiausiai svarbiais.

Siekiant nustatyti, kokie ikiteisminio tyrimo veiksmai ir procesinės prievartos priemonės yra dažniausiai atliekami tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui, pareigūnams buvo užduotas šis klausimas ir pateikti atsakymai, prašant juos

---

<sup>46</sup> Stungys K.. Autoįvykio vietos tyrimas. Vilnius, Lietuvos teisės akademija, 2000.5 p.

<sup>47</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. Baudžiamojo proceso kodeksas//Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1341.

<sup>48</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas //Valstybės žinios. 2000, Nr.89-2741

sunumeruoti eilės tvarka. Buvo gauti tokie rezultatai (numeracija pagal veiksmo atlikimo dažnumą – „1“ atliekamas dažniausiai):

1. Įvykio vietos apžiūra;
2. Liudytojų apklausos;
3. Įvykio vietos tyrimas;
4. Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas;
5. Parodymų patikrinimas vietoje;
6. Įtariamojo apklausa;
7. Eksperimentas;
8. Parodymas atpažinti;
9. Akistata;
10. Ne viešo pobūdžio ikiteisminio tyrimo veiksmai (telekomunikacijų tinklais perduodamos informacijos kontrolė bei įrašų darymas ar kt.);
11. Krata;
12. Poėmis.

Kaip matome, įvykio vietos apžiūra yra dažniausiai atliekamas ikiteisminio tyrimo veiksmas. Kaip minėjome, eismo įvykių bylose tai yra pats svarbiausias veiksmas, be kurio negali apsieiti nei vienas ikiteisminis tyrimas tos kategorijos bylose ir kurio kokybiškumas nulemia tolimesnę bylos eigą. Žinoma, liudytojų apklausa taip pat labai svarbus tyrimo veiksmas, kuris pareigūnų taip pat nurodytas kaip dažniausiai atliekamas ikiteisminio tyrimo metu. Galime pastebėti, kad prie dažniausiai nurodytų atliekamų veiksmų - įvykio vietos tyrimas, nėra tikslus, nes atlikus baudžiamųjų bylų analizę, nei vienoje byloje šis veiksmas nebuvo atliktas. Manytume, kad kai kurie pareigūnai, tikriausiai dėl kriminalistinių žinių stokos, šį veiksmą teoriškai prilygina įvykio vietos apžiūrai. Procesinės prievartos priemonės nurodytos kaip rečiausiai atliekami veiksmai, aišku, tai susiję su šios nusikalstamos veikos rūšimi – neatsargumu, kai dažniausiai jų atlikti nėra pagrindo.

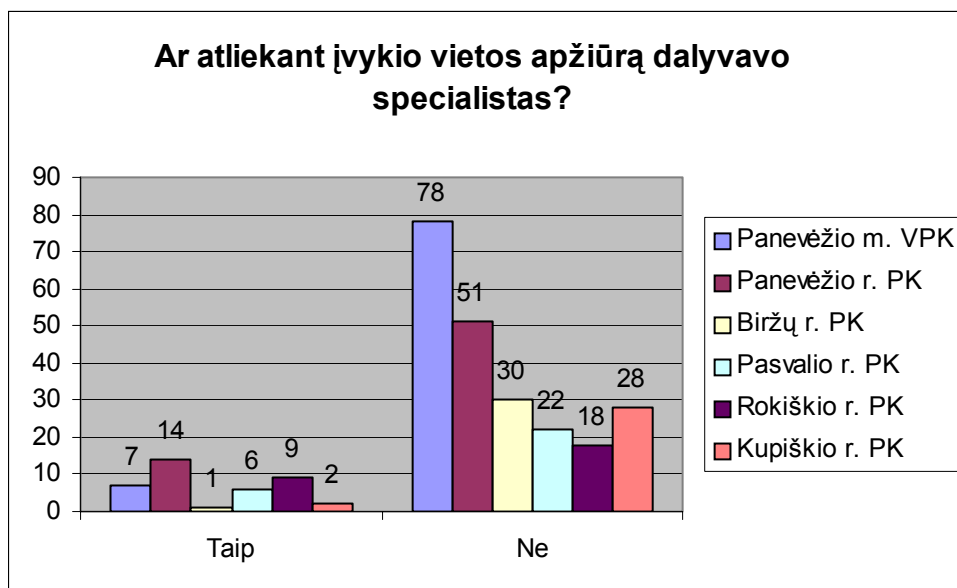
Eismo įvykių bylose įvykio vietos apžiūra yra bene svarbiausias įrodymų rinkimo būdas. Neatlikus šio veiksmo, sunku ar net neįmanoma įsivaizduoti paties įvykio ir planuoti tyrimo eigos. Kad šis veiksmas būtų atliktas kuo kokybiškiau, svarbu, kad jame dalyvautų specialistas. Siekiant nustatyti, ar eismo įvykio vietos apžiūros metu yra pasitelkiamas specialistas, pagal šį kriterijų buvo analizuojamos baudžiamosios bylos. Iš 266 peržiūrėtų baudžiamųjų bylų 36 (15 %) įvykio vietos apžiūros metu dalyvavo specialistas, 227 (85 %) bylose specialistas nedalyvavo.

Jei paanalizavus pagal apskrities komisariatus, tai gautume tokius rezultatus – Panevėžio m. VPK iš 85 bylų 7 specialistas dalyvavo (8 %), 78 bylose nedalyvavo (92 %),

Panevėžio r. PK iš 65 peržiūrėtų bylų 14 bylų specialistas dalyvavo (22 %), 51 byloje nedalyvavo (78 %), Biržų r. PK iš 31 ištirtos bylos 1 specialistas dalyvavo (3 %), 30 bylų nedalyvavo (97 %), Pasvalio r. PK iš 28 tirtų bylų 6 dalyvavo (21 %), 22 bylose nedalyvavo (79 %), Rokiškio r. KP iš 27 tirtų bylų 9 specialistas dalyvavo (33 %), 18 bylų nedalyvavo (67 %), Kupiškio r. PK iš 30 išanalizuotų bylų 2 specialistas dalyvavo (7 %), 28 bylose nedalyvavo (93 %).

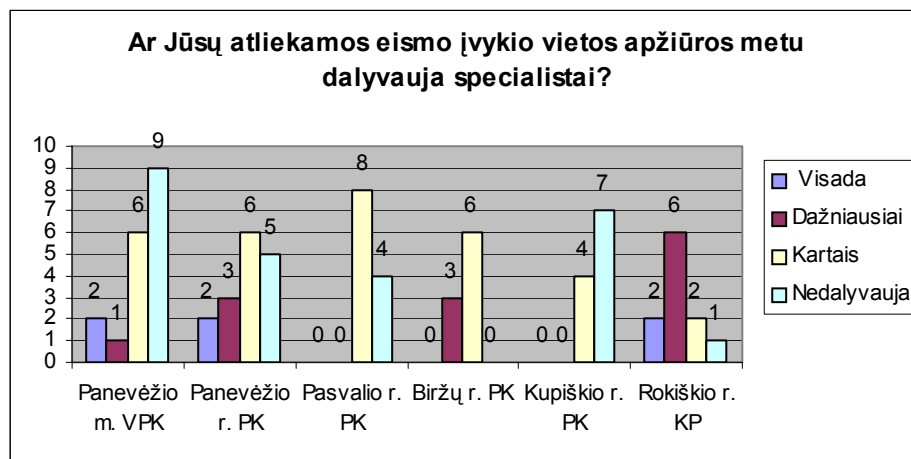
Jei pagal procentinę išraišką įvertintume ištirtas bylas, kuriose įvykio vietoje specialistas dalyvavo, tai matytume, kad geriausia situacija dėl specialistų dalyvavimo įvykio vietoje yra Rokiškio r. PK, o prasčiausia Biržų r. PK. Specialistai dažnai pasitelkiami Panevėžio r. PK ir Pasvalio r. PK, retokai jie dalyvauja Panevėžio m. VPK ir Kupiškio r. PK atliekamose įvykio vietos apžiūrose. Manytume, kad specialisto dalyvavimas įvykio vietos apžiūroje pagerina įvykio vietos apžiūros kokybę ir sudaro palankesnes sąlygas tolimesnei tyrimo eigai, todėl specialisto dalyvavimas įvykio vietos apžiūroje būtų nemažas žingsnis gerinant tyrimo kokybę (žr. diagrama Nr.1).

**Diagrama Nr. 1**



Apklausus apskrities pareigūnus, ar jų atliekamosiose eismo įvykio vietos apžiūrose dalyvauja specialistai, buvo gauti tokie atsakymai: kad jų atliekamosiose įvykio vietos apžiūrose visada dalyvauja specialistai iš 77 pareigūnų nurodė 6 (8 %), dažniausiai nurodė 13 pareigūnų (17 %), kartais nurodė 32 pareigūnai (41 %) ir nedalyvauja nurodė 26 pareigūnai (34 %) (žr. diagrama Nr. 2).

**Diagrama Nr. 2**



Iš gautų rezultatų matome, kad specialistas įvykio vietos apžiūrai atlikti dauguma atveju yra pasitelkiamas retai arba jis visai nedalyvauja. Jeigu vertinant pagal apskrities komisariatus, tai specialistas įvykio vietos apžiūrai dažniausiai pasitelkiamas Rokiškio r. PK, rečiausiai Kupiškio r. PK.

Į anketoje pareigūnams pateiktą klausimą “Kokiuose kituose ikiteisminio tyrimo veiksmuose kviečiate (pasitelkiate) specialistus dažniausiai?”, prašant juos išvardinkite eilės tvarka, dažniausiai nurodant kaip „1“, buvo gauti tokie rezultatai: pareigūnai specialistus dažniausiai pasitelkia atlikdami įvykio vietos apžiūrą, tai nurodė 35,7 % apklaustųjų, 25 % apklaustų pareigūnų nurodė, kad specialistą jie pasitelkia skiriant ekspertizę ar objektų tyrimą, 14,3 % pareigūnų nurodė, kad specialistą jie pasitelkia įvykio vietos tyrimui, atlikti eksperimentui specialistus pasitelkia 7,1 % pareigūnų, parodymams atpažinti, kratai atlikti, parodymams įvykio vietoje, akistatai atlikti 3,6 % pareigūnų pasitelkia specialistus, 3,6 % pareigūnų nurodė, kad jų atliekamuose veiksmuose specialistai visai nedalyvauja (žr. priedas Nr. 7).

Pareigūnų paklausus, kaip jie vertina pasitelkiamų specialistų žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius, Panevėžio m. VPK 20 % apklaustų pareigūnų specialistų žinias įvertino puikiai, 60 % gerai ir 20 % vidutiniškai; Panevėžio r. PK 46 % pareigūnų specialistų žinias įvertino gerai ir 54 % įvertino vidutiniškai; Pasvalio r. PK 87 % apklaustųjų specialistų žinias įvertino gerai ir 13 % patenkinamai; Biržų r. PK 57 % pareigūnų specialistų žinias įvertino gerai ir 43 % vidutiniškai; Kupiškio r. PK 67 % pareigūnų specialistų žinias įvertino gerai ir 33 % vidutiniškai; Rokiškio r. PK 11 % pareigūnų specialistų žinias įvertino puikiai ir 89 % gerai. Pastebime, kad geriausiai yra vertinamos Panevėžio m. VPK ir Rokiškio r. PK specialistų žinios tiriant eismo įvykius, prasčiausiai vertinamos Panevėžio r. PK ir Biržų r. PK specialistų žinios.

Kaip minėjome, prokuroras turi teisę spręsti, kas turi atlikti ikiteisminį tyrimą. Visą ikiteisminį tyrimą ar jo atskirus procesinius veiksmus gali atlikti pats prokuroras. Analizuojant

bylas pagal tai, kiek ir kokius veiksmus atliko prokuroras ikiteisminio tyrimo metu, buvo nustatyta, kad Panevėžio m. VPK tirtose bylose prokuroras atliko 3 įtariamųjų apklausas, Panevėžio r. PK prokuroras atliko 1 įtariamojo apklausą. Kitų apskrities komisariatų tirtose bylose, prokuroras atliekant ikiteisminį tyrimą nedalyvavo, išskyrus tuose, kurie yra tik jo kompetencija - skiriant kardomąsias priemones. Taigi, prokuroras ikiteisminio tyrimo metu praktiškai jokių veiksmų neatlieka.

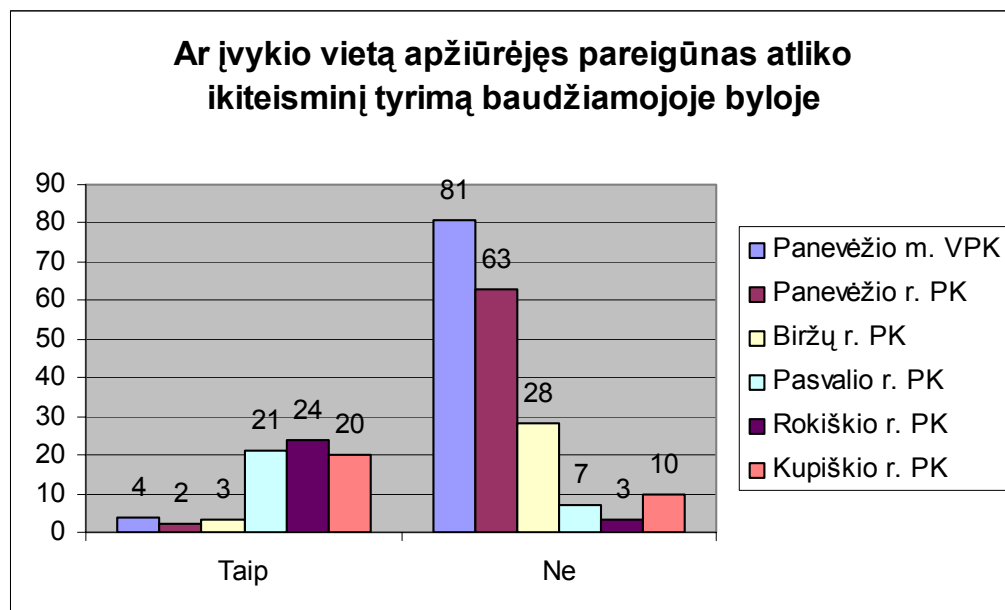
Į pareigūnams anketoje pateiktą klausimą „Ar manote, kad norint kokybiškai atlikti įvykio vietos apžiūrą, joje tyrėjas turi dalyvauti“, buvo gauti tokie rezultatai: 65 % apklaustųjų mano, kad tyrėjas turi dalyvauti visada, 32 % mano, kad tyrėjas turi dalyvauti priklausomai nuo įvykio situacijos sudėtingumo ir 3 % galvoja, kad dalyvauti nebūtina, kadangi tyrėjo dalyvavimas įvykio vietos apžiūros kokybei neturi (žr. priedas Nr. 8).

Iš praktikos galime pasakyti, kad eismo įvykio vietos apžiūros metu retai dalyvauja tyrėjas. Tai bloga tendencija, kadangi šio pareigūno žinios, turima praktika ir įgūdžiai tiriant eismo įvykius, labai pagerina įvykio vietos apžiūros kokybę bei užtikrina sėkmingą tolimesnį bylos tyrimą. Be to, tyrėjui, dalyvavusiam įvykio vietos apžiūroje bei realiai mačiusiam eismo įvykio vietą ir jam pačiam atliekant tolimesnį ikiteisminį tyrimą, yra lengviau suprasti eismo įvykio situaciją, aplinkybes, pėdsakų ir objektų išsidėstymą įvykio vietoje bei spręsti su jais susijusius uždavinius.

Analizuojant bylas, buvo siekiama nustatyti, ar įvykio vietą apžiūrėjęs pareigūnas atliko ikiteisminį tyrimą baudžiamojoje byloje. Panevėžio m. VPK tik 4 bylose (5 %) iš 85 ikiteisminių tyrimų atliko tas pats pareigūnas, kuris dalyvavo įvykio vietos apžiūroje, Panevėžio r. PK ir Biržų r. PK taip pat labai mažas šis rodiklis - atitinkamai iš 65 bylų 2 (3 %) ir iš 31 bylos 3 (10 %) tyrė tas pats pareigūnas. Visiškai priešinga situacija Pasvalio r. PK, Rokiškio r. PK ir Kupiškio r. PK. Šiuose komisariatuose didžiąją dalį ikiteisminių tyrimų atlieka tas pats pareigūnas, kuris dalyvauja apžiūrint įvykio vietą. Pasvalio r. iš 28 bylų 21 (75%) ikiteisminių tyrimų atliko pareigūnas, dalyvavęs įvykio vietos apžiūroje, Rokiškio r. PK iš 27 tirtų bylų 24 (89 %) ir Kupiškio r. PK iš 30 bylų 20 (67 %) tyrė pareigūnas, dalyvavęs įvykio vietos apžiūroje (žr. diagrama Nr. 3). Vėliau magistriniame darbe analizuosime įvykio vietos apžiūros trūkumus ir šiuos duomenis panaudosime palyginimui, kiek tai turėjo įtakos įvykio vietos apžiūros kokybei.



**Diagrama Nr. 3**



Žinoma, įvykio vietos apžiūros kokybė tiesiogiai priklauso ir nuo apžiūroje dalyvaujančio tyrėjo žinių ir įgūdžių tiriant eismo įvykius. Klausimas „Kaip vertinate Jūsų padalinio tyrėjų žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius?“ buvo pateiktas pareigūnams anketoje. Gautus rezultatus pateikiame lentelėje Nr. 7.

**Lentelė Nr. 7**

**Tyrėjų žinių ir įgūdžių vertinimas tiriant eismo įvykius**

	Panevėžio m. VPK	Panevėžio r. PK	Pasvalio r. PK	Biržų r. PK	Kupiškio r. PK	Rokiškio r. KP
Puikiai	6	1	0	0	0	1
Gerai	9	8	5	3	6	7
Vidutiniškai	3	7	5	4	4	2
Patenkinamai	0	0	2	2	1	1
Silpnai	0	0	0	0	0	0
Blogai	0	0	0	0	0	0

Išanalizavę rezultatus, galime pastebėti, kad geriausiai savo padalinio tyrėjų žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius, vertina Panevėžio m. VPK pareigūnai, prasčiausiai vertinamos Biržų r. PK tyrėjų žinios ir įgūdžiai.

Pabandykime išsiaiškinti, kokias problemas mato apklausti pareigūnai dėl tyrėjų kompetencijos. Priežastys, dėl kurių tyrėjai yra ne visai kompetentingi tirti eismo įvykius, buvo nurodytos tokios (žr. lentelė Nr.8):

**Lentelė Nr. 8****Priežastys, dėl kurių tyrėjai yra ne visai kompetentingi tirti eismo įvykius**

Priežastys	Panevėžio m. VPK	Panevėžio r. PK	Pasvalio r. PK	Biržų r. PK	Kupiškio r. PK	Rokiškio r. KP
Nepakankamas pareigūnų išsilavinimas	0 %	0 %	0 %	13 %	0 %	0 %
Kvalifikacijos trūkumas	13 %	19 %	12 %	20 %	19 %	17 %
Nepakankamas pareigūnų išmanymas kriminalistikos ir kitų teisės mokslų	13 %	0 %	0 %	27 %	10 %	8 %
Neturėjimas įgūdžių tirti eismo įvykius	0 %	37 %	13 %	20 %	24 %	8 %
Būtina specializacija tiriant eismo įvykius	13 %	31 %	62 %	20 %	47 %	34 %
Visi kompetentingi	61 %	13 %	13 %	0 %	0 %	33 %

Kaip kitos priežastys buvo paminėta nusistovėjusi neigiama praktika (Pasvalio r. PK), profesionalių mokymų ir praktinių užsiėmimų trūkumas, per didelis darbo krūvis (Panevėžio m. VPK).

Dažniausiai apklaustų pareigūnų nurodyta tyrėjų nekompetencijos priežastis yra būtina specializacija tiriant eismo įvykius. Kaip matome, šią priežastį daugiausiai paminėjo Pasvalio r. PK ir Kupiškio r. PK pareigūnai. Tai galėtų būti susieti su tuo, kad šiuose komisariatuose nėra padalinio (grupės, atskirų pareigūnų), kuris specializuojasi eismo įvykių tyrime ir pareigūnai tiria visas nusikalstamas veikas, neatsižvelgiant į jų klasifikaciją. Eismo įvykių bylas galėtų būti priskirti prie specifinių, kurioms tirti reikalingos specialios žinios: techninės, fizikinės, matematinės ir pan. Iš gautų rezultatų matyti, kad pareigūnų nuomone, tyrėjų išsilavinimas tyrimo kokybei reikšmės neturi.

Lentelėje pateikiame informaciją, kuriuose komisariatuose yra padalinys (grupės, atskirų pareigūnų), kuris specializuojasi eismo įvykių tyrime:

Panevėžio m. VPK	Panevėžio r. PK	Pasvalio r. PK	Biržų r. PK	Kupiškio r. PK	Rokiškio r. KP
Yra	Yra	Nėra	Nėra	Nėra	Yra

Eismo įvykio vietas apžiūra išsiskiria kai kuriais ypatumais. Pirmiausia, eismo įvykiai paprastai įvyksta važiuojamoje dalyje ar kelyje, kuriais dažnai juda nepertraukiamas srautas

transporto priemonių ir pėsčiųjų, kas gali turėti įtakos pėdsakų sunaikinimui ar apgadinimui, todėl įvykio vietos apžiūrą reikia atlikti skubiai, neuždelsiant. Antra, pats įvykis ir jo rezultatai - keturių pagrindinių tyrimo elementų tarpusavio sąveika: įvykio aplinkybių, transporto priemonės, vairuotojo ir pėsčiojo. Kiekvienas iš šių elementų, išskyrus vairuotoją ir transporto priemonę, iki avarinės situacijos susidarymo veikia savarankiškai, atskirai, bet situacijai rutuliojantis toliau, jų veiksmai persipina. Trečia, ant važiuojamosios dalies lieka daug vėžių, šukių ir kt. Ketvirta, apžiūros rezultatų fiksavimo procese labai svarbu tikslumas ir pilnumas, kadangi neretai ir keli centimetrai turi reikšmės bylos sprendimui.

Fiksuojant ir paimant pėdsakus ir kitus objektus iš įvykio vietos, būtina griežtai laikytis įstatymų nustatytų procesinių veikslių ir kriminalistikoje nustatytų taisyklių. Rasti įvykio vietoje pėdsakai turi būti užfiksuoti nepakeistus jų išvaizdos. Apžiūra yra svarbi priemonė gauti įrodomąją informaciją apie tiriamą įvykį.

Policijos patrulių veiklos instrukcijos<sup>49</sup> VII skyrius reglamentuoja eismo priežiūrą vykdančio patrulio pareigas įvykus eismo įvykiui, jam atvykus į įvykio vietą, apžiūrint įvykio vietą, įforminant įvykį ir kt.

Atliekant eismo įvykio apžiūrą laikantis nustatytų normų, kartais tenka susidurti su įstatymų spragomis ar jų netobulumais. H. Malevski<sup>50</sup> pastebi, kad „įvykio vietos apžiūros ir įvykio vietos tyrimo teoriniams pamatiniams principams ir metodiniams taikomiesiems klausimams ypač didelę įtaką darė ir daro vykstanti teisinė reforma. Pagrindiniai įstatymai jau priimti, deja, neapsieita be klaidų ir netikslumų. Dėl priimtų įstatymų netobulumo būtina nuolat rengti pataisas bei „labai lanksčiai“ taikyti jų normas“.

Organizaciniu - taktiniu požiūriu įvykio vietos apžiūrą L. J. Drapkin<sup>51</sup> skirsto į 3 etapus: 1) pasirengimo; 2) pagrindinio tyrimo; 3) baigiamąjį.

Trumpai apibūdinsime kiekvieno etapo ypatumus:

I. Pasirengimo etapas:

a) pasirengimo stadija iki išvykstant į įvykio vietą. Tuomet atliekami parengiamieji veiksmai susiję su įvykio vietos apsaugos organizavimu,

b) pasirengimas atvykus į įvykio vietą;

***Veiksmai iki išvykstant į įvykio vietą:***

1. Gavęs pranešimą apie įvykį, budėtojas patikslina duomenis apie įvykio vietą ir įvykio pobūdį, ar yra nukentėjusių, kokia jiems suteikta pagalba, ar imtasi priemonių įvykio vietai apsaugoti, kas iš policijos pareigūnų yra įvykio vietoje.

<sup>49</sup> Lietuvos policijos generalinio komisaro įsakymas „Dėl policijos patrulių veiklos instrukcijos patvirtinimo, Nr. 660, 2002-12-24, Vilnius.

<sup>50</sup> Malevski H. Įvykio vietos tyrimo instituto raida: atsiradimo prielaidos, įgyvendinimo problemos ir tobulinimo perspektyvos. MRU. Jurisprudencija.-Vilnius, 2006, t. 1(79)

<sup>51</sup> Драпкин Л. Я., Долинин В. Тактика отдельных следственных действий, Екатеринбург, 1994 г., С. 4.

2. Imtis visų įmanomų priemonių liudytojų nustatymui ir užtikrinti jų dalyvavimą iki įvykio vietą atvyks tyrėjas;

3. Patikrinti operatyvinės tyrimo grupės asmenų sudėtį ir pasiruošimą. Operatyvinė tyrimo grupė gali būti sudaryta iš: tyrėjo, operatyvinio darbuotojo, specialisto - kriminalisto, įvykio vietoje esant lavonui - teismo medicinos eksperto, o neesant galimybės jam dalyvauti - kito gydytojo, kinologo;

4. Jeigu automobilyje, kuriuo operatyvinė tyrimo grupė išvyksta į įvykio vietą nėra radijo ryšio, būtina susitarti su policijos budėtojais apie susisiekimo priemones ir būdus;

5. Duoti policijos pareigūnams nurodymus apie paaiškėjusias aplinkybes;

#### ***Veiksmai, atvykus į įvykio vietą:***

1. Pasižymėti atvykimo laiką į įvykio vietą;
2. Patikrinti ankstesnių nurodymų davimo vykdymą dėl: pagalbos nukentėjusiems suteikimo, įvykio vietos apsaugos, liudytojų nustatymo.
3. Trumpai apklausti liudytojus ir, esant galimybei, nukentėjusius - kad gauti duomenis apie įvykį ir jo dalyvius, nusikaltėlių asmenybę, jų požymius, kryptis, kur link jie pasislėpė;
4. Kiekvienam operatyvinės grupės darbuotojui duoti nurodymus;
5. Priimti sprendimą dėl operatyvinio tyrimo atlikimo priemonių.

#### **II. Pagrindinio tyrimo etapą sudaro:**

a) apžvalginė stadija. Susipažįstama su įvykio vieta, nustatomos įvykio vietos ribos, susipažįstama su esamais įvykio vietoje objektais (daiktais, pėdsakais), su pačia įvykio vietos situacija ir aplinka, numatoma apžiūros tvarka, būdai ir metodai;

b) statinė stadija. Tai įvykio vietos bendras tyrimas, jos požymių užfiksavimas techniniais būdais;

c) dinaminė apžiūros stadija. Šioje stadijoje atliekami aktyvūs veiksmai su pėdsakais ir kitais objektais – jie paimami, tiksliai apžiūrimi, išmatuojami, kopijuojami, procesiškai ir techniškai kriminalistiškai įtvirtinami bei užtikrinama jų apsauga.

III. Baigiamasis etapas - tai procesinis ir kriminalistinis įvykio vietos apžiūros bei tyrimo įforminimas. Atlikus įvykio vietos apžiūrą būtina surašyti apžiūros protokolą. Protokolas turi būti surašytas aiškiai, tiksliai, laikantis BPK 179 str. reikalavimais.

Pirmiausia tyrėjas turi susidaryti bendrą eismo įvykio vietos vaizdą ir nustatyti apžiūros ribas, kuri dalis turi būti būtinai apsaugota. Įvykio vietoje pagrindiniai objektai, sudarantys materialinę įvykio vietos aplinką ir reikalaujantys kruopštaus ištyrimo, yra:

- 1) kelio dalis, kur įvyko eismo įvykis;

2) transporto priemonių ir kiti pėdsakai, esantys įvykio vietoje, leidžiantys atkurti susidūrimo mechanizmą;

3) lavonas (jeigu eismo įvykis susijęs su žmogaus auka);

4) transporto priemonės, dalyvavusios eismo įvykyje<sup>52</sup>.

Eismo įvykio vietos apžiūra literatūroje rekomenduojama atlikinėti ekscentrinu būdu. H. Malevski<sup>53</sup> ekscentrinį apžiūros būdą apibūdina taip: šio būdo esmė ta, kad nusikaltimo pėdsakai ir kiti daiktiniai įrodymai paprastai telkiasi įvykio vietos centre. Norint surinkti daugelį įrodymų pirmiausia apžiūrimas centras, vėliau plātėjančia spirale yra apžiūrima ir įvykio vietos periferija. Tačiau iš praktikos galima pasakyti, kad eismo įvykio vietos apžiūrai dažniau efektyvesnis yra mišraus būdo taikymas - kai taikomi keli įvykio vietos apžiūros būdai.

Apžiūrint važiuojamąją dalį, būtina užfiksuoti kelio profilį (įkalnė, nuokalnė, posūkis ir kt.), išmatuoti kelio horizontalų ženklumą, nurodyti kelio vertikalųjį ženklumą, išmatuoti važiuojamosios dalies dalių plotį, nurodyti kelio reikšmę: magistralinis, krašto, rajoninis, vietinis. Taip pat labai svarbu nurodyti kelio dangą: asfaltas, betonas, asfaltbetonis, skalda, žvyras, smėlis, bei užfiksuoti kelio būklę: šiurkšti, lygi, užteršta, sausa, šlapia, apsnigta, purus ar nuvažinėtas sniegas, apledėjusi<sup>54</sup>.

Labai sudėtingas ir svarbus uždavinys yra nustatyti laiką ir vietą, kada susidarė pavojinga situacija. Šis laikas ir vieta gali sutapti su susidūrimo, partrenkimo laiku, tačiau dažniausiai šios laiko ir vietos erdvės nesutampa. Nustatyti, kada susidarė pavojinga situacija svarbu dėl to, kad būtų galima objektyviai įvertinti visų įvykio dalyvių veiksmus. Šis veiksmas taip pat susijęs ir su būtinumu surasti transporto priemonių pėdsakus (nurodančius transporto priemonių judėjimo kryptį, stabdymo pėdsakus ir kt.), pėdsakus, ant važiuojamosios dalies paliktus pėsčiųjų, jų būklės įvertinimu, tarpusavio išsidėstymu ir kt., kas dažnai reikalauja praplėsti eismo įvykio vietos apžiūros ribas.

Ypatingą reikšmę turi stabdymo pėdsakai, kurių pradžia paprastai sutampa su pavojingos situacijos iškilimu. Pagal šiuos pėdsakus galima nustatyti transporto priemonės judėjimo greitį, kryptį, transporto priemonės vairuotojo veiksmus bandant išvengti eismo įvykio, techninę galimybę išvengti užvažiavimo ant kliūties ar pėsčiojo. Stabdymo kelio ilgis turi būti tiksliai išmatuotas. Pagal įvykio vietoje paliktą padangų protektoriaus raštą, galima nustatyti juos palikusios transporto priemonės markę, modelį.

Atliekant apklausą, pareigūnams buvo pateiktas klausimas „Su kokiom problemom susiduriate atlikdami eismo įvykio vietos apžiūrą?“. Į pateiktus atsakymus buvo gauti tokie atsakymai: organizacinės problemos buvo paminėtos 11 kartų; techninio pobūdžio - 40 kartų;

<sup>52</sup> Криминалистика, учебник, Санкт-Петербург, 2001г. С. 854.

<sup>53</sup> Malevski H. Įvykio vietos apžiūra. Vilnius, Lietuvos teisės akademija, 1999, P. 34.

<sup>54</sup> Skernelis S., Giršvildas V. Neįskaitinės autoavarijos tyrimo metodika, Vilnius, 1999, P. 8

žinių trūkumas tinkamai atlikti įvykio vietos apžiūrą 25 kartus; specialisto nekompetencija 6 kartus; neapsaugota įvykio vieta - 24 kartus. Pastebime, kad pagrindinės priežastys, trukdančios tinkamai įforminti įvykio vietą, yra techninio pobūdžio. Taip pat nemažą dalį trūkumų sudaro neapsaugota įvykio vieta ir žinių trūkumas įforminant eismo įvykio vietą (žr. priedas Nr.9).

Turimos žinios, apžiūrint eismo įvykio vietas, gali būti teorinės ir praktinės. Teorinės žinios labai vertingos ir reikalingos, tačiau jei jos nėra naudojamos praktikoje, pareigūnui sunku jas įsisavinti ir tobulinti. Anketoje pareigūnų buvo paklausta, „Kiek bendrai įvykio vietos apžiūrų tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui Jums tenka atlikti per metus (kai dėl to pradedamas ikiteisminis tyrimas)?“. Iš 77 apklaustų pareigūnų 27 (35 %) nurodė, kad savarankiškai įvykio vietos apžiūros daryti neteko, 24 (31 %) pareigūnų tenka atlikti iki 10 apžiūrų, 18 (24 %) atlieka nuo 10 iki 20 apžiūrų, 5 (7 %) atliko nuo 20 iki 30 apžiūrų, 2 (3 %) atlieka nuo 30 iki 50 apžiūrų (žr. priedas Nr. 10). Matome, kad didžioji dalis pareigūnų įvykio vietos apžiūros savarankiškai neatliko ir praktinių įgūdžių neturi.

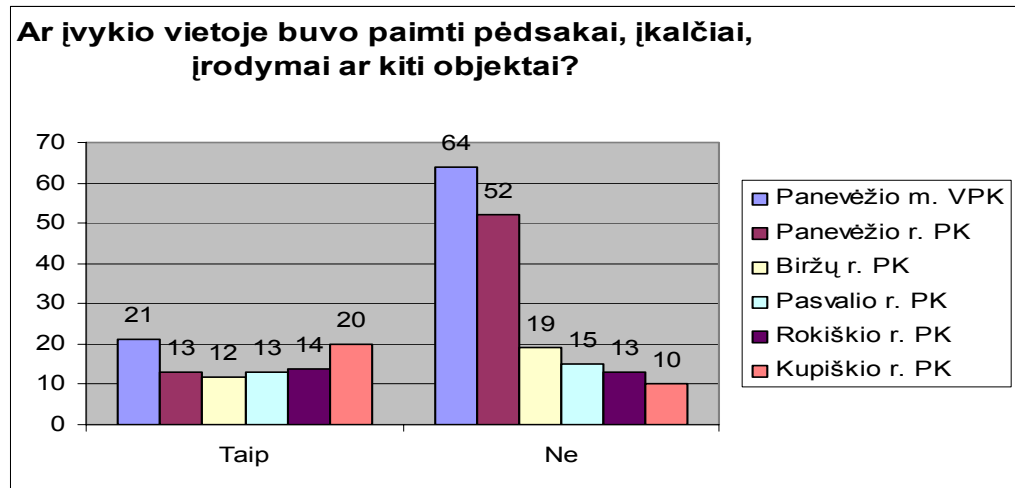
Eismo įvykio vietoje labai svarbią reikšmę turi kiti pėdsakai - žibintų stiklo šukės, stiklo duženų nuolaužos, jų išsidėstymas kelio važiuojamoje dalyje, nurodančios transporto priemonių susidūrimą su kliūtimi; ant važiuojamosios dalies randamos pažeistos detalės, dėl ko transporto priemonių susidūrimas galėjo įvykti dėl jų techniškai netvarkingos mazgų ir prietaisų būklės, stabdžių skysčio, tepalo pėdsakai, liudijantys apie techninę transporto priemonės būklę, jos sustojimo vietą, judėjimo kryptį ir kt.; pėsčiojo kojų pėdsakai, nurodantys jo judėjimo kryptį; vilkimo pėdsakai, leidžiantys nustatyti pėsčiojo partrenkimo vietą; pėdsakai ir kiti pažeidimai ant pačios transporto priemonės, nukentėjusiojo ir t.t.<sup>55</sup>

Baudžiamosiose bylose analizuojant, ar įvykio vietoje buvo paimti pėdsakai, įkalčiai, įrodymai ar kiti objektai, apskrities mastu buvo gauti rezultatai, kad iš 266 ištirtų bylų 93 bylose (35 %) iš įvykio vietos pėdsakai, įkalčiai, įrodymai ar kiti objektai buvo paimti, 173 bylose (65 %) nieko paimta nebuvo. Jei žiūrėtume pagal komisariatų, tai Panevėžio m. VPK tirtose bylose iš 85 bylų jie buvo paimti 21 byloje (25 %), Panevėžio r. PK iš 65 bylų 13 bylų (20 %), Biržų r. PK iš 31 bylos 12 bylų (39 %), Pasvalio r. PK iš 28 bylų 13 bylų (46 %), Rokiškio r. PK iš 27 bylų 14 bylų (52 %), Kupiškio r. PK iš 30 bylų 20 bylose (67 %). (žr. diagrama Nr. 4)

---

<sup>55</sup> Криминалистика, учебник, Санкт-Петербург, 2001г. С. 854.

**Diagrama Nr. 4**



Kaip pastebime, pėdsakai, įkalčiai, įrodymai ar kiti objektai įvykio vietoje daugiausiai paimami Kupiškio r. PK, mažiausiai jų paimama Panevėžio r. PK.

Panagrinėkime smulkiau, kokie pėdsakai, įkalčiai, įrodymai ar kiti objektai yra surasti, paimami ar užfiksuoti įvykio vietose, įvardijant juos nuo dažniausiai paimtų. Dažniausiai įvykio vietoje buvo užfiksuoti transporto priemonių pėdsakai 126 bylose (34,7 %), šukių ir detalių pabyrėjimas buvo užfiksuotas 82 bylose (22,6 %), 35 bylose (9,6 %) buvo paimti biologiniai pėdsakai (kraujas, plaukai ir kt.), nukentėjusiojo daiktai paimti ar užfiksuoti 18 bylų (5 %), mikroobjektai paimti 10 bylų (2,8 %), išsiliejęs skystis ar tepalai užfiksuoti 6 bylose (1,7 %), nukritęs purvas užfiksuotas 4 bylose (1,1 %), rankų pėdsakai surasti ir užfiksuoti 3 bylose (0,8 %), 1 byloje paimti kvapai ir užfiksuotos vilkimo žymės (0,3 %), 77 bylose (21,2 %) nieko nerasta ir nepaimta (žr. priedas Nr. 11). Galime pastebėti, kad apžiūrint įvykio vietas, nelabai didelis dėmesys skiriamas fiksuojant pabyrėjusias šukes ir detales, kurios buvo užfiksuotos iki 22,6 % bylų. Kaip žinome, po transporto priemonių susidūrimo, praktiškai visada atkarpa važiuojamosios dalies būna padengta šukėmis, tačiau įvykio vietą apžiūrintys pareigūnai į šiuos svarbius pėdsakus ir įrodymus nekreipia tinkamo dėmesio ir jų įvykio vietos schemeje nefiksuoja. Kartais pareigūnams atrodo, kad situacija yra aiški, kaltininkas yra įvykio vietoje ir savo kaltę pripažįsta, tačiau tolimesnėje tyrimo eigoje kartais išaiškėja naujų aplinkybių, kurios nebuvo žinomos ir neesant įvykio vietoje užfiksuotų šukių, nebegalima tiksliai atkurti susidūrimo mechanizmo, dėl ko iškyla problemų nustatant įvykio kaltininką.

Paanalizuokime įvykio vietos apžiūros trūkumus pagal apskrities komisariatų tirtas bylas. Peržiūrėjus baudžiamąsias bylas, buvo pastebėti tokie trūkumai: didžiausią dalį jų sudaro tai, kad įvykio vietoje nedalyvavo specialistas – iš 266 bylų 108 nedalyvavo. Analizuojant bylas pagal šį kriterijų buvo atsižvelgta į situacijos ir aplinkybių sudėtingumą, jei situacija aiški ir paprasta, šis punktas žymimas nebuvo. 91 byloje buvo nustatyta, kad įvykio vieta apžiūrėta iš

dalies (ne visa), 48 bylose apžiūra atlikta nenuosekliai, 43 bylose nepažymėtas šukių ir detalių pabyrėjimas, 39 bylose trūksta duomenų ar nepažymėti matmenys, 22 bylose nėra eismo įvykio vietos apžiūros protokolų, 17 bylų apžiūra pradėta pavėluotai, 16 bylų nepanaudotos galimos techninės priemonės pėdsakams surasti, 8 bylose nepažymėti slydimo, vilkimo pėdsakai, 5 bylose įvykio vieta pakeista, neišsaugoti ar sunaikinti pėdsakai, 4 bylose nenustatyta partrenkimo, susidūrimo vieta, 3 bylose nepažymėta lavono padėtis, neapsaugota įvykio vieta, 2 bylose netiksli įvykio vietos schema, 1 byloje nepažymėti atsitrenkimo objektai, nėra įvykio vietos schemos, nepažymėti išsibarstę daiktai, išsilieję skysčiai, 57 bylose trūkumų nepastebėta (žr. priedas Nr. 12).

Kaip minėjome, pagal šukių pabyrėjimą ir detalių nukritimo vietą, galima nustatyti transporto priemonių susidūrimo vietą ir eismo įvykio mechanizmą, kas tokios kategorijos byloms yra labai svarbu. Analizuojant baudžiamąsias bylas buvo nustatyta, kad prie bylos pridėtose nuotraukose aiškiai matyti, kad ant važiuojamosios dalies yra šukių pabyrėjimas, skysčių nutekėjimas, vilkimo žymės ar kiti pėdsakai, tačiau nei įvykio vietos schemoje tačiau nei įvykio vietos schemoje, nei apžiūros protokole šie pėdsakai užfiksuoti nebuvo. Daugiausia bylų, kuriose nebuvo pažymėtas šukių pabyrėjimas ar detalių nukritimo vieta, buvo rasta Biržų r. PK analizuotose bylose ir tai sudaro 29 % tirtų bylų. Rokiškio r. PK analizuotose bylose šie pėdsakai nebuvo pažymėti 22,2 % bylų, Kupiškio r. PK 20 % bylų, Panevėžio r. PK 18,5 % bylų. Žymiai geresnė situacija Panevėžio m. VPK tirtose bylose, čia iš peržiūrėtų bylų, šie trukumai buvo pastebėti 10,6 % bylų. Pati geriausia situacija pagal šį kriterijų buvo nustatyta Pasvalio r. PK tirtose bylose, čia tik 3,6 % bylose nebuvo užfiksuotos šukių pabyrėjimas ir detalių nukritimo vieta. Taip pat galime pabrėžti, kad atlikus Pasvalio r. PK ištirtų bylų analizę, pastebime, kad daugelyje bylų puikiai atliktos pirminės eismo įvykio vietos apžiūros, jų protokolinis ir kriminalistinis įforminimas. Iš 28 peržiūrėtų Pasvalio r. PK baudžiamųjų bylų, 13 (46,6 %) įvykio vietos schemoje ir jos apžiūros protokole nepastebėta jokių trūkumų.

Prasta padėtis Biržų r. KP dėl atliktų eismo įvykio vietų apžiūros kokybės, tik 2 (6,5 %) iš 31 peržiūrėtos bylos įvykio vietos schema ir jos apžiūros protokolai buvo be trūkumų. Lyginant visų apskrities komisariatų įvykio vietos įforminimo lygį, šiame komisariate jis yra žemiausias.

Kitų apskrities komisariatų tirtų bylų rezultatai dėl įvykio vietos schemų ir apžiūros protokolų, kuriuose nėra trūkumų, būtų tokie: Kupiškio r. PK tirtose bylose iš 30 bylų 10 bylų (33,3 %), Panevėžio r. PK iš 65 bylų 18 bylų (27,7 %), Rokiškio r. PK iš 27 bylų 5 bylose (18,5 %), Panevėžio m. VPK iš 85 bylų 9 bylose (10,6 %). Kaip matome procentinis rodiklis pagal šį kriterijų yra žemas, vadinasi didžiojoje dalyje tiriamų bylų įvykio vietos įforminimas visgi nėra kokybiškas.

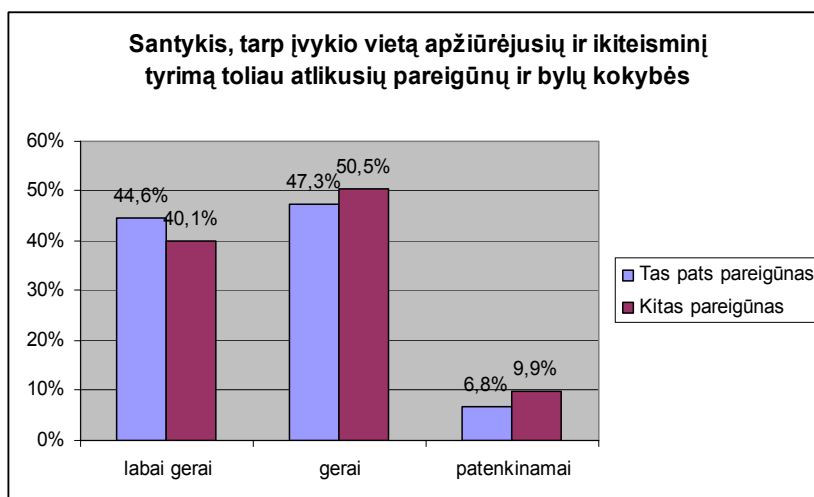


Atlikus Panevėžio apskrities baudžiamųjų bylų anketavimą, paaiškėjo, kad iš 266 baudžiamųjų bylų 60 (23 %) atvejų nebuvo galima atkurti viso įvykio vaizdo, o 13 (5 %) atvejų to padaryti iš viso nepavyko (žr. priedas Nr. 13). Vadinasi nekokybiškas (arba blogas) įvykio vietos apžiūros protokolo užpildymas ir schemos nubraižymas gali neigiamai įtakoti 28 procentų baudžiamųjų bylų tyrimo rezultatus.

Panagrinėkime, kokią reikšmę bylos ištyrimui ir kokybei turėjo aplinkybė, ar įvykio vietą apžiūrėjęs pareigūnas atliko ikiteisminį tyrimą baudžiamojoje.

Kaip minėjome, išanalizavus Panevėžio apskrities bylas nustatyta, kad įvykio vietą apžiūrėjęs pareigūnas ikiteisminį tyrimą atliko 74 bylose iš visų 266 bylų. Atlikus bylų analizę matyti, kad 44,6 % bylų, kur ikiteisminį tyrimą atliko tas pats pareigūnas, atliktos labai gerai, 47,3 % bylų atlikta gerai, 6,8 % patenkinamai. Jeigu įvertintume 192 bylas, kur ikiteisminį tyrimą toliau atliko kitas pareigūnas, kuris įvykio vietos apžiūroje nedalyvavo, tai įvertinimai būtų tokie: 40,1 % bylų atlikta labai gerai, 50,5 % gerai ir 9,9 % patenkinamai. Kaip matome, gauti rezultatai yra labai panašūs, skirtumas labai nedidelis. Tik 4,5 % daugiau išanalizuotų bylų, kurias atliko įvykio vietą apžiūrėjęs pareigūnas, yra ištirtos labai gerai, 3,2 % skirtumas yra tarp gerai atliktų bylų ir 3,1 % tarp patenkinamai ištirtų bylų. Remiantis tuo, galėtume daryti išvadą, kad nuo to, ar įvykio vietos apžiūroje dalyvavęs pareigūnas toliau atliko ikiteisminį tyrimą, didelės reikšmės bylos eigai ir tyrimo kokybei neturi. (žr. diagrama Nr. 5)

**Diagrama Nr. 5**



Įvykio vietoje būtina apžiūrėti transporto priemonės, protokole turi būti užfiksuota jų markė, modelis, valstybinis numerio ženklas, spalva. Taip pat įvertinama techninės transporto priemonės būklės tvarkingumas (vairo sistemos mechanizmo, stabdžių, šviesos prietaisų, ratų ir padangų būklė), krovinio būklė ir pobūdis, jo matmenys ir tvirtinimo būdas. Be to, turi būti užfiksuoti visi apgadinimai ir pėdsakai, esantys ant transporto priemonės, susiformavę po įvykio (kraujas, plaukai, žmogaus audinių dalys, drabužių dalys). Paprastai automobilio apžiūra

pradedama nuo jos priekinės dalies. Ypač kruopščiai turi būti apžiūrėti žibintai, pažibinčiai, posūkio žibintai, priekinis stiklas, bamperis, radiatorius, variklio dangtis, priekiniai sparnai, durelių rankenėlės, siekiant surasti galimus pažeidimus, nukentėjusiojo drabužių dalis, kraujo pėdsakus, plaukus ir kt. Paskui būtina apžiūrėti automobilio važiuoklę, kėbulo apačią, užfiksuoti stabdžių sistemos, vairo ir kitų prietaisų būklę.

K. Stungys<sup>56</sup> autoįvykius pagal transporto priemonių padėtį susidūrimo metu, klasifikuoja taip:

1. Priešpriešinis transporto priemonių susidūrimas, kurio metu pėdsakų atsiranda ant transporto priemonių priekinių dalių;
2. Priešpriešiniai kampiniai susidūrimai - kairieji ir dešinieji, kurių metu susidūrimo pėdsakų atsiranda ant atitinkamos transporto priemonės pusės ir atitinkamos pusės šoninių paviršių;
3. Užpakalinis susidūrimas, kai susidūrimo pėdsakų atsiranda ant vienos transporto priemonės priekio ir kitos užpakalinės dalies arba ant abiejų transporto priemonių užpakalinių dalių;
4. Užpakalinis kairysis ir užpakalinis dešinysis susidūrimai, kai pėdsakų atsiranda atitinkamai susilietus automobiliams ant jų kairės ir dešinės pusės;
5. Šoniniai susidūrimai, kai pėdsakų atsiranda ant susidūrusių automobilių šonų arba vienos transporto priemonės šono ir kilos priekio.

Pateikta eismo įvykių klasifikacija pagal pėdsakų susiformavimo vietą ant transporto priemonių, kai yra atitinkamos transporto priemonių padėtys pirminio susidūrimo metu. naudinga todėl, kad, remiantis šių pėdsakų analize, eismo įvykio vietoje iškart galima diagnozuoti eismo įvykio mechanizmą, o, remiantis eismo įvykio mechanizmu, - numatyti eismo įvykio pėdsakų susiformavimo laiką, vietą, eiliškumą, pobūdį, pavyzdžiui, susidūrimo vietos pėdsakus, transporto priemonių suartėjimo trajektorijų pėdsakus, transporto priemonių padėtį kelio ribų atžvilgiu prieš susidūrimą ir jo metu.

Jei atvykus į įvykio vietą randama tokia situacija, kai transporto priemonė yra palikta, o ją vairavęs asmuo iš įvykio vietos pasišalinęs, žinoma, būtina apžiūrėti automobilio salono vidų, atkreipiant dėmesį į pavarų perjungimo svirties, rankinio stabdžio, posūkių perjungiklio, apšvietimo jungiklio, esamą padėtį ir juos apžiūrint, siekiant surasti ant jų pirštų ar kitus pėdsakus, paliktus automobilį vairavusio asmens.

Esant įvykio vietoje lavonui, jeigu leidžia aplinkybės, jį reikia apžiūrėti jo radimo vietoje. Tačiau neretai esant intensyviai transporto eismui ir būtinumui atlaisvinti kelią

---

<sup>56</sup> Stungys K. Autoįvykio vietos tyrimas. Vilnius, Lietuvos teisės akademija, 2000, P. 23.

pravažiavimui, kūną tenka apžiūrėti morge. Apžiūrint kūną, ypač didelę dėmesį reikia atkreipti į pėdsakus, paliktus ant jo, kurie charakteringi įvykio mechanizmui, įskaitant transporto padarytus traumų pėdsakus. Lavono apžiūra padeda nustatyti eismo įvykio mechanizmą.

Prieš apžiūrint įvykio vietą tyrėjas turi sužinoti, ar nepasikeitė pradinė nusikaltimo vietos situacija ir lavono padėtis. Įvykio vietoje pirmiausia apžiūrimas lavonas. Lavoną ir jo drabužius tyrinėja specialistas ir reikiami momentai fiksuojami įvykio vietos apžiūros protokole. Specialistas įvykio vietoje neduoda išvados, tačiau gali ir turi pareikšti nuomonę įvairiais klausimais - kada mirė, ar mirė radimo vietoje, ar yra požymių rodančių lavono pozos pakitimą po mirties, kokie yra sužalojimai, kada ir kaip, kuo jie padaryti, įtariama mirties priežastis<sup>57</sup>.

Aprašant lavono radimo vietą - nurodoma vieta, kur jis rastas, jo padėtis. Pradžioje lavoną reikia apžiūrėti statiškai, t. y. nustatyti ir užfiksuoti protokole jo padėtį ir rūbus, nekeičiant pozos. Padėtis fiksuojama pagal statiškus objektus, nurodant tikslų atstumą nuo jų. Lavonas fotografuojamas apžvalginės, po to - mazginės fotografijos metodais, taip pat iš viršaus ir abiejų pusių.

Kūno sužalojimai, jų dislokacija, išorinis vaizdas, matmenys ir forma kruopščiai nustatomi ir užfiksuojami stambaus plano detaliąja masteline nuotrauka. Baigus lavono apžiūrą pereinama prie paviršiaus, ant kurio aptiktas lavonas. Apžiūrėjus lavoną ir aplinką pereinama prie kitų įvykio vietos vietovių, aplinkinių objektų apžiūros. Bet kokie nusikaltimo įrankiai, daiktai ar pėdsakai gali padėti išaiškinti įvykį, turi būti užfiksuojami ir paimami.

Apžiūrint lavoną būtina užfiksuoti kitus pėdsakus - žibintų stiklo šukes, lako, dažų žymes, transporto priemonės dalių nuolaužas, atplaišas, biologinės kilmės pėdsakus, galimas vilkimo žymes, batų pėdsakus, lavono drabužius, apavą, jų formą, pobūdį, matmenis, atstumus iki pėdsakų, lavono kraujo, plaukų, atskirų kūno dalių padėtį kelio ir transporto priemonės atžvilgiu (dažnai įvykio vietos apžiūros protokoluose nėra fiksuojami šie duomenys, arba jie fiksuojami labai paviršutiniškai). Apžiūrint lavoną eismo įvykio vietoje, atkreiptinas dėmesys į drabužių ir sužalojimų pobūdį, taip pat į viršutinių ir apatinių drabužių pažeidimus.

Svarbu, kokiais taktiniais bei procesiniais veiksmais įvykio vietą apžiūrintys pareigūnai užtikrina išsamų nusikalstamos veikos tyrimą, o teisėtai gauti ir įvykio vietoje užfiksuoti duomenys leidžia atlikti tolesnį teisingą nusikalstamos veikos versijų ištyrimą bei tokių procesinių veiksmų atlikimą, kaip liudytojų ir įtariamųjų nustatymas ir apklausa, objektų laboratorinis tyrimas bei ekspertizės atlikimas, suteikiančios galimybes naudoti įvairius duomenis tiriant nusikalstamas veikas.

---

<sup>57</sup> Kurapka E., Malevski H., Palskys E., Kuklianskis S. Kriminalistikos technikos pagrindai. Vilnius, Eugrimas, 1998, P. 288.

Išanalizavus bylas ar įvykio vietos apžiūros metu buvo naudotos mokslinės techninės priemonės, buvo nustatyta, kad visose bylose jos buvo panaudotos. Kaip žinome, eismo įvykio vietos apžiūroje be tokio veiksmo kaip matavimas praktiškai apsieiti negalima, todėl visose tirtose bylose buvo panaudotos matavimo, planų ir schemų braižymo priemonės. Skirtos fotografuoti priemonės buvo panaudotos 174 bylose (65 %), skirtos pėdsakams surasti 42 bylose (16 %).

Analizuotose baudžiamosiose bylose, papildomi būdai, be protokolo, įvykio vietos apžiūros metu įvykiui užfiksuoti, buvo naudojami:

Planai, brėžiniai, schemas - 265 bylose (99,6 %);

Fotonuotraukos - 174 bylose (65,4 %);

Vaizdo įrašas - 2 bylose (0,8 %).

Išanalizavus prie bylos pridėtas nuotraukas matyti, kad didesnės dalies nuotraukų kokybė yra prasta, dauguma jų atspausdintos lazeriniu nespalvotu spausdintuvu, dažniausiai vaizdas blankus, tamsus, nesimato užfiksuotų transporto priemonių smulkesnių apgadinimų, fotografuojant nesilaikyta kriminalistinės fotografijos reikalavimų.

### **2.2.2. Liudytojo (nukentėjusiojo) asmens apklausa**

Kiekviena nusikalstama veika palieka tam tikrus pėdsakus, pakitimus ar kitokią informaciją materialioje aplinkoje ( daiktuose, dokumentuose), o veiką stebėję ar kitaip susiję asmenys gali įsidėmėti tam tikras detales ir apie jas papasakoti. Baudžiamojo proceso metu apie nusikalstamą veiką galintys duoti parodymus asmenys yra apklausiami, o materialūs objektai – apžiūrimi ir tiriami. Nuo šių apklausų, apžiūrų ir tyrimų rezultatų priklauso, kaip bus užbaigtas baudžiamasis procesas.

Baudžiamojo proceso įstatyme tarp leistinų panaudoti įrodymų pirmiausiai minimi liudytojų, nukentėjusiųjų ir įtariamųjų parodymai. Tai įrodymų rūšis, be kurių nebūtų atskleidžiamas nei vienas nusikaltimas ir išnagrinėta nei viena baudžiamoji byla. Liudytojų parodymai yra labiausiai paplitusi baudžiamosiose bylose įrodymų rūšis. Jų reikšmė tiriant ir nagrinėjant bylas yra didelė: remiantis liudytojų parodymais yra nustatomos pagrindinės įrodinėtinos bylos aplinkybės (nusikaltimo įvykis, asmens kaltumas ir kt.), padeda nustatyti ne tik naujus faktus, bet ir efektyviai patikrinti bei patikslinti aplinkybes, jau nustatytas kitais įrodymais.

Atliekant ikiteisminį tyrimą dėl eismo įvykio, nustatyti liudytojus, jeigu jų iš viso yra, nesudaro didelių sunkumų. Eismo įvykio vietoje paprastai susikaupia nemažai žmonių, kurie gali būti važiaavę tomis pačiomis transporto priemonėmis, kurios dalyvavo eismo įvykyje, kitose

transporto priemonėse važiuojančias asmenis, ar tuo metu ėję pro šalį. Jie turi daug vertingos informacijos apie įvykio aplinkybes, važiuojusių asmenų skaičių, asmenis, vairavusius transporto priemones, transporto priemonių judėjimą iki įvykio, įvykio metu, po įvykio ir t.t.

Nukentėjusiuosius nustatyti taip pat nėra sudėtinga, jie gana noriai bendrauja, duoda pakankamai išsamius ir teisingus parodymus, nors kartais ir šiek tiek sąmoningai ar nesąmoningai, dėl patirto streso, iškraipo objektyviasias įvykio aplinkybes. Nukentėjusysis yra asmuo, kuriam nusikalstamais veiksmais padaryta moralinė, fizinė ar turtinė žala. Jis nukentėjęs nuo eismo įvykio sukėlėjo neteisėtų, nusikalstamų veiksmų. Eismo įvykio metu nukentėjusieji gali būti ir eismo įvykio sukėlėjai.

Pagrindinis uždavinys apklausiant liudytoją, nukentėjusįjį, vairuotoją - smulkiai išsiaiškinti eismo įvykio mechanizmo detales ir įvykio dalyvių elgesį iki jam įvykstant, jo metu ir po įvykio. Apklausiant eismo įvykį mačiusius liudytojus, išsiaiškinamos tokios aplinkybės:

- Jų fizinė būklė, ypač regos ir klausos organų būklė;
- Kurioje vietoje buvo liudytojas eismo įvykio momentu;
- Kas atkreipė jo dėmesį įvykio metu (išgirdo šauksmą, signalą, stabdžių cypimą ir pan.);
- Kokios buvo oro sąlygos, matomumas, važiuojamosios dalies būklė;
- Koks buvo eismo intensyvumas;
- Kur buvo transporto priemonė, kai liudytojas ją pamatė;
- Koku greičiu ir kuria kryptimi ji judėjo;
- Kur buvo pėsčiasis (ant šaligatvio, važiuojamosios dalies, pėsčiųjų perėjos ir pan.)
- Kaip pėsčiasis elgėsi (stovėjo, ėjo važiuojamąja dalimi, išėjo iš už transporto ir pan.);
- Ką darė vairuotojas, bandydamas išvengti eismo įvykio (stabdė, manevravo, padidino greitį ir pan.)
- Ką darė pėsčiasis, kad išvengtų eismo įvykio;
- Kurioje vietoje įvyko eismo įvykis;
- Kuria automobilio dalimi buvo kliudytas pėsčiasis;
- Kas, be vairuotojo, dar buvo automobilyje;
- Kokių vairuotojas ėmėsi veiksmų įvykus eismo įvykiui;
- Ką darė liudytojas po įvykio.<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> Криминалистика. Учебник для высших юридических учебных заведений, Москва, 2004 г. С. 631

Jeigu transporto priemonė iš įvykio vietos pasišalino, reikia išsiaiškinti visus duomenis apie ją (tipą, markę, spalvą, valstybinį numerio ženklą, duomenis, susijusius su kroviniu, deformacijomis ir pan.) ir vairuotoją, o taip pat keleivius, buvusius automobilyje.

Nukentėjusiojo apklausa, dėl eismo įvykio aplinkybių, turi savų ypatumų, kuriuos sudaro dauguma specialūs, grynai techninio pobūdžio liudijimai, kuriuos iš nukentėjusiojo reikia gauti. Daugumai iš jų yra sunku įvertinti transporto priemonės vairuotojo veiksmų atitikimą saugaus eismo reikalavimams. Atpasakodamas įvykius, nukentėjusysis daugiau vadovaujasi emocijomis nei objektyviais kriterijais. Yra tikimybė, kad eismo įvykyje kaltas vairuotojas, norėdamas išvengti atsakomybės ar palengvinti savo kaltę, gali bandyti daryti poveikį nukentėjusiajam, kad jis nusišalintų jam žinomus faktus, siūlydamas piniginę kompensaciją už padarytą žalą. Įvertinus tokio poveikio galimybę, eismo įvykyje nukentėjusio asmens apklausos negalima atidėlioti, išskyrus atvejus, kai tai negalima atlikti dėl nukentėjusiojo sveikatos būklės. Tokiu atveju apklausa galima tik gydytojui leidus.

Apklausiant eismo įvykyje nukentėjusįjį pėsčiąjį, reikia išsiaiškinti tokias aplinkybes: kaip, koku tempu, kuria kryptimi nukentėjusysis judėjo ir kur tiksliai buvo jo partrenkimo momentu; ar nukentėjusysis matė link jo artėjančią transporto priemonę, ir jeigu matė, tai iš kurios pusės ir koku apytikslu greičiu ji judėjo; kokios markės, modelio, spalvos buvo ji partrenkusi transporto priemonė, jei ji iš įvykio vietos pasišalino, tai kuria kryptimi ir ar įsidėmėjo jos valstybinį numerio ženklą.<sup>59</sup>

### ***Pasislėpusio vairuotojo ir transporto priemonės paieška***

Turime pripažinti, kad atvejai, kai vairuotojas po eismo įvykio pasišalina, palikęs nukentėjusįjį pavojingoje gyvybei būklėje, tapo dažnu reiškiniu eismo įvykių metu. Matytume, kad tai iš dalies lemia įvykio netikėtumas (suveikia psichologiniai veiksniai - baimė) ir tai, kad įvykis padaromas su transporto priemone, kuri kaltininkui iš karto suteikia mobilumą, t.y. padidintą galimybę pabėgti ir likti nenubaustam.

Vairuotojas, pasislėpęs iš eismo įvykio vietos, stengiasi kuo greičiau pašalinti apgadinimus ir deformacijas, atsiradusias dėl eismo įvykio, sunaikinti ant transporto priemonės atsiradusius nusikaltimo pėdsakus. Todėl transporto priemonė kruopščiai nuplaunama, sulūžusios detalės ir sugadinti mazgai pakeičiami naujais, atitiesinamos kėbulo deformacijos, atsiradusios susidūrimo ar parbloškimo metu, taip pat šalinami kiti gedimai. Todėl, esant pavojui, kad nusikalstamos veikos pėdsakai bus sunaikinti, reikia imtis neatidėliotinų priemonių pasislėpusio vairuotojo ir transporto priemonės paieškai pradėti. Informacijos šaltiniu, vykdant operatyvinės paieškos priemones, gali būti liudijimai, gauti iš įvykio liudytojų, nukentėjusiųjų.

---

<sup>59</sup> Криминалистика. Учебник, Санкт-Петербург, 2001г. С. 866

Svarbiu informacijos šaltiniu apie paieškomą transporto priemonę taip pat yra pėdsakai, aptikti eismo įvykio vietoje: ratų protektoriaus pėdsakai, pėdsakai, rodantys judėjimo kryptį, sudužusių žibintų šukės ir kiti pėdsakai. Pagal juos galima spręsti apie automobilio markę, tipą, modelį, nustatyti pasislėpusios transporto priemonės paieškos kryptį. Nubyrėjusių dažų dalelytės leis susidaryti vaizdą apie transporto priemonės spalvą, o pėdsakai, nurodantys transporto priemonės judėjimo kryptį, leis teisingai organizuoti paiešką. Pasislėpusio pažeidėjo paieška organizuojama iš karto ir vykdoma lygiagrečiai su eismo įvykio vietos apžiūra.

Tais atvejais, kai operatyvinių darbuotojų turimoje informacijoje nėra jokių tikslių duomenų apie iš įvykio vietos pasislėpusio vairuotojo ir transporto priemonės požymius arba kai tie duomenys prieštaringi, atsiranda naujų informacijos šaltinių būtinybė.

Tokiai šaltiniais gali būti:

- Asmenys, automagistralėse stebintys važiuojančias transporto priemones su akivaizdžiais apgaditimais;
- Asmenys, į kuriuos transporto priemonių vairuotojai kreipiasi pagalbos dėl būtinų gedimų pataisymų, kurie atsirado eismo įvykio metu ar dėl transporto priemonės transportavimo;
- Autoservisų ir techninių stočių aptarnavimo darbuotojai, kur transporto priemonės savininkas pristatė ją apgadintą remontui;
- Įstaigų ir organizacijų darbuotojai, kuriems priklauso paieškoma transporto priemonė ir kurie ant transporto priemonės, grįžusios iš kelionės, pastebėjo apgadinius.<sup>60</sup>

Kartais pasislėpęs vairuotojas, palieka transporto priemonę įvykio vietoje, netoli jos ar ant kelio. Tokiais atvejais organizuojama pasislėpusio vairuotojo paieška, kurią vykdo kelių policijos ir kriminalinės policijos darbuotojai. Organizuojamas apylinkių netoli eismo įvykio vietos patikrinimas.

Atradus pažeidėjo paliktą transporto priemonę, reikia nedelsiant nustatyti jos savininką pagal registracijos dokumentus. Kartu yra apžiūrima atrasta transporto priemonė, kuri leidžia surinkti papildomą informaciją apie pasislėpusį vairuotoją. Šią informaciją gali suteikti pirštų pėdsakai, rasti ant vairo mechanizmo, prietaisų skydelio ir kitų automobilio dalių, prie kurių vairuotojas galėjo ir turėjo prisiliesti, kojų pėdsakai, palikti aplink transporto priemonę, nuorūkos ir t.t. Kvapo pėdsakai, kurie ilgą laiką išlieka automobilio salone, gali būti panaudoti pasislėpusio vairuotojo paieškai ir sulaikymui, tarnybinio šuns pagalba.

Jei rasta transporto priemonė buvo kelių eismo taisyklių pažeidėjo pavogta, tai pėdsakai, rasti apžiūros metu, padės paieškai, o tolimesnėje eigoje ir nusikaltėlio identifikacijai.

---

<sup>60</sup> Криминалистика, учебник, Санкт-Петербург, 2001г. С. 868

Jei vairuotojas su transporto priemone ar be jos iš įvykio vietos pabėgo, labai efektyvi paieška yra „karštais pėdsakais. Tam labai svarbu yra tinkamas situacijos įvertinimas ir pirminės informacijos surinkimas įvykio vietoje bei iš liudytojų.

### 2.2.3. Įtariamojo asmens apklausa

Įtariamojo parodymai yra ne tik svarbūs įrodomosios informacijos šaltinis, bet ir gynybos nuo pareikšto įtarimo priemonė. Apklausos pradžioje tyrėjas turi paklausti įtariamojo, ar jis prisipažįsta kaltas dėl jam pareikšto įtarimo. Įtariamasis gali prisipažinti kaltas visiškai, iš dalies arba kaltu neprisipažinti. Nuo įtariamojo atsakymo nemažai priklauso apklausos taktika. Taktinių būdų turinį įtariamojo apklausoje pirmiausia nulemia tai, kokia yra susidariusi situacija apklausos metu - konfliktinė ar ne.

R. Burda ir S. Kuklianskis<sup>61</sup> minėtas tyrimo situacijas apibūdina taip:

**Konfliktinė situacija** suprantama kaip situacija, kai proceso dalyviai išreiškia nepagarbą vienas kitam arba elgiasi agresyviai. Konfliktinės tyrimo situacijos dažniausiai susidaro, kai tyrėjo ir kitų proceso dalyvių (liudytojų, nukentėjusiojo, įtariamojo ir pan.) interesai nesutampa.

**Nekonfliktinės situacijos** dažniausiai atsiranda tada, kai proceso dalyvių ir tyrėjo interesai iš esmės sutampa (nėra esminių prieštaravimų). Ir vieni, ir kiti proceso dalyviai suinteresuoti nustatyti objektyvią tiesą, prieštaravimų pavyko išvengti.

Dažniausiai savo parodymuose įtariamasis stengiasi pateikti jį teisinančius faktus ir duomenis, kurių tolesnis patikrinimas leidžia patvirtinti arba paneigti bylai svarbias aplinkybes ir tokiu būdu priartėti prie tiesos nustatymo. Net ir tuo atveju, kai duodami melagingi parodymai, juos tikrinant neretai randama naujų įrodymų, bylai reikšmingų aplinkybių, kurie padeda išaiškinti nusikaltimą. Jeigu įtariamasis kaltas neprisipažįsta ir matyti, kad jis yra nusistatęs duoti melagingus parodymus ir savo negatyvios pozicijos lengvai neatsisakys, tyrėjas laisvo pasakojimo metu leidžia jam pasakyti viską, ką šis nori. Nors ir visiškai neteisingi ir nerealūs įtariamojo paaiškinimai, tyrėjas juos privalo įdėmiai išklaudyti ir fiksuoti apklausos protokole.

Didžiausiai daliai įtariamųjų vis dėlto yra būdingi savanaudiški interesai, kurie yra itin skirtingi. Dažniausiai siekiama:

- išvengti baudžiamosios atsakomybės;
- sušvelninti bausmę;
- padėti išvengti atsakomybės bendrininkams bei nusikalstamos veikos

organizatoriams, ypač jeigu jie yra giminės arba geri draugai;

---

<sup>61</sup> Burda R., Kuklianskis S. Apklausa ikiteisminio tyrimo metu (taktikos teorija ir praktika). Mykolo Romerio universitetas. Vilnius, 2007. P. 111.



- išvengti grupinės atsakomybės, kurią įtariamieji supranta kaip griežtesnę;
- menkinti savo vaidmenį grupiniame nusikaltime, gaujoje, susivienijime ir pan.;
- parodyti, kad jo nusikalstamas elgesys susidariusioje situacijoje buvo

neišvengiamas (kitais elgtis jis negalėjo);

- parodyti, kad nusikaltimas buvo padarytas dėl susiklosčiusių sunkių materialinių sąlygų, nuslėpti tikras nusikalstamos veikos paskatas, ypač jeigu jos buvo žemos ir visuomenės itin smerkiamos;

- kiti interesai, kurie dažniausiai yra susiję su atsakomybę lengvinančiomis aplinkybėmis<sup>62</sup>.

Eismo įvykių situacijose, kuriose nėra sunkių pasekmių, vairuotojai blaivūs, tai įtariamieji aiškiai išreikštais aktyviais veiksmais nevengia atsakomybės, o, esant sunkioms pasekmėms, vairuotojams apsvaigusiams, eismo įvykius padarius vogtomis transporto priemonėmis ir pan., įtariamasis tikisi išvengti atsakomybės aktyviai veikdamas.

Kaip minėjome, nusikalstamos veikos, dėl KET pažeidimo, laikomos neatsargiomis, todėl vairuotojai dažniausiai būna linkę duoti teisingus parodymus apie įvykio aplinkybes, tačiau stengiasi sumažinti savo kaltę remdamiesi nenumatytais, staiga atsiradusiomis nenumatytomis, nuo jų nepriklausančiomis aplinkybėmis, kurių negalėjo išvengti, nurodydami visišką nukentėjusiojo neatsargumą, nekokybišką kelio dangą, blogas kelio sąlygas, blogą matomumą, nenumatytą automobilio gedimą, kurio jie negalėjo numatyti, staigiai atsiradusių sveikatos problemų ir kt.

### ***Akistata***

Tai toks tyrimo veiksmas, kai akistaton suvedami du pirmiau apklausti asmenys, kurių parodymuose yra esminių prieštaravimų. Jos tikslas yra pašalinti prieštaravimus. Tai yra sudėtingas veiksmas psichologiniu požiūriu ir dažnai vyksta konfliktinėse situacijose. Akistatos taktikai turi reikšmės įvairūs veiksniai - tiriamos bylos pobūdis, akistatos dalyvių procesinė padėtis, tarpusavio santykiai ir pan., tačiau svarbiausia čia yra prieštaravimų parodymuose priežastys. Šie prieštaravimai gali atsirasti akistatos dalyviui sąžiningai klystant arba jam duodant žinomai melagingus parodymus. Jei prieštaravimai atsiranda dėl sąžiningo klydimo, tai apklausiamieji paprastai kartu su tyrėju suinteresuoti nustatyti tiesą. Visai kitos psichologinis tonas susidaro tokioje akistatoje, kai vienas iš dalyvių duoda žinomai melagingus parodymus. Šiuo atveju dėl esminių prieštaravimų ir net prieštarų akistatos dalyvių interesų atsiranda konfliktinė situacija. Taktiniai būdai demaskuoti meluojančio akistatos dalyvio parodymus yra panašūs į tuos, kurie naudojami konfliktinės situacijos sąlygomis daromoje apklausoje.

---

<sup>62</sup> Burda R., Kuklianskis S. Apklausa ikiteisminio tyrimo metu (taktikos teorija ir praktika). Mykolo Romerio universitetas. Vilnius, 2007. P. 28

Išanalizavus baudžiamąsias bylas buvo nustatyta, kad akistatos veiksmą Panevėžio apskrities komisariatų tyrėjai taiko retai. Tik vienoje byloje iš 266 ištirtų baudžiamųjų bylų, šis veiksmas buvo atliktas.

#### **2.2.4. Parodymų patikrinimas vietoje**

Parodymų patikrinimas vietoje atliekamas siekiant patikrinti ar patikslinti įtariamojo, liudytojo ar nukentėjusiojo parodymus dėl įvykio vietos ar situacijos.

Šis veiksmas atliekamas, kai:

- 1) apklaustas asmuo duodamas parodymus nurodė vietą ar maršrutą, turinčius reikšmės bylai ištirti;
- 2) apklaustasis vietoje gali apibūdinti arba patikslinti įvykio situaciją, mechanizmą;
- 3) apklaustasis parodė, kad tam tikroje vietoje yra nusikalstamos veikos pėdsakai, daiktai ir kiti tyrimui reikšmingi objektai;
- 4) tyrimo medžiagoje yra skirtingi dviejų ar daugiau asmenų parodymai apie įvykio vietą ar jo detales.

Parodymų patikrinimas įvykio vietoje turi nemažai psichologinių pranašumų palyginti su kitais tyrimo veiksmais ir yra gana artimas parodymui atpažinti. Parodymų kriminalistinės analizės ir psichologinio poveikio svarba ypač didelė tada, kai parodymų tikrinimo metu to asmens duotieji parodymai neatitinka tikrovės arba kai jis kokiais nors sumetimais juos pakeičia<sup>63</sup>.

Kitas parodymų patikrinimo veiksmas yra parodymas atpažinti. Parodyti atpažinti galima asmenis gyvai ar iš fotonuotraukų, lavoną, daiktus, taip pat parodyti atpažinti iš kolekcijų.

Parodant atpažinti, naudojami tokie pagrindiniai psichologiniai taktiniai būdai, kaip psichologinio kontakto tarp dalyvių formavimas ir parodymų kriminalistinė analizė<sup>64</sup>.

Eksperimentas – tai ikiteisminio tyrimo veiksmas, kurio metu bandymai daromi panašiomis sąlygomis kaip ir įvykio metu, atkuriami įvykio situacija, veiksmai ir kitokios aplinkybės, siekiant patikrinti ir patikslinti duomenis, reikšmingus nusikalstamai veikai ištirti.

Šiuo veiksmu galima patikrinti jau esančius ikiteisminio tyrimo duomenis, gautus apklausiant įtariamąjį, nukentėjusįjį ar liudytoją, taip pat atlikus parodymą atpažinti, padarius įvykio vietos apžiūrą, parodymų patikrinimo vietoje bei kitus tyrimo veiksmus.

Eksperimentu patikrinama :

- 1) nusikalstamos veikos įvykio detalės, pėdsakų atsiradimo sąlygos;

<sup>63</sup> Palskys E., Kazlauskas M., Danisevičius P. Kriminalistika.-Vilnius, 1985, P. 210

<sup>64</sup> Palskys E., Kazlauskas M., Danisevičius P. Kriminalistika.-Vilnius, 1985, P. 245

- 2) įvykio ar reiškinio suvokimo galimybė (matomumo, girdimumo patikrinimas);
- 3) tam tikrų veiksmų atlikimo galimybė;
- 4) asmens profesiniai ar kitokie įgūdžiai.

Atliekant eismo įvykių ikiteisminį tyrimą, šis tyrimo veiksmas yra gana dažnai atliekamas. Juo siekiama patikrinti, ar vairuotojas, nukentėjęs, liudytojai galėjo suvokti eismo įvykio situacijos sąlygomis vienokias ar kitokias aplinkybes (pvz., riboto matomumo sąlygomis pamatyti šviesoforų signalus, judantį transportą ar pėstijį), ar liudytojas sugeba atkurtoje įvykio situacijoje teisingai apibūdinti transporto priemonės markę ir spalvą, ar vizualiai orientuojasi apie važiuojančios transporto priemonės greitį, kokie vairuotojo profesiniai įgūdžiai, reikalingi techninei transporto priežiūrai, ar jis sugeba atlikti su transportu atitinkamą manevrą tam tikroje kelio vietoje, kokia transporto priemonės stabdymo sistemos kokybė, kokie transporto faktiniai dinaminiai rodikliai (jo išbėgėjimas pagal pavaras, taip pat stabdymo kelias bei laikas) ir t. t.

Sudėtingesniuose eismo įvykių tyrimuose jis daromas gana dažnai. Iš praktikos galime pasakyti, kad šis veiksmas sukelia nemažai organizacinio ir techninio pobūdžio pasiruošimo problemų. Atliekant šį tyrimo veiksmą, atkuriamos eismo įvykio aplinkybės ir atliekami veiksmai, turi būti kuo panašesni ir artimesni buvusiems tuo metu. Dažnai sudėtinga prisitaikyti prie eismo įvykio metu buvusių oro (meteorologinių) sąlygų, jeigu jos yra netinkamos, eksperimentą tenka atidėti iki ateinančių metų to paties sezono.

Eksperimentas yra dažniausiai atliekamas gavus specialisto išvadą ar ekspertizės aktą, kuriame ekspertai autotechnikai, spręsdami įvykio situaciją nurodo atstumą ir ta aplinkybę, ar vairuotojas kliūtį pamatė prieš tą ribą ar po, sprendžia klausimą dėl techninės galimybės savalaikiai imtis tam tikrų veiksmų, sustabdyti transporto priemonę, kad išvengtų eismo įvykio. Todėl dažniausiai eismo įvykiuose atliekamo eksperimento rūšis - matomumui iš vairuotojo vietos nustatyti, t.y. išspręsti klausimą, koku atstumu vairuotojas tomis eismo sąlygomis ir veikiant automobilių žibintams galėjo pamatyti kelyje susidariusia kliūtį.

Ikiteisminiam tyrimui reikšmingi tiek teigiami, tiek ir neigiami atsakymai. Atliekant visus aukščiau išvardintus patikrinimo veiksmus, prieš tai atliekama apklausa, visi patikrinamieji veiksmai vizualiai fiksuojami ir surašomi protokolai.

### **2.2.5. Specialisto išvadų ir ekspertizių skyrimas**

Atliekant ikiteisminį tyrimą, ikiteisminio tyrimo pareigūnas, prokuroras ar ikiteisminio tyrimo teisėjas susiduria su specifiniais klausimais, kuriems išspręsti reikalingos specialios žinios. BPK numatyto galimybę minėtiems subjektams pasinaudoti specialisto žiniomis.

Specialios žinios – išsilavinimo ir specialaus pasirengimo arba profesinės veiklos įgytos išsamios mokslo, technikos, meno ar bet kokios kitos žmonių veiklos srities žinios, reikalingos ekspertizei atlikti<sup>65</sup>.

2003 m. gegužės 1 d. šalyje įsigaliojęs naujasis BPK, iš esmės pakeitė specialiųjų žinių panaudojimo tiriant nusikaltimus reglamentavimą, tačiau specialiųjų žinių skleidėjai ir toliau liko tie patys baudžiamojo proceso dalyviai: ekspertas ir specialistas. Viena iš didžiausių specialiųjų žinių panaudojimo reglamentavimo naujovių - specialisto vaidmens tiriant nusikaltimus išplėtimas<sup>66</sup>.

Objektų tyrimų ir ekspertizių rūšių yra labai daug. Jie klasifikuojami įvairiais pagrindais.

A. Bajev<sup>67</sup> inžinerines-technines ekspertizes skirsto į: eismo įvykių; statybų techninę ir inžinerinę technologinę.

Eismo įvykių ekspertizės ir transporto trasologinės ekspertizės priskiriamos kriminalistinių ekspertizių grupei. Transporto trasologinė ekspertizė yra trasologinės ekspertizės, eismo įvykių ekspertizė yra inžinerinės-techninės ekspertizės porūšis.

Tyrimas ar ekspertizė skiriama tais atvejais, kai ikiteisminio tyrimo pareigūnas, prokuroras ar ikiteisminio tyrimo teisėjas nusprendžia, jog nusikalstamos veikos aplinkybėmis nustatyti būtina atlikti specialų tyrimą, kuriam reikalingos mokslo, technikos, meno ar kitos specialios žinios. Norime atkreipti dėmesį į ekspertizių skyrimo subjektą. Tiriant baudžiamąsias bylas ekspertizę gali skirti tik „ikiteisminio tyrimo teisėjas ar teismas“<sup>68</sup>.

Eismo įvykių bylose bene dažniausiai yra skiriami šie tyrimai ar ekspertizes, tai: eismo įvykio, transporto trasologiniai, kompleksiniai medicininiai-eismo įvykio, medicininiai objektų tyrimai ar ekspertizės.

Eismo įvykių tyrimo ar ekspertizės dalykas yra faktiniai duomenys apie:

1. Transporto priemonių, dalyvavusių eismo įvykyje, techninę būklę, techninių gedimų atsiradimo laiką;
2. Eismo įvykio ir atskirų jo etapų mechanizmą;
3. Eismo įvykio dalyvių veiksmus;
4. Eismo įvykio vietos aplinkybes;
5. Eismo įvykio dalyvių technines galimybes išvengti eismo įvykio.

<sup>65</sup> Lietuvos Respublikos teismo ekspertizių įstatymas//Valstybės žinios. 2002, Nr. 112-4969.

<sup>66</sup> Juškevičiūtė. Specialisto instituto raida Lietuvos baudžiamajame procese. Jurisprudencija, 2005, t. 76(68); 13-20.

<sup>67</sup> Баев О. Я., Бебия З. Р., Борбат А. В./ред. Мозяков В. В. Руководство для следователей: – Москва, Экзамин, 2005. С. 399.

<sup>68</sup> Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. Baudžiamojo proceso kodeksas//Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1341.

Eismo įvykių tyrimo ar ekspertizės objektai – tai informacijos šaltiniai apie eismo įvyki, kuriuos tyrėjas pateikia tyrimui eismo įvykių specialistui ar ekspertui, kad jis atsakytų į užduotus klausimus. Dažni eismo įvykių tyrimo ar ekspertizės objektai yra įvairaus pobūdžio pėdsakai-atspindžiai. Tai transporto priemonių pėdsakai ant kitų transporto priemonių, aplinkos objektų, važiuojamosios dalies, nukentėjusiųjų drabužių. Dažniausiai objektai su šiais pėdsakais yra tiriami nustatant eismo įvykio mechanizmą.

N. P. Mailis teigia, kad „transporto trasologijos dalykas – tai eismo įvykio aplinkybių, susijusių su transporto priemonių, dalyvavusių eismo įvykyje identifikavimu, nustatymas, naudojant specialias trasologijos ir autotechnikos žinias. Transporto trasologinė ekspertizė sprendžia užduotis susijusias su eismo įvykio mechanizmu ir pėdsakų, veikiant transporto priemonei, susidarymu. Be to transporto trasologinė ekspertizė gali nustatyti transporto priemonių ar jų dalių rūšinę, grupinę priklausomybę ir identifikuoti konkrečią transporto priemonę“<sup>69</sup>.

Kriminalistikos technikos pagrindų vadovėlyje pėdsakai, kuriuos tiria transporto trasologija, skirstomi į tris pagrindines grupes:

1. Atskirų transporto priemonių dalių išorės sandaros pėdsakai (protektoriaus, borto, radiatoriaus ir kt.);
2. Dalys, atsiskyrusios nuo transporto priemonės (žibinto stiklai, apdailos detalės ir kt.);
3. Medžiagos naudojamos automobilių eksploatacijoje (stabdžių skystis, tepalai, degalai ir kt.)<sup>70</sup>.

Transporto trasologinis tyrimas ir ekspertizė sprendžia identifikacinius ir neidentifikacinius uždavinius:

1. Sprendžiant identifikacinius uždavinius, galima nustatyti transporto priemonės, dalyvavusios eismo įvykyje, individualų arba grupinį priklausomumą, taip pat nustatoma visuma iš dalių;
2. Sprendžiant neidentifikacinius uždavinius, galima nustatyti transporto priemonių susidūrimo, atsitrenkimo, apsvertimo mechanizmą arba jo elementus.

Transporto trasologinio tyrimo ir ekspertizės objektai – tai informacijos šaltiniai apie eismo įvyki, kuriuos tyrėjas pateikia tyrimui transporto trasologui, kad jis atsakytų į užduotus klausimus.

J. R. Rosinskaja nurodo, kad transporto trasologinės ekspertizės objektai yra:

1. Transporto priemonės ir jų detalės (žibintai, bamperiai, varžtai, transporto priemonių dalių nuolaužos, atplaišos, stiklo, lako, dažų ir metalo dalelių, tepalo, skysto kuro dėmės ir kt.);

<sup>69</sup> Майлис Н. П. Судебная трасология, Москва, Экзамин, 2003. С. 193.

<sup>70</sup> Курарка Е., Malevski H., Palskys E, Kuklianskis S. Kriminalistikos technikos pagrindai. Vilnius, Eugrimas, 1998, P. 129.

2. Nukentėjusiojo drabužiai (esant užvažiavimui ant pėsčiojo);
3. Išliejos iš gipso ar polimero (transporto priemonių pėdsakų fiksavimas);
4. Eismo įvykio vietos apžiūros protokolai, transporto priemonių apžiūros protokolai, jos dalių apžiūros protokolai, schemos, planai, fonuotraumos<sup>71</sup>.

Transporto trasologiniam tyrimui ir ekspertizei pateikiamos transporto priemonės arba jų dalys. Jei dėl gabaritų, svorio ar būklės transporto priemonių ar jų dalių pateikti negalima, ekspertinis tyrimas atliekamas tiriamųjų objektų buvimo vietoje. Jeigu yra transporto priemonių padangų įspaustinių pėdsakų, padaromos ir tyrimui pateikiamos gipsinės ar polimerinės šių pėdsakų išliejos. Be nurodytų tyrimo objektų, transporto trasologiniam tyrimui pateikiami transporto priemonių ir įvykio vietos apžiūros protokolai, planai, schemos, duomenys apie pateikiamų tirti pėdsakų suradimą, fiksavimą ir paėmimą (būdai ir laikas).

Gana svarbūs tarp šiuolaikinių eismo įvykių tyrimų metodikų yra kompleksiniai medicininiai-eismo įvykio tyrimai ar ekspertizės.

Eismo įvykio metu nukentėjęs žmogus sužalojamas būdamas įvairiose padėtyse, judant jam ir transporto priemonėms. Eismo įvykio metu nukentėjęs gali būti pervežtas ant automobilio, nublokštas tam tikru atstumu, pervaziuotas ratais, tam tikrą atstumą vilktas ir t.t. Tokiais sudėtingais atvejais nustatyti, kuriuo eismo įvykio momentu ir koku būdu buvo sužalotas nukentėjęs žmogus, nepakanka vien medicinos žinių: sužalojimo padarymo eigą būtina sieti su automobilio ir žmogaus kūno judėjimu įvairiais režimais, veikiant įvairioms jėgoms - inercijos, smūgio, pasipriešinimo judėjimui ir t.t.

Esminis kompleksinių medicininių - eismo įvykio tyrimų ar ekspertizių skyrimo reikalavimas - skirti šiuos tyrimus ar ekspertizes tik tada kai, atlikus atskirus teismo medicininius tyrimus ar ekspertizes, negalima išspręsti klausimų, susijusių su nukentėjusiųjų autotraumų tyrimu. Kompleksinis tyrimas ar ekspertizė skiriami tik tada, kai atsakyti į vieną klausimą būtinos keletu sričių specialistų ar ekspertų žinios.

Medicininių tyrimų ar ekspertizių objektais tiriant eismo įvykių bylas gali būti sužaloti ar žuvę asmenys ir biologinės kilmės pėdsakai: kraujas, plaukai, smegenys ir pan. Medicininis tyrimu sprendžiami klausimai dėl mirties priežasties, kūno sužalojimo laipsnio, įvykio vietoje rastų biologinės kilmės objektų grupinės priklausomybės nustatymo. Medicininiam tyrimui ar ekspertizei gali būti užduodami ir klausimai apie transporto priemonės vairuotojo, dalyvavusio įvykyje, sveikatos būklę, jeigu ji galėjo būti pavojingos situacijos sukėlimo kelyje, dėl kurios įvyko eismo įvykis, priežastimi.

Daktiloskopinis tyrimas ar ekspertizė yra aktualus tada, kai iš įvykio vietos, palikęs transporto priemonę, pašalinama ją vairavęs asmuo. Eismo įvykio metu vairuotojas palieka savo

---

<sup>71</sup> Россинская Е. Р. Криминалистика. Москва, Закон и право, 1999. С. 101.

rankų pėdsakus ant vairo, pavarų perjungimo mechanizmo, kitų prietaisų. Tada kruopščiai reikia apžiūrėti transporto priemonės salono vidų, vairą, pavarų perjungimo svirtį, stiklą bei kitus kietus paviršius, taip pat salone esančius daiktus, dokumentus ar kitus objektus, siekiant surasti, užfiksuoti, paimti ir išsaugoti, rankų pėdsakus asmens, kuris juos paliko.

Atlikus cheiloskopinį tyrimą ir ekspertizę, įmanoma identifikuoti asmenį, vairavusį transporto priemonę, pagal žmogaus galvos paviršių pėdsakus. Galima rasti lūpų atspaudus ant vairo ir kitų vairuotojo vietoje esančių daiktų, kurie gali susidaryti paties smūgio metu.

Eismo įvykio metu sužalojant asmenis pažeidžiami ir jų drabužiai. Jie tiesiogiai kontaktuoja su transporto priemonių tam tikromis dalimis, ant jų gali būti likę dažų, degalų, tepalų ir kitų medžiagų likučių, taip pat įvykio vietoje buvusio purvo. Tai yra svarbu surasti, kad būtų išspręstas klausimas ar rastas asmuo buvo sužalotas rastoje vietoje, ar jis yra atvežtas, kad nuslėpti eismo įvykio vietą, suklaidinti tyrimą. Ant drabužių smūgių vietose gali likti kraujo, kūno audinių dalelių. Pagal drabužių ir kūno pažeidimus galima nustatyti objektą sužalojusį asmenį, įvykio mechanizmą, pėdsakų susidarymo eiliškumą ir išspręsti kitus klausimus.

Atliekant kraujo pėdsakų tyrimus, ekspertizes sprendžiamas uždavinys - nustatyti pėdsakų pobūdį, susidarymo būdą, eiliškumą ir kitas bylos tyrimui svarbias aplinkybes. Specialistai ar ekspertai, atlikę kraujo tyrimus, nustato jo priklausomybę konkrečiam asmeniui, tokiu būdu žinant asmens kraujavimo šaltinius, sužalojimų pobūdį identifikuojami konkretūs asmenys, jų buvimo vietos eismo įvykio metu.

Esant būtinybei, kad nustatyti įtariamąjį, eismo įvykyje dalyvavusią transporto priemonę, gali būti atlikti medžiagų, gaminių tyrimai ar ekspertizės: dažų, plastikų, tekstilės pluoštų, naftos produktų ir t.t.

Dirvožemių tyrimai ir ekspertizės padeda nustatyti žmogaus, transporto priemonės ar kito objekto buvimą konkrečioje vietoje, tam tikrų objektų kontaktinę sąveiką, o kartais ir šios sąveikos mechanizmą. Tyrimo ir ekspertinio tyrimo objektai dažniausiai yra dirvožemio, purvo pėdsakai-mikrodalelės, dėmės ant įvairių objektų nešiklių: įtariamųjų, nukentėjusiųjų drabužių, avalynės, kūno, automobilių detalių. Šių tyrimų ir ekspertizių pagrindiniai uždaviniai - nustatyti: a) neaiškios kilmės dėmių ir mikrodalelių prigimtį; b) dirvožemio ant objekto nešiklio atsiradimo laiką; c) dirvožemio ant objekto nešiklio atsiradimo mechanizmą; d) objekto kontaktą su grunto paviršiumi. Šių uždavinį dažniausiai sprendžia kompleksiniai tyrimai, ekspertizės.

Metalų, lydinių ir jų gaminių tyrimų ar ekspertizių objektai yra eismo įvykių priežastimis buvusių įrenginių dalys; transporto priemonių elektros lempos. Klasifikaciniais uždaviniais siekiama nustatyti gaminio rūšį, objekto, rasto eismo įvykio vietoje, medžiagos prigimtį. Tiriant objekto dalį nustatoma, ar jis atitinka standartinę klasę. Diagnostiniai uždaviniai sprendžiami prireikus nustatyti įvykio mechanizmą, atskiras objekto savybes, objektų kitimo

sąlygas, naujų savybių atsiradimo laiką. Sprendžiant diagnostinius uždavinius taip pat nustatinėjamas automobilio vairuotojas.

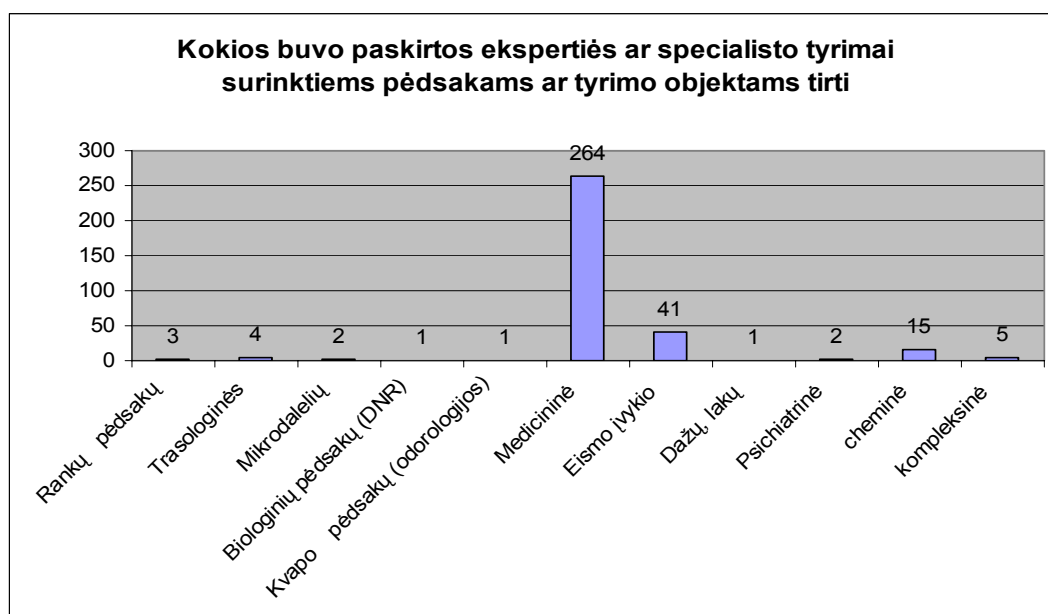
Metalotyros tyrimai ar ekspertizės skiriamos sprendžiant šiuos uždavinius: a) detalių lūžimo eismo įvykio metu priežastis; b) detalių lūžimo pobūdį; c) ar lūžusios detalės pagaminimo kokybė atitinka galiojančias technologines sąlygas ir valstybinius šios detalės gamybos standartus; d) mechaninius pažeidimus detalės paviršiuje, metalurginius defektus, jų kilmę ir ryšį su eismo įvykiu ir t.t.

Specialistai atlikdami tyrimus gali nustatyti ar automobilio eismo įvykio metu buvo įjungti šviesų žibintai, būtent kokie buvo įjungti ar išjungti. Specialistai ar ekspertai nustato ar elektros lempa degė tiesiogiai prieš konkretų įvykį, kadangi yra nežinoma ar elektros lempa buvo techniškai tvarkinga iki tiriamojo eismo įvykio.

Atliekami naftos produktų, plastikų ir jų gaminių tyrimai ar ekspertizės, stiklo ir jo gaminių tyrimai ar ekspertizės, tekstilės pluoštų ir jų gaminių tyrimai ar ekspertizės, tam, kad identifikuoti transporto priemones, asmenis, dalyvavusius eismo įvykyje, nustatyti įtariamąjį, nukentėjusįjį, kad būtų įmanoma atkurti (rekonstruoti) eismo įvykio situaciją, būtų teisingai įvertinamos objektyvios ir subjektyvios įvykusio eismo įvykio aplinkybės, būtų teisingai išspręsta byla.<sup>72</sup>

Išanalizavus daugumą galimų atlikti tyrimų ar ekspertizių atliekant ikiteisminius tyrimus eismo įvykių bylose, pateiksime šių rūšių tyrimų ir ekspertizių taikymo praktiką Panevėžio apskrityje. Atlikus baudžiamųjų bylų analizę buvo gauti tokie rezultatai (žr. diagrama Nr. 6:

**Diagrama Nr. 6**



<sup>72</sup> Remtasi Lietuvos teismo ekspertizės centro (LTEC) pateiktomis metodinėmis rekomendacijomis. ([http://www.ltec.lt/veikla/m\\_rekomend.php](http://www.ltec.lt/veikla/m_rekomend.php))



Kaip matome iš gautų rezultatų, medicininiai tyrimai ar ekspertizės skiriamos dažniausiai. Tai savaime suprantama, nes eismo įvykių bylose ikiteisminis tyrimas pradamas kai yra sužaloti ar žuvę asmenys, todėl jų kūno sužalojimo mastui nustatyti yra paskiriamas specialisto tyrimas ar ekspertizė.

Paanalizuokime, kiek ir kokių tyrimų ar ekspertizių buvo paskirta įvykio vietoje paimtiems pėdsakams ar objektams tirti: 98 % įvykio vietoje paimtiems pėdsakams ir objektams nebuvo paskirtas objektų tyrimas ar ekspertizė, 1 % paskirta daliai ir 1 % paskirta visiems įvykio vietoje paimtiems pėdsakams ir objektams. (žr. priedas Nr. 14)

Kaip žinome, specialistams ir ekspertams tenka didelis darbo krūvis, dėl ko atliekamų tyrimų ar ekspertizių trukmė gerokai pailgėja ir tai, žinoma, turi įtakos ikiteisminio tyrimo atlikimo terminams. Išanalizavus baudžiamosiose bylose per kiek laiko atlikti specialisto tyrimai ar ekspertizės, gavome rezultatus, kuriuos pateikiame lentelėje Nr.9:

**Lentelė Nr. 9**

**Per kiek laiko atlikti specialisto tyrimai ar ekspertizės?**

	Iki 1 mėnesio	%	Nuo 1 iki 3 mėnesių	%	Nuo 3 iki 6 mėnesių	%	Nuo 6 iki 9 mėnesių	%	Nuo 9 iki 12 mėnesių	%
Rankų pėdsakų;	3	100%								
Trasologinės	1	25%	3	75%						
Mikrodalelių			1	50%	1	50%				
Biologinių pėdsakų (DNR);					1	100%				
Kvapo pėdsakų (odorologijos)							2	100%		
Medicininė	197	74,6%	66	25%	1	0,4%				
Eismo įvykio			19	46,3%	18	43,9%	2	4,9%	2	4,9%
Dažų, lakų			1	100%						
Psichiatrinė	2	100%								
Cheminė	14	93%	1	7%						
Kompleksinė			2	40%	1	20%	1	20%	1	20%

Pastebime, kad greičiausiai atliekami medicininiai, kompleksiniai, cheminiai, rankų pėdsakų, psichiatriniai tyrimai ir ekspertizės. Ilgiausiai tenka laukti atliekamų eismo įvykio, biologinių pėdsakų (DNR), kvapo pėdsakų (odorologijos) atliktų tyrimų ir ekspertizių. Beveik pusė paskirtų atliktų eismo įvykių tyrimų ar ekspertizių buvo atlikta nuo 3 iki 6 mėnesių. Iš

praktikos galime pasakyti, kad surinkus visus reikšmingus bylos duomenis ir išsiuntus bylą eismo įvykio tyrimui ar ekspertizės darymui, ikiteisminis tyrimas sustoja, kelis mėnesius jokie veiksmai byloje nebėra atliekami, dėl ko ikiteisminio tyrimo trukmė gerokai užsitęsia.

### **2.2.6. Kardomosios ir kitos procesinės prievartos priemonės**

Naujajame BPK atsirado naujas kai kurių procesinių ikiteisminio tyrimo veiksmų apibūdinimas - tai „kitos procesinės prievartos priemonės“. Prie jų priskiriamos naujos priemonės, kurių kriminalistikos taktikos rekomendacijų dar nėra sukurta, kadangi jų atlikimo praktika tik formuojasi: fotografavimas, filmavimas, matavimas, rankų atspaudų ir pavyzdžio genetinei daktiloskopijai paėmimas; slaptas sekimas; prokuroro teisė susipažinti su informacija ir kt. Šiam baudžiamajam procesui yra nauja ir neviešų veiksmų (sekimas, pareigūno, neatskleidžiančio savo tapatybės, veiksmai, nusikalstamą veika imituojantys veiksmai) gausa<sup>73</sup>.

Atliekant ikiteisminį tyrimą eismo įvykių bylose, kardomosios ir procesinės prievartos priemonės yra nedažnai taikomos, kadangi tai vis dėlto yra neatsargi nusikalstama veika. Kiek teko dirbant praktikoje taikyti šias priemones, tai galime pasakyti, kad dažniausiai iš jų yra taikoma kardomoji priemonė - rašytinis pasižadėjimas neišvykti. Tokiu būdu yra užtikrinamas įtariamojo dalyvavimas ikiteisminiame tyrime ir teisme.

Jei yra pagrįstas manymas, kad įtariamasis: 1) bėgs (slėpsis) nuo ikiteisminio tyrimo pareigūnų, prokuroro ar teismo; 2) trukdys procesui; 3) darys naujus nusikaltimus, jam gali būti skirtas suėmimas. Taip pat gali būti paskirtos tokios kardomosios priemonės: namų areštas, įpareigojimas gyventi skyrium nuo nukentėjusiojo, užstatas, dokumentų paėmimas, įpareigojimas periodiškai registruotis policijos įstaigoje, kariui kaip kardomoji priemonė gali būti skiriamas karinio dalinio, kuriame jis tarnauja, vadovybės stebėjimas, o nepilnamečiui - atidavimas tėvams, rūpintojams arba kitiems fiziniams ar juridiniams asmenims, kurie rūpinasi vaikais, prižiūrėti.

Jei ikiteisminio tyrimo metu yra pareiškiamas civilinis ieškinys ar jis bus galimai pareikštas, jam užtikrinti yra taikoma procesinė prievartos priemonė - laikinas asmens nuosavybių teisių apribojimas. Ši procesinė prievartos priemonė atliekant ikiteisminį tyrimą dėl eismo įvykių, praktikoje naudojama taip pat dažnai.

Jei iš įvykio vietos yra pasišalinęs vairuotojas, nėra aišku kas vairavo transporto priemonę, iš liudytojo, nukentėjusiojo ar įtariamojo yra paimami lyginamieji pavyzdžiai.

---

<sup>73</sup> Burda R. Naujas baudžiamojo proceso kodeksas - nauji kriminalistikos taktikos uždaviniai. // Jurisprudencija, 2003, t. 43(35); P. 14-15.

Kai yra pagrindas manyti, kad kokioje nors patalpoje ar kitokioje vietoje yra nusikalstamos veikos įrankių - eismo įvykyje dalyvausi transporto priemonė, taip pat daiktų ar dokumentų, galinčių turėti reikšmės nusikalstamai veikai tirti, arba kad koks nors asmuo jų turi, ikiteisminio tyrimo pareigūnas ar prokuroras jiems surasti ir paimiti gali daryti kratą.

Ikiteisminio tyrimo pareigūno ar prokuroro nutarimu įtariamasis, nors jis tam ir prieštarautų, gali būti fotografuojami, filmuojami, matuojami, gali būti paimiti jų rankų atspaudai ir pavyzdžiai genetinei daktiloskopijai. Jei tokie asmenys nesutinka, kad jiems būtų atliekami tokie veiksmai, šiuos veiksmus galima atlikti priverstiniu būdu, bet tik tuo atveju, kai yra prokuroro nutarimas.

### **2.2.7. Kitos problemos**

Siekiant išsiaiškinti, su kokiomis problemomis susiduria pareigūnai tirdami eismo įvykius, anketoje buvo pateiktas klausimas „Kokias nurodytumėte problemas ar sunkumus, tiriant eismo įvykius“. Atlikus rezultatų analizę, buvo gauti tokie duomenys (pateikiama eilės tvarka, dažniausiai paminėtą problemą žymint „1“):

1. Didelis ekspertinių įstaigų darbo krūvis, skiriant specialisto tyrimus ir ekspertizes šio pobūdžio bylose - 31 %;
2. Įgūdžių trūkumas tiriant eismo įvykius - 30 %;
3. Netinkama pareigūnų kvalifikacija - 10 %;
4. Organizacinio pobūdžio problemos - 10 %;
5. Motyvacijos trūkumas - 7 %;
6. Baudžiamojo proceso įstatymo taikymo problemos - 5 %;
7. Bendradarbiavimo stoka - 5 %;
8. Nusikaltimų kvalifikavimo problemos - 2 %; (žr. priedas Nr. 15)

Matome, kad pagrindinės problemos, su kuriomis susiduriama tiriant eismo įvykius, yra didelis ekspertinių įstaigų darbo krūvis, skiriant specialisto tyrimus ir ekspertizes šio pobūdžio bylose ir įgūdžių trūkumas tiriant eismo įvykius. Apie problemas, susijusias su specialistų tyrimų ir ekspertizių skyrimu ir jų atlikimo, minėjome ankstesniame skyriuje.

Paklausus pareigūnų „Ką Jūsų nuomone būtina padaryti, kad pagerinti eismo įvykių tyrimą“, gauti tokie rezultatai (pateikiama eilės tvarka, dažniausiai paminėtą žymint „1“):

1. Gerinti pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą rengimą, kelti jų kvalifikaciją - 16,7 %;
2. Materialiai skatinti pareigūnus - 12,9 %;
3. Pareigūnams organizuoti specialius kursus, apmokymus - 12,9 %;

4. Būtinasi specialistų dalyvavimas įvykių vietos apžiūroje - 10 %;
5. Skatinti eismo įvykių tyrimo metodikos specialiosios literatūros išleidimą - 9,5 %;
6. Geriau aprūpinti kriminalistikos technikos priemonėmis - 8,6 %;
7. Sukomplektuoti nuolat veikiančias operatyvines grupes, vykstančias į eismo įvykių vietas - 8,6 %;
8. Geriau organizuoti įvykių vietos apžiūras - 7,6 %;
9. Būtina specializuotis tirti eismo įvykius ir kad tas pats tyrėjas, kuris informina eismo įvykį ir atliktų tyrimą - 7,6 %;
10. Motyvuoti pareigūnus - 4,8 %;
11. Jie ir taip gerai tiriami, nieko keisti nereikia - 1 %; (žr. priedas Nr. 16)

Kitos paminėtos gerinimo priemonės buvo padidinti tyrėjų skaičių ir rengti susitikimus su ekspertais žinių pasidalijimui.

Matome, kad pareigūnų paminėtų eismo įvykių gerinimo priemonių procentinė išraiška yra panaši, vadinasi reikia gerinti ir tobulinti visą kompleksinę eismo įvykių tyrimo sistemą. Tačiau pirmoji paminėta iš eismo įvykių gerinimo priemonių - pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą rengimo gerinimas, jų kvalifikacijos kėlimas. Todėl įdomu apibendrinti rezultatus į pareigūnams pateiktą klausimą „Ar Jūsų nuomone pareigūnams sudarytos pakankamos sąlygos tobulėti ir kelti savo kvalifikaciją? Gauti rezultatai yra tokie: 42 % pareigūnų mano, kad sudarytos sąlygos yra pakankamos, 58 % apklaustųjų mano, kad sąlygos sudarytos nepakankamos. Vadinasi, beveik pusė pareigūnų mano, kad tobulėti ir kelti savo kvalifikaciją yra pakankamos sąlygos, todėl lieka neaišku, dėl objektyvių ar subjektyvių priežasčių pareigūnai nekelia savo kvalifikacijos ir netobulėja.

Siekiant, kad ikiteisminis tyrimas būtų atliktas kuo kokybiškiau, atliekami bylose veiksmai turi būti atlikti savalaikiai. Tirtos baudžiamosios bylos buvo analizuojamos pagal tai, kiek ir kokių ikiteisminio tyrimo veiksmų buvo atlikta per pirmąsias 3 paras ir kurie iš šių atliktų veiksmų turėjo reikšmingos įtakos ir efektyvumo tolimesnei tyrimo eigai ir rezultatams. Pateikiame gautus rezultatus:

Panevėžio m. VPK 85 bylose buvo atliktas 84 eismo įvykių apžiūros, 5 įtariamojo apklausos, 64 liudytojų apklausos, 8 parodymai patikrinimai įvykių vietoje, paskirtos 68 ekspertizės ar objektų tyrimas, paskirta 1 kardomoji priemonė, 1 papildoma įvykių vietos apžiūra, atlikta 20 daiktų apžiūrų, 1 bylose nieko neatlikta.

Panevėžio r. PK 65 tirtose bylose buvo atlikta 64 įvykių vietos apžiūros, 1 įtariamojo apklausa, 102 liudytojų apklausos, paskirtos 42 ekspertizės ar objektų tyrimai, 1 bylose nieko neatlikta.

Biržų r. PK 31 tirtose byloje buvo atlikta 31 įvykio vietos apžiūra, 34 liudytojų apklausos, paskirtos 4 ekspertizės ar objektų tyrimai, atliktos 2 daiktų apžiūros.

Pasvalio r. PK tirtose 28 bylose buvo atlikta 28 įvykio vietos apžiūros, 50 liudytojų apklausų, paskirtos 3 ekspertizės ar objektų tyrimai, atlikta 1 daiktų apžiūra.

Rokiškio r. PK tirtose 27 bylose buvo atlikta 27 įvykio vietos apžiūros, 3 įtariamojo apklausos, 18 liudytojų apklausų, 1 parodymas atpažinti, paskirtos 26 ekspertizės ar objektų tyrimai, 1 papildoma įvykio vietos apžiūra, atliktos 8 daiktų apžiūros.

Kupiškio r. KP tirtose 30 bylose buvo atlikta 30 įvykio vietos apžiūrų, 4 įtariamojo apklausos, 42 liudytojų apklausos, paskirtos 6 ekspertizės ar objektų tyrimai, atliktos 6 daiktų apžiūros. (žr. priedas Nr. 17)

Pastebime, kad įvykio vietos apžiūra Biržų r., Pasvalio r., Rokiškio r. ir Kupiškio r. policijos komisariatuose atliekama visu šimtu procentų, Panevėžio miesto ir rajono komisariatuose tik vienoje byloje įvykio vietos apžiūra nebuvo atlikta. Kaip minėjome, kad eismo įvykių bylose įvykio vietos apžiūra yra labai svarbus veiksmas ir šis įvykio vietos apžiūros rodiklis Panevėžio apskrities komisariatuose yra labai aukštas. Per pirmąsias 3 dienas taip pat yra nemažai atliekama liudytojo apklausų. Daugiausiai jų yra atliekama Panevėžio rajono, Pasvalio r. ir Kupiškio r. komisariatuose. Ekspertizė ar objektų tyrimas dažnai yra skiriamas Panevėžio miesto ir rajono, Rokiškio r. komisariatuose.

Paanalizuotume, ar šių veiksmų skubus atlikimas turėjo reikšmingos įtakos ir efektyvumo tolimesnei tyrimo eigai ir rezultatams. Visose bylose reikšmingos įtakos turėjo atlikta eismo įvykio vietos apžiūra, iš 13 atliktų įtariamojo apklausų 6, iš 310 atliktų liudytojo apklausų 111, iš 8 atliktų parodymų įvykio vietoje 4, iš 149 paskirtų objektų tyrimų ar ekspertizių 3 turėjo reikšmingos įtakos tolimesnei tyrimo eigai ir rezultatams (žr. priedas Nr. 18). Kaip matome, ne visi skubiai atlikti veiksmai turi reikšmingos įtakos ir efektyvumo tolimesnei tyrimo eigai ir rezultatams. Kaip neefektyvius dėl skubaus atlikimo veiksmus galime paminėti ekspertizės ar objekto tyrimo skyrimą, daiktų, turinčių nusikalstamai veikai tirti, apžiūrą.

Tyrimo metu buvo analizuota, kokius veiksmus pareigūnai laiko kaip efektyviausius, tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui. Pateiktus atsakymus buvo paprašyta sunumeruoti, efektyviausią įvardijant kaip „1“. Pateiksime gautus rezultatus, išdėstydami juos mažėjimo tvarka, „1“ pažymint efektyviausią:

1. Įvykio vietos apžiūra;
2. Liudytojų apklausos;
3. Įvykio vietos tyrimas;
4. Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas;

5. Parodymų patikrinimas vietoje;
6. Įtariamojo apklausa;
7. Eksperimentas;
8. Parodymas atpažinti;
9. Akistata;
10. Ne viešo pobūdžio ikiteisminio tyrimo veiksmai (telekomunikacijų tinklais perduodamos informacijos kontrolė bei įrašų darymas ar kt.);
11. Krata;
12. Poėmis;

Pagal įvertinimą matome, kad, pareigūnų nuomone, įvykio vietos apžiūra yra pats svarbiausias veiksmas tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui ir su tuo turime pilnai sutikti. Taip pat svarbiais yra laikomos liudytojų apklausos, įvykio vietos tyrimas, ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas. Matome, kad procesines prievartos priemonės pagal efektyvumą, liko apačioje, pareigūnų nuomone, eismo įvykio bylose jos nėra efektingos ir svarbios.

Kartais dėl objektyvių ar kitų priežasčių yra nekokybiškai atliekamos įvykio vietos apžiūros ar pats ikiteisminis tyrimas. Todėl siekiant nustatyti šias priežastis, pareigūnams buvo pateiktas klausimas „Kokių veiksmų atlikimas sukelia daugiausia organizacinių, techninių problemų“, prašant pažymėti eilės tvarka nuo sudėtingiausio, rezultatai buvo tokie:

1. Eksperimentas;
2. Ne viešo pobūdžio ikiteisminio tyrimo veiksmai (telekomunikacijų tinklais perduodamos informacijos kontrolė bei įrašų darymas ar kt.);
3. Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas;
4. Įvykio vietos tyrimas;
5. Akistata;
6. Parodymų patikrinimas vietoje;
7. Poėmis;
8. Krata;
9. Parodymas atpažinti;
10. Įvykio vietos apžiūra;
11. Įtariamojo apklausa;
12. Liudytojų apklausos;

Kaip matome, pareigūnai eksperimento atlikimą nurodė kaip veiksma, sukeltą daugiausiai organizacinių ir techninių problemų. Apie problemas, susijusias su eksperimento atlikimu, minėjome ankstesniame skyriuje.

#### 4. EISMO ĮVYKIŲ KRIMINALISTINĖ PREVENCIJA IR JOS PLĖTRA PANEVĖŽIO APSKRITYJE

Nusikalstamumo ir jo prevencijos problema visuomet buvo laikoma ypač sudėtingu procesu, apimančiu tiek mokslinius (teorinius), tiek praktinius aspektus. Klausimas, kokiomis priemonėmis galima paveikti nusikalstamumą, kaip tinkamai derinti prevencinę ir represinę veiklą, kaip paveikti nusikalstamas veikas linkusius daryti asmenis, kad jie atsisakytų savo nusikalstamos veikos, kelia vis didesnę mokslininkų ir praktikų susirūpinimą<sup>74</sup>.

Užsienio šalių ir Lietuvos avaringumo rodiklių analizė rodo, kad šiuo metu Lietuvos kelių eismo saugumo būklė yra keletą kartų blogesnė nei daugelyje Europos šalių, tai susiję su didžiuliais socialiniais bei ekonominiais nuostoliais. Ši problema, kurią būtina neatidėliotinai spręsti, susijusi ne tik su didelio finansavimo poreikiu, bet, pirmiausia, su tinkamu veiklos, nukreiptos į avaringumo mažinimą, organizavimu bei reglamentavimu. Šalyje iki šiol pasigendama racionalios saugaus eismo užtikrinimo sistemos struktūros, kuri garantuotų visų jos grandžių veiklos nuoseklumą ir tarpusavio sąveiką. Eismo saugumo gerinimas - ilgalaikis procesas, reikalaujantis ne tik valstybės institucijų, bet ir visuomenės dėmesio bei dalyvavimo jame. Todėl būtina tiksliai nustatyti veiklos šioje srityje kryptis ir pagrindinius tikslus ir, orientuojantis į tai, užtikrinti tarpusavyje suderintą valstybės institucijų bei privačių asmenų veiklą, reikiamos teisinės bazės kūrimą ir kompleksinių priemonių, skirtų avaringumui mažinti, organizavimą.

Lietuvos Respublikoje saugaus eismo automobilių keliais teisinius pagrindus nustato „LR saugaus eismo automobilių keliais įstatymas“<sup>75</sup>. Įstatyme įtvirtinama, kad valstybinę eismo saugumo užtikrinimo politiką formuoja ir valstybinę eismo saugumo programą tvirtina Seimas. Ją įgyvendinti pavedama Vyriausybei, o įgyvendinimo kontrolę vykdo nuolatinė Valstybinė eismo saugumo komisija. Šis įstatymas nustato eismo saugumo automobilių keliais Lietuvos Respublikoje teisinius pagrindus, valstybės ir savivaldybių institucijų ir įstaigų pareigas įgyvendinant saugaus eismo politiką, eismo dalyvių mokymą, pagrindines eismo dalyvių, už kelių priežiūrą atsakingų asmenų, policijos, muitinės pareigūnų ir kitų tikrinančių pareigūnų teises ir pareigas, taip pat pagrindinius su transporto priemonių technine būkle, techninės būklės tikrinimu, transporto priemonių registravimu susijusius reikalavimus, eismo saugumo reikalavimus keliams, siekiant apsaugoti eismo dalyvių ir kitų asmenų gyvybę, sveikatą ir turtą, gerinti transporto ir pėsčiųjų eismo sąlygas. Saugiam eismui užtikrinti skirto prevencinio darbo veiksmingumą lemia valstybėje vykdoma teisinė politika, kurios esmę sudaro efektyviems

<sup>74</sup> Novikovienė L. Kriminalistinės profilaktikos samprata. Jurisprudencija, 2005, t.67(59); 83-91.

<sup>75</sup> Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas//Valstybės žinios. (Žin., 2000, Nr. 92-2883).

įstatymams funkcionuoti būtinų sąlygų užtikrinimas. Eismo dalyvių savo pareigų ir teisių suvokimas ir sąmojingas jų laikymasis - tai vienas pagrindinių teisinės politikos vykdymo efektyvumo rodiklių.

Saugiam eismui užtikrinti yra svarbūs visi kelių eismo saugumo sistemos elementai: keliai, transporto priemonės ir eismo dalyviai. Pirmųjų dviejų elementų veiklos užtikrinimas tiesiogiai priklauso nuo materialinių investicijų, o trečiojo elemento - eismo dalyvių - gebėjimą tinkamai funkcionuoti saugaus eismo sistemoje užtikrina ne tik materialinės sąnaudos, bet ir bendras visuomenės kultūros lygis, individų ar atskirų socialinių grupių psichologinės savybės, motyvacija dirbti, darbo įvertinimas ir kt.<sup>76</sup>.

Rūpindamasi eismo sauga, Susisiekimo ministerija pritarė policijos darbo tobulinimui, galinčiam pagerinti situaciją šalies keliuose ir yra įsitikinusi, kad eismo saugą padės užtikrinti nuo 2008 metų spalio 01 d. atkurta Kelių policija. Iki 2001 metų veikusią Kelių policiją atkurti numatoma įgyvendinant Lietuvos policijos plėtros programą<sup>77</sup>, kuri sudarys prielaidas, būtinas kryptingam ir kompleksiniam policijos įstaigų veiklos tobulinimui bei efektyvios ir racionaliai veikiančios Lietuvos policijos sistemos sukūrimui. Tikimasi, kad atkūrus ankstesnę policijos struktūrą, saugų eismą užtikrinančių pareigūnų darbas bus efektyvesnis. Kelių policija pagal policijos generalinio komisaro įgaliojimus formuos visos policijos sistemos politiką saugaus eismo srityje. Ši specializuota policijos įstaiga formuos ir įgyvendins policijos strategiją eismo saugumo srityje, nustatys prioritėtines kryptis ir priemones eismo saugumui gerinti, dalyvaus teisėkūros procesuose eismo saugumo užtikrinimo klausimais, rūpinsis eismo įvykių ir Kelių eismo taisyklių pažeidimų prevencija bei technine kontrole kelyje.

2008 metų spalio 01 d. Lietuvoje prasidėjo administracinė policijos reforma, kuria keičiama policijos organizacinė struktūra. Nuo šiol Lietuvoje liko dešimtyje apskričių veikiančių dešimt vyriausiųjų policijos komisariatų, kuriuose yra sukonzentruotos administravimo funkcijos. Teritorinės policijos įstaigos tapo struktūriniais apskričių policijos komisariatų padaliniais. Savivaldybių teritorijose veikia struktūriniai padaliniai - policijos komisariatai, o vienos ar kelių seniūnijų teritorijose - policijos nuovados.

Panevėžio miesto vyriausiasis policijos komisariatas (toliau - VPK) nuo reformos pradžios tapo Panevėžio apskrities vyriausiuoju policijos komisariatu, o buvę Panevėžio apskrities rajonų Policijos komisariatai tapo Panevėžio apskrities vyriausiojo policijos komisariato (Panevėžio, Pasvalio, Biržų, Kupiškio, Rokiškio) rajono policijos komisariatais.

---

<sup>76</sup> S. Greičius, K. Vitkauskas. Kelių policijos vykdomo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. Jurisprudencija, 2002, t. 35(27), P. 46.

<sup>77</sup> LR Seimo nutarimas „Dėl Lietuvos policijos sistemos plėtros programos patvirtinimo, 2006 m. gruodžio 21 d. Nr. X-1010, Vilnius, Valstybės Žinios, 2006.12.30



Panevėžio miesto VPK Viešosios policijos Eismo priežiūros skyrius po reformos tapo Kelių policijos biuru.

Paminėsime, kad Panevėžio apskrities VPK yra išsamiai analizuojama situacija keliuose. Analizuojamos avaringiausios vietos keliuose, pagal metų laikus, mėnesius, savaitės dienas, paros laiką, kad tokiu būdu būtų galima nustatyti avaringiausias ir pavojingiausias vietas, tose vietose sustiprinti ir tikslingai vykdyti prevenciją, įdiegti naujas saugaus eismo priemones. Taip pat analizuojama ir vertinama situacija, kur ir kada daugiausiai yra grubiai pažeidžiamos KET, pažeidimų vykdymo dinamika. Visi gauti rezultatai yra aptariami ir siekiant išvengti susidariusių problemų, ieškoma jų sprendimų būdų.

Siekiant užtikrinti saugų eismą ir pagerinti esamą situaciją miesto gatvėse ir užmiesčio keliuose, Panevėžio apskrities VPK Kelių policijos biuras vykdo akcijas, susijusias su saugaus eismo prevencija. Žinoma, kad labiausiai iš visų eismo dalyvių yra pažeidžiami pėstieji, tarp kurių yra ir vaikai, todėl didelis dėmesys yra skiriamas pirmiausia jiems. Per 2007 metus Panevėžio apskrityje buvo sužaloti ar žuvo 168 pėstieji, iš jų 47 vaikai, tarp jų 13 – dėl neatsargaus elgesio kelyje, iki 2008 metų spalio 1 d. buvo sužaloti ar žuvo 96 pėstieji, iš jų 29 vaikai, 10 iš jų dėl savo kaltės.

Policijos departamentas prie Vidaus Reikalų ministerijos, atkreipdamas dėmesį į tai, kad prasidėję naujieji mokslo metai būtų turiningi ne tik mokslo žinių ir naujų pasiekimų, bet ir saugūs kelyje į mokyklą ir iš jos, bei skatindamas visus eismo dalyvius, ypač suaugusiuosius, būti drausmingiems ir atsakingiems už savo elgesį kelyje, rugsėjo mėnesį skelbė saugaus eismo akciją “Saugiai į mokyklą – saugiai į namus”<sup>78</sup>. Atsižvelgiant į tai, Panevėžio m. VPK buvo sudarytas darbo planas “Dėl prevencinių priemonių vykdymo prasidėjus naujiems mokslo metams”, kurį sudarė tokios prevencinės priemonės:

- Žiniasklaidos priemonėse informuoti visuomenę apie eismo ypatumus mokslo metų pradžioje bei mokslo metų pradžioje vykdomas akcijas ir jų rezultatus.
- Inicijuoti pėsčiųjų perėjų esančių prie mokyklų apžiūrą bei jų tvarkymą.
- Rugsėjo 1-10 d. budėti prie mokyklų esančiose pėsčiųjų perėjose, pagrindinį dėmesį atkreipiant į moksleivių elgesį ir vairuotojų pareigų pėstiesiems vykdymą.
- Rugsėjo 1-10 d. budinti prie mokyklų tikrinti transporto priemones, kurias vairuoja mokiniai bei mokyklinius ir kitus autobusus, kurie atveža vaikus į mokyklas.
- Ekipažams dirbant maršrutuose atkreipti dėmesį į maršrute esančias mokyklas ir darželius, ypatingą dėmesį skiriant pėsčiųjų perėjoms, taip pat motociklų ir mopedų vairuotojų elgesiui keliuose.

---

<sup>78</sup> Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vidaus reikalų ministerijos “Dėl prevencinių priemonių vykdymo prasidėjus naujiesiems mokslo metams”, 2008-08-14, Nr. 5-S-5504

- Rugsėjo 1-10 d. organizuoti 2 trumpalaikius reidus, skirtus transporto priemonių vairuotojų blaivumui, apsvaigimui tikrinti.
- Rugsėjo 8-14 d., atsižvelgiant į Europos kelių policijos tinklo iniciatyvą organizuoti policinę priemonę „Saugos diržai“ (vairuotojų ir keleivių saugos diržų, vaikams skirtų specialių sėdynių naudojimo kontrolė).
- Patrulių užduotyse numatyti nemažiau kaip 2 kartus po 2 valandas darbo laiko vairuotojų ir keleivių saugos diržų bei vaikams skirta specialių sėdynių naudojimo kontrolei.
- Organizuoti Eismo priežiūros skyriaus kabinetinių pareigūnų reidą siekiant nustatyti vairuotojus ir keleivius važiuojančius be saugos diržų bei vairuotojus, vežančius vaikus ne vaikams skirtose specialiose sėdynėse.
- Prasidėjus mokslo metams (pageidaujant ir kreipiantis mokykloms, savivaldybėms) dalyvauti Švietimo ir mokslo ministerijos inicijuotoje pilietinėje akcijoje „Saugus kelias į mokyklą“ (savanorių budėjimas prie pėsčiųjų perėjų ir sankryžų, esančių šalia mokyklų) bei kitų įstaigų organizuojamose socialinėse akcijose.
- Rugsėjo-spalio mėn. organizuoti saugaus eismo pamokas (pokalbius, susitikimus) bendrojo lavinimo mokyklų I-ų klasių mokiniams.
- Įgyvendinant Lietuvos policijos sistemos plėtros programos įgyvendinimo priemonių vykdymo plano, patvirtinto Lietuvos policijos generalinio komisaro 2007 m. gruodžio 13 d. įsakymu Nr. 5-V-814, 3.1.1.2 punktą „Plėtoti prevencinį projektą „Saugūs ir sveiki mokykloje“, 2009 m. balandžio-gegužės mėn., suderinus su švietimo įstaigų administracija, organizuoti saugaus eismo pamokas bendrojo lavinimo mokyklų XI klasių mokiniams bei profesinio mokymo įstaigų auklėtiniams.
- Rugsėjo-kovo mėn. vykdyti tęstinę prevencinę priemonę „Būk matomas kelyje“, skirtą pėsčiųjų, dviratininkų, vadeliotojų saugumui kelyje užtikrinti (šių eismo dalyvių kontrolė, atšvaitų dalinimas, skatinimas tamsiuoju paros metu, esant blogam matomumui neštis šviečiantį žibintą, prie drabužių prisiegti atšvaitą ar vilkėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais).

Kaip matome iš pateikto prevencinių priemonių vykdymo darbo plano, Panevėžio m. VPK siekia užtikrinti visų eismo dalyvių saugumą, žinoma, didžiausia dėmesį skiriant vaikams.

Siekiant, kad jauni eismo dalyviai atsakingiau žiūrėtų į saugų eismą ir mažėtų jaunų žmonių, nukentėjusių eismo įvykiuose, miesto vidurinėse mokyklose yra pravedamos saugaus eismo pamokos, mokykloms padedama prarasti saugaus eismo viktorinas „Šviesoforas“ ir „Saugus ratas“. Vertėtų atkreipti dėmesį, kad pastarųjų metų statistikos ir tyrimų duomenimis, Lietuvoje pagrindinė nepilnamečių mirties priežastis yra nelaimingi įvykiai keliuose (apie 38 %

nepilnamečių žūva eismo įvykiuose). Tai didžiausias nepilnamečių iki 18 metų amžiaus mirtingumas Europos Sąjungos šalyse.

Panevėžio miesto savivaldybė ir „Lietuvos draudimas“ skelbia saugaus eismo akciją „Apsaugok mane“. Jau kelerius pastaruosius metus vykdoma akcija, prasidėjus mokslo metams, kviečia vairuotojus atkreipti dėmesį į labiausiai pažeidžiamus pėsčiuosius keliuose – vaikus. Šių metų rugsėjį moksleiviai į mokyklas vėl žingsniavo saugiai. Tai padaryti padėjo draudimo bendrovės „Lietuvos draudimas“ kartu su miesto ir rajono savivaldybėmis rengiama saugaus eismo akcija „Apsaugok mane“. Jos metu greta mokyklų esančias intensyvias perėjas savivaldybės paženklino specialiais akcijos ženklais, o pirmąją naujųjų mokslo metų savaitę „Lietuvos draudimo“ bendrovė per jas einančius moksleivius apdraus nuo nelaimingų atsitikimų.

Atsižvelgiant į Europos Komisijos 2003-10-21 rekomendaciją dėl kelių eismo saugumo srities nuostatų vykdymo užtikrinimo ir siekiant sumažinti eismo įvykių skaičių, organizuotos prevencinės saugaus eismo priemonės Panevėžio mieste ir Panevėžio apskrities keliuose. Jų metu dėmesys skiriamas dažniausiai eismo dalyvių daromiems KET pažeidimams, t. y. neblaiviams vairuotojams, leistino greičio viršijimo, saugos diržų nenaudojimo, nedrausmingų pėsčiųjų išaiškinimui, transporto priemonių techninės būklės kontrolei, naudojimosi mobiliojo ryšio priemonėmis, krovininių transporto priemonių kontrolė, motociklų, mopedų (motorolerių) ir dviračių vairuotojų kontrolė, autobusų vairuotojų daromiems KET pažeidimams ir kt.

Balandis visoje šalyje buvo paskelbtas saugaus eismo mėnesiu. Panevėžio m. VPK viešosios policijos patruliai ir Eismo priežiūros pareigūnai organizavo įvairias prevencijos priemones, kurių tikslas – mažinti eismo nelaimių skaičių. Buvo kontroliuojami vairuotojai, vadeliotojai, dviratininkai, pėstieji, tikrinamas vairuotojų blaivumas, vairuotojų ir keleivių saugos diržų naudojimas, motociklų ir mopedų vairuotojų saugos šalmų naudojimas, automobilių techninė būklė, vairavimo kultūra ir kt., miesto mokyklų vienuoliktokams pareigūnai pravedė saugaus eismo pamokas. Mieste buvo organizuotas neviešas patruliavimas, kurio metu miesto gatvėse buvo stebimi ne tik vairuotojai, bet ir pėstieji.

Lyginant su šviesiuoju paros metu, rizika pakliūti į nelaimingą atsitikimą tamsoje tiek pėstiesiems, tiek dviratininkams padidėja keletą kartų. Daugiau nei pusė pėsčiųjų ir kas penktas dviratininkas žūva arba sužeidžiamas tamsiuoju paros metu arba esant prieblandai. Judant be atšvaito neapšviestu keliu, rizika pakliūti į nelaimingą atsitikimą išauga iki 8-ių kartų, lyginant su pėsčiuoju, kuris naudoja atšvaitą. Apie 2/3 nelaimingų atsitikimų, kuriuose žuvo ar buvo sužaloti pėstieji, įvyko tamsiuoju paros metu arba prieblandoje. Daugumą nelaimių pėstieji patiria pereinami kelią arba gatvę. Kas ketvirtam žuvusiajam tamsiuoju paros metu, būtų buvę galima išsaugoti gyvybę, jei jis būtų turėjęs atšvaitą.

Pavojingiausios situacijos pėsčiajam yra tamsoje, kuomet automobiliai, įjungę trumpąsias šviesas, prasilenkia. Jei pėsčiasis be atšvaito, jį automobilio vairuotojas pastebės tik prieš keliasdešimt metrų. Jeigu automobilio greitis 80 km/val., tai vairuotojas kažin ar suspės pradėti stabdyti anksčiau, nei susidurs su pėsčiuoju. Jei pėsčiasis su atšvaitu, net ir tokiose situacijose vairuotojas jį pastebės mažiausiai prieš 100 metrų. Važiuojant su tolimosiomis šviesomis, pėsčiasis su atšvaitu matomas jau iš kelių šimtų metrų. Tuo tarpu pėsčiasis, judantis be atšvaito, pastebimas tik maždaug prieš šimtą metrų. Atšvaitas pėsčiajam yra būtinas ir gyvenamosiose vietovėse, todėl kad ten dažnai apšvietimas yra menkas, susidaro pusšėšėlių ir šešėlių zonos, dėl kurių pėsčiąjį pastebėti labai sunku. Pėsčiasis su atšvaitu yra geriau matomas, nes atšvaitas gražina į jį atsimušančią šviesą jos siuntėjui.

Siekiant, kad pėsčiasis būtų gerai matomas tamsoje, Panevėžio m. VPK pareigūnai, vykdydami saugaus eismo akcijas, dalina vaikams atšvaitus, aiškina, dėl ko juos reikia prisiegti einant prieblandoje ar tamsoje. Per 2008 m. devynis mėnesius Panevėžio apskrityje tamsiu paros metu buvo sužaloti ar žuvo 28 pėstieji, iš jų 7 vaikai, kurie nukentėjo dėl savo neatsargumo.

2007 metais Panevėžio mieste pėsčiųjų perėjose buvo sužalota 56 pėstieji. Kaip matome, pėsčiasis ir per pėsčiųjų perėją eidamas nėra saugus. Siekiant pagerinti matomumą ir apšvietimą pėsčiųjų perėjose, J. Basanavičiaus ir Algirdo, Nemuno ir G. Petkevičaitės - Bitės gatvių sankirtose, Panevėžyje, buvo įrengtos pėsčiųjų perėjos su kryptiniu apšvietimu.

Ieškodami naujų saugaus eismo prevencijos formų, Panevėžio m. VPK pareigūnai bendradarbiauja su Šv. Apaštalų Petro ir Povilo bažnyčios parapijiečiais, jaunimas gilina saugaus eismo žinias, dalyvauja viktorinoje, pareigūnai organizuoja akcijas, atsako į jaunuomenės klausimus, vaikai piešia plakatus saugaus eismo tema.

Daugiau dėmesio eismo saugai policija gali skirti ir šį 2008 metų balandžio 9 dieną įsigaliojus KET pakeitimams, numatantiems atvejus, kada galima nekviesti policijos į eismo įvykio vietą. Tai leidžiama, jei eismo įvykio metu nesužeidžiamas arba nežūva žmogus, eismo įvykyje dalyvauja ne daugiau kaip dvi motorinės transporto priemonės, su eismo įvykiu susiję eismo dalyviai sutaria dėl eismo įvykio aplinkybių. Šiais atvejais eismo dalyvis gali nekviesti policijos į eismo įvykio vietą, o užpildęs eismo įvykio deklaraciją dėl žalos atlyginimo kreiptis į draudiką<sup>79</sup>.

Minėti KET pakeitimai jau duoda akivaizdžių rezultatų – įsigaliojus naujai tvarkai, policija užregistruoja perpus mažiau eismo įvykių. Tai ženklus policijos darbo palengvinimas, įvertinant tai, kad Lietuvoje kasmet vidutiniškai įvyksta apie 84 tūkst. eismo įvykių, kuriuose

---

<sup>79</sup> Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“/Valstybės žinios. 2003, Nr. 7-263.

apgadinamos tik transporto priemonės. Mažiau laiko sugaišdama eismo įvykių registravimui, policija gali skirti daugiau dėmesio KET pažeidimų prevencijai ir išaiškinimui.

Panevėžio apskrityje, iki įsigaliojant šiems KET pakeitimams, vidutiniškai per 3 mėnesius buvo užregistruojama 1505 techninių eismo įvykių, po balandžio devintos dienos jų per 3 mėnesius vidutiniškai užregistruota 675. Kaip pastebime, įvykių užregistruojama beveik 2,5 karto mažiau ir tai yra nemažas policijos darbo krūvio palengvinimas.

Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu buvo patvirtinta Valstybinė saugaus eismo automobilių keliais 2005–2010 metų programa<sup>80</sup>, kurios paskirtis - sudaryti kryptingo ir ilgalaikio saugaus eismo gerinimo sąlygas, numatyti ir įgyvendinti atitinkamas priemones, padėsiančias sumažinti avaringumą keliuose, kad eismo sauga keliuose būtų pasiekta ne mažinant žmonių judėjimo laisvę, bet padarant ją saugesnę. Šia programa taip pat siekiama įgyvendinti Europos Sąjungos tikslą – iki 2010 metų sumažinti per pusę žuvusiųjų per kelių eismo įvykius. Siekiant numatytų tikslų, programoje numatyti šie uždaviniai:

1. Padidinti saugos diržų, vaikiškų specialių saugos lopšių ir saugos kėdučių naudojimą;
2. Sumažinti apsvaigusių nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ir kitų psichiką veikiančių medžiagų asmenų, vairuojančių transporto priemones;
3. Sugriežtinti važiavimo greičio kontrolę;
4. Pagerinti vairuotojų mokymą ir egzaminavimą;
5. Pagerinti pėsčiųjų ir dviratininkų saugumą;
6. Sustiprinti vairuotojų darbo ir poilsio režimo kontrolę;
7. Gerinti eismo kultūrą ir eismo dalyvių švietimą;
8. Gerinti eismo kontrolės, medicinos pagalbos ir gelbėjimo tarnybų darbą;
9. Šalinti eismo įvykių priežastis avaringuose miestų ir užmiesčio kelių ruožuose;
10. Sukurti kelių eismo saugos audito sistemą;
11. Gerinti transporto priemonių saugumą;
12. Tobulinti teisinę bazę.

Šūkis „stop karui keliuose“ manome buvo pradėtas naudoti tam, kad visuomenė atkreiptų dėmesį į tragišką padėtį Lietuvos keliuose. Karas keliuose verčia imtis įvairių saugumo priemonių: investuojama į greičio matuoklius, griežtinami įstatymai. 2007 metų spalio pabaigoje automagistralėje Vilnius–Kaunas–Klaipėda pastatyti šeši standai su daugelį šokiruojančia informacija apie kelyje įvykusias autoavarijas, sužeistus ir žuvusius žmones. 2008 metais, Panevėžio m. VPK VP EPS pareigūnų siūlymu, tokie standai pastatyti ir automagistralėje

---

<sup>80</sup> 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

Vilnius - Panevėžys. Apie šios priemonės veiksmingumą byloja ir pastarųjų dvejų metų avaringumo statistika, – nelaimingų įvykių su skaudžiausiomis pasekmėmis sumažėjo.

Neigiamą įtaką avaringumui daro Lietuvoje dar labai gajus pseudokolektyviškumo principas, kai vairuotojas, pamatęs kelyje dirbančius policijos pareigūnus, važiuodamas toliau perjunginėja šviesas ir apie „pavojų“ išpėja kitus eismo dalyvius, tarp kurių yra ir neblaivių ar neturinčių teisės vairuoti asmenų. Visuomenėje trūksta nepakantumo Kelių eismo taisyklių pažeidėjams. Dažnai policijos nubaustas neblaivus prie vairo sulaukytas asmuo greičiau sulaukia gailėsčio, o ne paniekos. Žmonėms atrodo, kad visuomenėje žinomas žmogus už pažeidimus nubaudžiamas per švelniai, o ūkininkas ar darbininkas - per griežtai, nors abiem buvo paskirtos adekvačios jų padarytai veikai nuobaudos<sup>81</sup>.

Eismo dalyvius skatinti laikytis taisyklių reikalavimų galima pasitelkus tiek neigiamas, tiek teigiamas priemones. Neigiamos priemonės, tokios kaip baudų reklamavimas ar kontrolė keliuose, turi gana trumpą poveikį ir yra veiksmingos tik tuo metu, kai jos yra vykdomos.

Saugaus eismo gerinimas priklauso ne tik nuo socialinių akcijų. Specialistai įsitikinę, jog labai svarbu kurti ir tinkamą įstatymų bazę, kuri leistų sutramdyti piktybinius pažeidėjus, ignoruojančius kitų saugumą kelyje dėl asmeninių charakterio savybių.

Galime pastebėti, kad saugus eismas priklauso ne tik nuo vairuotojų profesionalumo ir vairavimo kultūros, bet ir nuo pėsčiųjų, dviratininkų eismo taisyklių mokėjimo, kultūros.

Anketoje pateikus klausimą „Kokie, Jūsų nuomone, veiksniai turi daugiausia įtakos eismo saugumui?“, pareigūnų nuomonės buvo tokios: 32 % pareigūnų mano, kad daugiausia įtakos eismo saugumui turi žema eismo dalyvių kultūra, 22 % nurodo, kad įtakoja vairuotojų neatidumas ir pėsčiųjų nesilaikymas saugaus eismo taisyklių, 10 % nurodo prevencinį auklėjamąjį darbą, 5 % kelių dangos kokybę, 4 % visuomenės nušalinimą sprendžiant saugaus eismo problemas, 3 % automobilių techninę būklę, 2 % maršrutinių autobusų sustojimas ne stotelių vietose (žr. priedas Nr. 19). Kiti nurodyti veiksniai buvo paminėti kaip tinkamas eismo organizavimas ir ypač naujų elementų statymas ir įrengimas (tai naujų automobilių aikštelių, viadukų, požeminių ar virš kelio pėsčiųjų perėjų, žiedinių sankryžų įrengimas), mažos baudos. Matome, kad pareigūnų nuomone, daugiausia įtakos eismo saugumui turi žema eismo dalyvių kultūra. Pritariame šiai nuomonei, nes pirmiausia, norint kad kažkas pasikeistų aplinkui, reikia pradėti keistis nuo savęs.

Pareigūnai į pateiktą klausimą „Ar, Jūsų nuomone, skiriamas pakankamas dėmesys eismo saugumo prevencijai?“, 46 % atsakė „taip“, 54 % atsakė „ne“. Visgi daugiau kaip pusė apklaustų pareigūnų mano, kad eismo saugumo prevencijai nėra skiriamas pakankamas dėmesys.

---

<sup>81</sup> Autorių kolektyvas. Kaip mokyti saugaus eismo. Red. S. Semėnienė, Metodinė knyga. 2007, Vilnius, P. 45

Anketoje pareigūnams buvo pateiktas klausimas „Jūs manote, kad eismo saugumas pagerės jeigu bus“ bei pateiktos gerinimo priemonės. Pateikiame analizės rezultatus dėl pareigūnų nuomonės apie priemones gerinant eismo saugumą:

- Sugriežtinta atsakomybė už KET pažeidimus – 21 %
- Bus realiai išieškamos baudos iš KET pažeidėjų – 15 %
- Aktyvinamas paskaitų pravedimas apie saugų eismą (darželiuose, mokyklose, darbovietėse ir t.t.) – 11 %
- Visuomenė bus geriau informuojama apie eismo įvykių pasekmes – 10 %
- Viešai skelbiami KET pažeidėjų asmens duomenys – 8 %
- Pailgintas mokymo laikotarpis vairuoti automobilį – 9 %
- Visuomenė netoleruos KET pažeidėjų elgesio ir labiau bendradarbiaus su policija – 19 %
- Policijos pareigūnai sąžiningai atliks savo pareigas – 6 %
- Eismo saugumas niekada nepagerės – 1 % (žr. priedas Nr. 20)

Nors Lietuvos Respublikos Administracinių teisės pažeidimų kodeksas<sup>82</sup> (toliau ATPK) buvo pakeistas, žymiai padidinant baudas už kai kuriuos KET pažeidimus, pareigūnų nuomonė, kaip matome, kad atsakomybę dar reikia griežtinti.

Tikimės, kad įgyvendinus jau suplanuotas saugaus eismo gerinimo priemones bei papildant jas naujomis idėjomis pavyks eismo dalyviams įrodyti, kad KET laikymasis reikalingas ne tam, kad taip nori ir to pageidauja valstybinės institucijos ar politikai, bet jos reikalingos tam, kad padėtų užtikrinti jų pačių saugumą keliuose.

---

<sup>82</sup> Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas//Valstybės žinios. 1985, Nr. 1-1.

## IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. Integruojant šalies kelių transportą į Europos transporto sistemą, saugus eismas keliais tampa prioritetine sritimi ir teisėsaugos institucijoms. Lietuva yra vienintelė Europos Sąjungos šalis, kurioje kasmet žūva daugiau kaip 200 žmonių vienam mln. gyventojų. Panevėžio apskritis, lyginant su kitomis apskritimis, užima penktą vietą pagal įvykdomų nusikalstamų veikų skaičių kelių transporto srityje. Eismo saugumo problema valstybėje reikalauja kompleksinio požiūrio į ją įvairiais aspektais.

2. Tinkamas eismo įvykių rekomendacijų ir metodikos bei kriminalistikos žinių išmanymas ir taikymas yra pagrindiniai šaltiniai eismo įvykių tyrimo praktikai efektyvinti.

3. Ne visi Panevėžio apskrities policijos komisariatų tyrėjai turi pakankamai kriminalistikos žinių ir patirties, išmano tyrimo metodikos ypatumus, supranta eismo įvykių kriminalistinės charakteristikos reikšmę ir svarbą. Gauti rezultatai rodo, kad nuo to, ar įvykio vietos apžiūroje dalyvavęs pareigūnas toliau atliko ikiteisminį tyrimą, didelės reikšmės bylos eigai ir tyrimo kokybei neturi.

4. Esminės klaidos daromos jau pirmame ikiteisminio tyrimo etape – įvykio vietos apžiūroje. Nėra užfiksuojami pėdsakai, objektų radimo, atsitrenkimo vietos, nenustatoma susidūrimo ar partrenkimo vieta, neužfiksuotas kelio profilis, kelio ženklavimas, nenurodyta kelio dangos būklė. Šios klaidos įtakoja tolimesniam ikiteisminiam tyrimui ir jo kokybei.

5. Nėra skiriamas pakankamas dėmesys pasitelkiant specialistus eismo įvykio vietos apžiūrai. Tik 15 % išanalizuotų bylų įvykio vietos apžiūroje dalyvavo specialistas. Pasitelkiamų specialistų žinios dauguma atvejų yra vertinamos gerai.

6. Analizuotose bylose prokuroras pats ikiteisminio tyrimo ir praktiškai jokių atskirų ikiteisminio tyrimo veiksmų, išskyrus kardomųjų priemonių skyrimą, neatliko.

7. Nusistovėjusi eismo įvykių tyrimo praktika Panevėžio apskrities komisariatuose neigiamai įtakoja eismo įvykių tyrimo efektyvumą:

- 78,6 % ištirtų bylų įvykio vietos apžiūra atlikta su trūkumais - neužfiksuojamas šukių pabyrėjimas, nenustatoma susidūrimo, partrenkimo vieta, nepažymimos stabdymo, vilkimo ir kt. žymės - dėl ko tai vėliau turi įtakos tolimesnei tyrimo eigai;

- 28 % ištirtų bylų nebuvo galima atkurti viso ar dalies įvykio vaizdo;
- per ilgas vidutinis ikiteisminio tyrimo laikas - 4 mėnesiai.

8. Eismo saugumo gerinimas - ilgalaikis procesas, reikalaujantis ne tik valstybės institucijų, bet ir visuomenės dėmesio bei dalyvavimo jame. Todėl būtina tiksliai nustatyti veiklos šioje srityje kryptis ir pagrindinius tikslus ir, orientuojantis į tai, užtikrinti tarpusavyje



suderintą valstybės institucijų bei privačių asmenų veiklą, reikiamos teisinės bazės kūrimą ir kompleksinių priemonių, skirtų avaringumui mažinti, organizavimą.

Apibendrinus policijos pareigūnų apklausos ir atliktų ikiteisminių tyrimų eismo įvykių bylose gautų rezultatų analizę, tobulinant eismo įvykių tyrimą, gerinant eismo įvykių kriminalistinę prevenciją ir jos plėtrą Panevėžio apskrityje, rekomenduotume:

- įkurti padalinius (atskirų pareigūnų grupes), kurie specializuotųsi eismo įvykių tyrime;
- gerinti pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą rengimą, kelti jų kvalifikaciją, pareigūnams organizuoti specialius kursus, apmokymus;
- siekiant geriau įforminti įvykio vietą, organizuoti specialistų ir tyrėjų dalyvavimą eismo įvykio vietos apžiūroje;
- aktyvinti eismo įvykių kriminalistinę prevenciją: įgyvendinti numatytas saugaus eismo programas, gerinti saugaus eismo organizavimą, analizuoti ir kuo skubiau šalinti eismo įvykių priežastis avaringuose miestų ir užmiesčio kelių ruožuose, skatinti eismo dalyvius suvokti ir sąmojingai laikytis savo pareigų ir teisių, rengti reidus ir akcijas aiškinant grubius KET reikalavimų pažeidimus – neblaivius, neturinčius teisės vairuoti asmenis, piktybiškai viršijančius greitį, nevykdančius pareigų pėstiesiems, griežtinti atsakomybę už šiuos ir kitus KET pažeidimus;
- motyvuoti ir skatinti pareigūnus, siekiant išaiškinti ir užkirsti kelią daromiems KET pažeidimams, gerinant saugaus eismo prevenciją.

Jurgita Audickienė

2008-12-04

## **Eismo įvykių tyrimo praktika ir tobulinimo perspektyvos (remiantis Panevėžio apskrities medžiaga)**

### **Santrauka**

Darbas skirtas vienai iš aktualiausių šiuolaikinių problemų – eismo įvykių tyrimo ir kriminalistinės prevencijos bei jos plėtros tobulinimui. Šios problemos analizuojamos remiantis Panevėžio miesto ir rajono, Pasvalio, Kupiškio, Rokiškio, Biržų rajonų policijos komisariatuose atliktų bylų ikiteisminio tyrimo eismo įvykių bylose analize ir kriminalistinės prevencijos praktika, šių komisariatų pareigūnų apklausos rezultatais.

Darbe yra nagrinėjami ikiteisminio tyrimo eismo įvykių bylose pagrindiniai aspektai. Pateikiamas nusikalstamos veikos transporto saugumo srityje baudžiamasis teisinis įvertinimas, eismo įvykių kriminalistinė charakteristika Lietuvos Respublikos ir Panevėžio apskrities mastu, eismo įvykių bylose atliekami ikiteisminio tyrimo veiksmai, šių veiksmų atlikimo praktika Panevėžio apskrities komisariatuose. Nagrinėjamos teorinės ir praktinės problemos, su kuriomis susiduria pareigūnai atlikdami ikiteisminio tyrimo veiksmus. Išanalizavus Panevėžio apskrities policijos komisariatuose atliktus ikiteisminius tyrimus, pateikiamos pastebėtos problemos, trūkumai, klaidos. Pateikiama apklaustų Panevėžio apskrities pareigūnų nuomonė įvairiais klausimais, susijusiais su eismo įvykių tyrimu, esamomis problemomis, susiduriama sunkumais ir eismo saugumo gerinimo priemonėmis.

Darbe yra pateikiamos išvados dėl ikiteisminio tyrimo eismo įvykių bylose gerinimo, dėl tyrėjų daromų esminių klaidų atliekant pirminius ikiteisminio tyrimo veiksmus, atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą, surenkant ir fiksuojant pėdsakus bei kitus įrodymus, pateikiami pasiūlymai dėl eismo saugumo prevencijos gerinimo ir prevencinių priemonių panaudojimo.

***The investigation practice of traffic events and of its improvement perspectives  
(what concerns the material of Panevėžys district)***

*Summary*

*The work is devoted to one of the most actual today's problems – to the investigation of traffic events and criminal prevention and the improvement of its expansion. These problems are analyzed which is based on the town and region of Panevėžys, the region of Pasvalys, Kupiškis, Rokiškis and Biržai – in their police commissariats where they fulfilled analyses in the cases of traffic events before – the – trial investigations and the practice of criminal prevention, besides, including the results of the oral questioning of officers of commissariats.*

*In the work the main aspects are analyzed before – the – trial investigation in the traffic events cases. There you can find the punishable low estimation of criminal action in the transport security sphere, the criminal characteristic of the Lithuanian Republic and in Panevėžys region, before – the – trial investigation actions are fulfilled in the traffic cases, the practice of these fulfilled actions in the commissariats of Panevėžys district. There theoretical and practical problems are researched in which the officers come across fulfilling before – the – trial investigation actions. After analyzing the fulfilled before – the – trial investigations in Panevėžys region police commissariats here you are given the noticed problems, imperfections and mistakes. Here you can find the district officers' opinion on different questions in connection with the traffic events investigation with today's traffic problems, with difficulties and traffic security improving problems.*

*In the work there are given conclusions for the improvement work before – the – trial investigation of the traffic events cases for the investigations making essential mistakes when they fulfill the first before – the – trial investigation actions establishing the place of traffic events, collecting and fixing the footmarks and other material evidence. Here there are also given other suggestions for traffic security prevention and preventive means of traffic employment.*

## LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Lietuvos Respublikos konstitucija//Valstybės žinios. 1992, Nr.33-1014.
2. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. Baudžiamasis kodeksas//Valstybės žinios. 2000, Nr.89-2741.
3. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas//Valstybės žinios. 1985, Nr. 1-1.
4. Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. Baudžiamojo proceso kodeksas//Valstybės žinios. 2002, Nr. 37-1341.
5. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. Civilinis kodeksas//Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262.
6. Lietuvos Respublikos teismo ekspertizės įstatymas//Valstybės žinios. 2002, Nr. 4969.
7. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas//Valstybės žinios. 2000, Nr. 92-2883.
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“//Valstybės žinios. 2003, Nr. 7-263.
9. Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso komentaras. I Tomas. Vilnius, Teisinės informacijos centras, 2003.
10. Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso komentaras. II Tomas. Vilnius, Teisinės informacijos centras, 2003.
11. Lietuvos policijos generalinis komisaro įsakymas „Dėl autoavarijų apskaitos instrukcijos ir autoavarijų kortelių pildymo taisyklių patvirtinimo“ 2002 m. balandžio 24 d. Nr. 215. Vilnius.
12. Asmenų, padariusių nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui, socialinės reabilitacijos programa, kalėjimų departamento prie Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos direktoriaus įsakymas nr. 4/07-243, 2003-12-19.
13. LR Teisingumo ministro ir LR Socialinės apsaugos ir darbo ministro įsakymas “Dėl sveikatos sutrikdymo masto nustatymo taisyklių patvirtinimo“ 2003 m. gegužės 23 d. Nr.V-298/158/A1-86.
14. LR Seimo nutarimas „Dėl Lietuvos policijos sistemos plėtos programos patvirtinimo, 2006 m. gruodžio 21 d. Nr. X-1010, Vilnius, Valstybės Žinios, 2006.12.30.

15. Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vidaus reikalų ministerijos „Dėl prevencinių priemonių vykdymo prasidėjus naujiesiems mokslo metams:“, 2008-08-14, Nr. 5-S-5504.
16. 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.
17. Lietuvos policijos generalinio komisaro įsakymas „Dėl policijos patrulių veiklos instrukcijos patvirtinimo, Nr. 660, 2002-12-24, Vilnius.
18. Kurapka E., Malevski H., Palskys E., Kuklianskis S. Kriminalistikos technikos pagrindai. Vilnius, Eugrimas, 1998.
19. Palskys E., Kazlauskas M., Danisevičius P. Kriminalistika. Vilnius, Mintis, 1985.
20. Pošiūnas P. Kriminalistinės ekspertizės. Vilnius, Spauda, 1997.
21. Pošiūnas P. Teismo ekspertizės pagrindai. Vilnius, Spauda, 1994.
22. Stungys K. Autoįvykio vietos tyrimas. Vilnius, Lietuvos teisės akademija, 2000.
23. Skverelis S., Giršvildas V., Neįskaitinės autoavarijos tyrimo metodika. Vilnius, Lietuvos teisės akademija, 1999.
24. Burda R., Krikščiūnas R., Latauskienė E., Malevski H., Matulienė S. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius, 2004.
25. Burda R., Kriminalistikos taktika, LTU, 2001, Vilnius.
26. Burda R., Kuklianskis S. Apklausa ikiteisminio tyrimo metu (taktikos teorija ir praktika). Mykolo Romerio universitetas. Vilnius, 2007.
27. Autorių kolektyvas. Kaip mokyti saugaus eismo. Red. S. Semėnienė, Metodinė knyga. Vilnius, 2007.
28. Lukoševičienė O. Autoįvykių analizė ir modeliavimas. Vilnius, Technika, 2001.
29. Teismo ekspertizės: jų skyrimas, klausimų formulavimas ir medžiagos joms rengimas. Vilnius, Lietuvos teismo ekspertizių centras, 2004.
30. Teismo autotechninė, teismo transporto trasologinė ir kompleksinė teismo medicininė-autotechninė ekspertizė (skyrimas ir medžiagos ruošimas): metodinės rekomendacijos. Vilnius, Lietuvos teismo ekspertizių centras, 2000.
31. Malevski H. Įvykio vietos apžiūra. Vilnius, Lietuvos teisės akademija, 1999.
32. Криминалистика, учебник для высших юридических учебных заведений, Москва, 2004.
33. Нургалиев Б. М. Первоначальный этап расследования дорожно - транспортных преступлений при столкновениях транспортных средств, , Москва, 1988.

34. Новиков С. И., Методика расследования преступных нарушений правил дорожного движения, Киев, 1983.
35. Криминалистика, Москва, 1988.
36. Криминалистика, Москва, 1987 г. Том 1.
37. Криминалистика, учебник, Санкт-Петербург, 2001.
38. Зуев П. М. Тактика осмотра места дорожно - транспортного происшествия, Москва, 1986.
39. Драпкин Л. Я., Долинин В. Тактика отдельных следственных действий, Екатеринбург, 1994.
40. Грановский Г. Л., Корухов Ю. Г., Горская И. В. Транспортная-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Москва, Всесоюзный научно-исследовательский институт судебных экспертиз, 1988.
41. Александров А. И., Басалаев А. Н., Бежан-Бек В. Л. /ред. Эксархопуло А. А. Криминалистика. Санкт-Петербург, Лан, 2001.
42. Ищенко Е. Р. Криминалистика. Москва, Инфра-М, 2003.
43. Ищенко Е. Р., Торпок А. А. Криминалистика. Москва, Контакт, 2003.
44. Аверьянова Т. В., Белкин Р. С., Корухов Е. Г., Россинская Е. Р. /ред. Белкин Р. С. Криминалистика. Москва, Норма, 2002.
45. Аверьянова Т. В., Блинов Е. С., Возний В. В. /ред. Зинин А. М. Эксперт. Москва, Право и закон, 2003.
46. Майлис Н. П. Судебная трасология. Москва, Экзамин, 2003.
47. Россинская Е. Р. Криминалистика. Москва, Закон и право, 1999.
48. Баев О. Я., Бебия З. Р., Борбат А. В. /ред. Мозяков В. В. Руководство для следователей. Москва, Экзамин, 2005.
49. Гросс Г. Руководство для судебных следователей как система криминалистики. Москва, Лексест, 2002.
50. Методические рекомендации по ситуационному анализу дорожно-транспортных происшествий. Москва, Центральный научно-исследовательский институт судебных экспертиз, 1983.
51. Juškevičiūtė J. Specialių žinių naudojimas tiriant nusikaltimus: būklė ir perspektyvos: daktaro disertacija. Vilnius, 1998.
52. Zdanavičiūtė I. Baudžiamosios atsakomybės už transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimus problemas pagal naują LR BK.// LTU Jurisprudencija. - Vilnius, 2003, t. 45(37), P. 116-122.

53. Truncienė I. Kaltė ir jos nustatymas bylose, susijusiose su kelių transporto priemonių saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais. *Jurisprudencija*, 2004, t. 53(45); 33-42.
54. Truncienė I. Kaltė ir jos nustatymas bylose, susijusiose su kelių transporto priemonių saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais. *Jurisprudencija*, 2004, t. 53(45); 33-42.
55. Mišeikis Ž., Ikitėmsinio tyrimo pradėjimas kaip atskira baudžiamojo proceso stadija, *Jurisprudencija*, 2005, t. 67(59); 46-53.
56. Kuklianskis S., Matulienė S., Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos samprata, *jurisprudencija*, 2002, t. 29(21); 49-65.
57. Kažemikaitienė E., Matulienė S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika - vienas iš kriminalinės justicijos informacinės sistemos modelio kūrimo pagrindų Lietuvoje, *Jurisprudencija*, 2005 t. 65(57); 44-51.
58. Barkauskas A. Nusikaltimo tyrimo versijų teorijos realizavimo galimybės, *Jurisprudencija*, 2005, t. 65(57); 37-43
59. Barkauskas A. Nusikaltimo tyrimo tipinių versijų problemos, *Jurisprudencija*, 2004, t 53 (45), 23-32.
60. Barkauskas A., Nusikaltimo tyrimo versijų kėlimo pagrindo nustatymas, *Jurisprudencija*, 2003, t. 49(41); 113-120.
61. Kurapka E.V., Malevski H., Kažemikaitienė E. Kriminalistikos žinių poreikio ir jų taikymo praktikos Lietuvoje vertinimas. MRU *Jurisprudencija*, 2007, t. 12(112).
62. Malevski H. Įvykio vietos tyrimas: šiuolaikinės problemos ir raidos perspektyvos, *jurisprudencija*, 1998, t. 10(2); 179-185.
63. Teismų praktikos taikant įstatymus dėl atlyginimo turinės žalos, padarytos eismo įvykio metu, apibendrinimo apžvalga, 2000 m. birželio 16 d. Skelbta: Teismų praktika, 2000.07.27, Nr.: 13.
64. Juškevičiūtė. Specialisto instituto raida Lietuvos baudžiamajame procese. *Jurisprudencija*, 2005, t. 76(68); 13-20.
65. Greičius S., Vitkauskas K. Kelių policijos vykdomo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. *Jurisprudencija*, 2002, t. 35(27), P. 46.
66. Burda R. Naujas baudžiamojo proceso kodeksas - nauji kriminalistikos taktikos uždaviniai. // *Jurisprudencija*, 2003, t. 43(35); P. 14-15.
67. Malevski H. Įvykio vietos tyrimo instituto raida: atsiradimo prielaidos, įgyvendinimo problemos ir tobulinimo perspektyvos. MRU. *Jurisprudencija*.-Vilnius, 2006, t. 1(79).

68. Novikovienė L. Kriminalistinės profilaktikos samprata. Jurisprudencija, 2005, t.67(59); 83-91.

69. Lietuvos policijos generalinio komisaro įsakymas „Dėl teritorinių policijos įstaigų veiklos apžiūrint ir tiriant įvykio vietas tobulinimo koncepcijos patvirtinimo, 2006 m. liepos 24 d. Nr. 5-V-454, Vilnius.

70. <http://www.lvs.lt>

71. <http://www.lpept.lt>

72. [http://www.ltec.lt/veikla/m\\_rekomend.php](http://www.ltec.lt/veikla/m_rekomend.php)

73. baudžiamoji byla Nr. 2K-601/2006

74. baudžiamoji byla Nr. 2K-187/2005



**PRIEDAS NR. 1**

**Eismo įvykių 2007 / 2008 m. birželio mėn. ir nuo metų pradžios  
suvestinė pagal teritorinį administracinį suskirstymą**

Apskritis	Birželio mėn.						Nuo metų pradžios								
	Įvykių		Žuvo		Sužeista		Įvykių			Žuvo			Sužeista		
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	%	2007	2008	%	2007	2008	%
Alytaus	32	28	1	1	46	44	131	118	-9,9	11	11	St.	180	154	-14,4
Kauno	143	103	12	2	183	136	686	566	-17,5	56	42	-25	836	675	-19,3
Klaipėdos	73	40	5	4	99	43	390	277	-29	30	14	-53,3	492	347	-29,5
Marijampolės	49	33	6	0	61	39	226	167	-26,1	23	13	-43,5	289	204	-29,4
Panevėžio	43	31	8	6	50	29	228	180	-21,1	26	27	3,8	280	208	-25,7
Šiaulių	63	57	9	7	73	61	331	233	-29,6	31	16	-48,4	406	291	-28,3
Tauragės	25	9	1	2	33	9	109	67	-38,5	17	11	-35,3	139	78	-43,9
Telšių	26	23	3	4	30	30	122	111	-9	18	10	-44,4	166	135	-18,7
Utenos	27	20	2	5	40	25	107	90	-15,9	17	15	-11,8	132	113	-14,4
Vilniaus	124	112	34	9	166	154	648	578	-10,8	102	51	-50	775	692	-10,7

**PRIEDAS NR. 2**

**Eismo įvykių ir nukentėjusiųjų dinamika Lietuvoje 1980-2007 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
1980	6192	181,9	9,8	836*	24,5	1,33	4673 <sup>+</sup>	137,6	7,4
1981	6329	184,9	9,7	797*	23,3	1,22	4708 <sup>+</sup>	137,6	7,2
1982	6321	183,5	10	878*	25,3	1,34	4473 <sup>+</sup>	129,8	6,8
1983	6424	185,1	9,8	841*	24,2	1,28	4609 <sup>+</sup>	132,8	7,0
1984	6050	172,9	9,1	764*	21,8	1,15	4518 <sup>+</sup>	129,1	6,8
1985	4232	120,0	6,2	696*	19,7	1,02	4453 <sup>+</sup>	126,2	6,2
1986	4254	120,4	6	662*	18,6	0,93	4581 <sup>+</sup>	128,7	6,4
1987	4287	119,2	5,9	668*	18,6	0,92	4645 <sup>+</sup>	129,1	6,4
1988	4778	131,4	6,3	821*	22,6	1,09	5229 <sup>+</sup>	143,8	6,9
1989	5481	149,1	7,1	1011*	27,2	1,32	5892 <sup>+</sup>	160,3	7,7
1990	5135	135,8	6,3	1001*	26,9	1,24	5423 <sup>+</sup>	146,2	6,7
1991	6067	162,4	7,1	1173*	31,4	1,38	6558 <sup>+</sup>	175,5	7,7
1992	4049	108,1	4,6	836*	22,3	0,95	4194 <sup>+</sup>	111,9	4,7
1993	4319	115,6	4,7	958*	25,6	1,04	4490 <sup>+</sup>	120,1	4,9
1994	3902	104,8	4,1	765	20,5	0,80	4146	111,3	4,3
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	725	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	6600	195,8	3,3	739	21,9	0,37	8234	244,2	4,2

\* Žuvusiųjų skaičius eismo įvykiuose per 30 dienų, įvertinus redukcijos koeficientą (1,173). <sup>+</sup> Sužeistųjų skaičius eismo įvykiuose, įvertinus redukcijos koeficientą.

**PRIEDAS NR. 3**

**Eismo įvykių ir nukentėjusiųjų dinamika Lietuvoje per 2006 ir 2007 metus**

Eil. Nr.	Pavadinimas	GRUODIS				Per 12 mėn.					
		2006		2007		2006		2007		+/-	
1.	Eismo įvykiai <sup>1</sup>	686	389	584	364	6579	1927	6600	2041	0,3%	5,9%
1.1.	juose: žuvo <sup>1</sup>	85	57	72	56	759	327	739	338	-2,6%	3,4%
1.2.	sužeista <sup>1</sup>	769	430	651	381	8244	2279	8234	2422	-0,1%	6,3%
2.	Susidurta	194	100	127	58	2204	517	1988	440	-9,8%	-14,9%
3.	su dviračiais <sup>1</sup>	36	21	27	14	474	95	571	126	20,5%	32,6%
4.	Užvažiuota ant pėsčiojo <sup>1</sup>	328	202	297	211	2137	807	2232	895	4,4%	10,9%
5.	Užvažiuota ant kliūtis <sup>1</sup>	43	25	38	31	644	225	706	263	9,6%	16,9%
6.	Apvirto <sup>1</sup>	55	28	55	28	748	187	774	201	3,5%	7,5%
7.	Kitos <sup>1</sup>	30	13	40	22	372	96	329	116	-11,6%	20,8%
8.	<b>Žuvo:</b>										
8.1.	pėsčiųjų <sup>1</sup>	50	38	37	33	242	160	234	165	-3,3%	3,1%
8.2.	vairuotojų <sup>1</sup>	15	7	15	11	231	75	251	80	8,7%	6,7%
8.3.	keleivių <sup>1</sup>	15	9	15	7	201	56	176	50	-12,4%	-10,7%
8.4.	dviratinių <sup>1</sup>	2	1	5	5	65	25	73	38	12,3%	52%
9.	<b>Sužeista:</b>										
9.1.	pėsčiųjų <sup>1</sup>	294	172	276	189	2027	705	2129	785	5%	11,3%
9.2.	vairuotojų <sup>1</sup>	224	116	171	89	2566	657	2521	704	-1,8%	7,2%
9.3.	keleivių <sup>1</sup>	203	114	176	92	2938	788	2990	825	1,8%	4,7%
9.4.	dviratinių <sup>1</sup>	30	17	22	8	594	95	569	100	-4,2%	5,3%
10.	Įvykiai dėl vairuotojų kaltės	482	60	409	49	4860	773	5000	801	2,9%	3,6%
10.1.	juose: žuvo <sup>2</sup>	38	5	35	2	509	67	496	69	-2,6%	3%
10.2.	sužeista <sup>2</sup>	601	87	505	66	6636	1171	6731	1211	1,4%	3,4%
12.	Dėl neturinčių teisės vairuoti	42	20	41	14	573	243	748	293	30,5%	20,6%

	asmenų kaltės <sup>2</sup>										
12.1.	juose: žuvo <sup>2</sup>	3	2	6	0	87	18	126	23	44,8%	27,8%
12.2.	sužeista <sup>2</sup>	62	31	69	22	881	400	1142	474	29,6%	18,5%
13.	Dėl pėsčiųjų kaltės <sup>2</sup>	145	21	138	11	988	143	983	95	-0,5%	-33,6%
13.1.	juose: žuvo <sup>2</sup>	33	2	28	0	154	14	147	10	-4,5%	-28,6%
13.2.	sužeista <sup>2</sup>	114	21	117	11	861	138	868	89	0,8%	-35,5%
14.	Dėl dviratinių kaltės <sup>2</sup>	19	2	13	2	419	36	386	46	-7,9%	27,8%
14.1.	juose: žuvo <sup>2</sup>	2	0	3	0	44	3	39	1	-11,4%	-66,7%
14.2.	sužeista <sup>2</sup>	18	3	10	2	406	39	380	51	-6,4%	30,8%

PASTABOS:

<sup>1</sup> - antras skaičius reiškia atitinkamą reikšmę tamsoje;

<sup>2</sup> - antras skaičius reiškia atitinkamą reikšmę dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės;

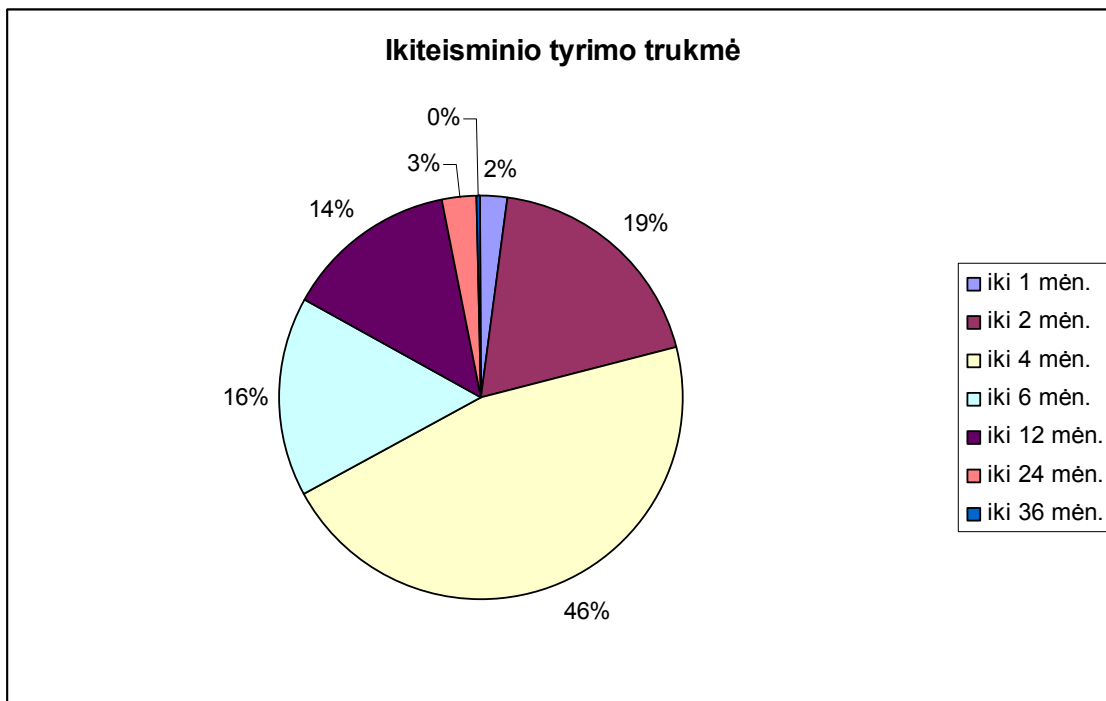
<sup>3</sup> - antras skaičius reiškia atitinkamą reikšmę dėl vaikų neatsargumo;

**PRIEDAS NR. 4**

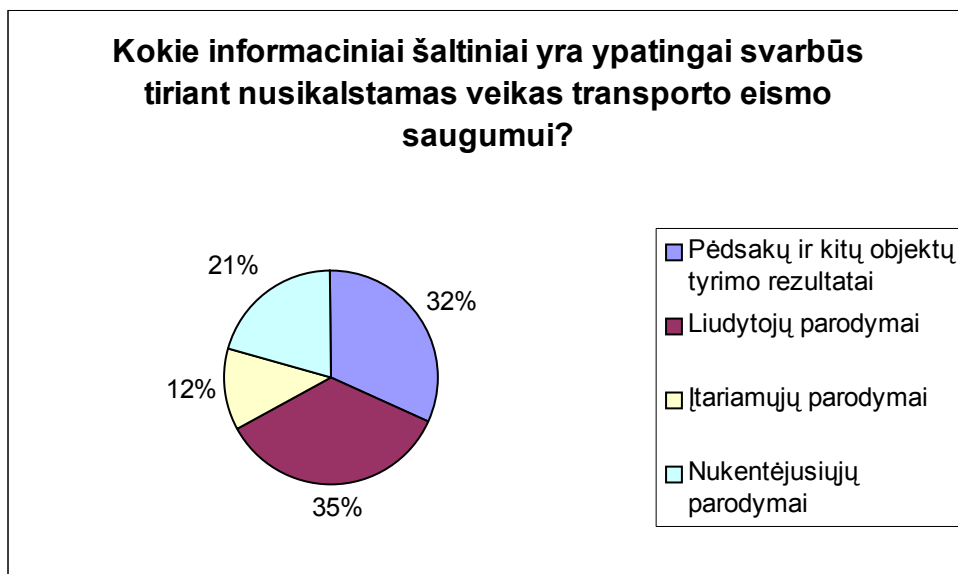
**EISMO ĮVYKIŲ STATISTIKA PANEVĖŽIO MIESTE PER 2007 – UOSIUS METUS**

	2006 m.	2007 m.	Padidėjimas/ Sumažėjimas
IŠ VISO EISMO ĮVYKIŲ	3572	4002	12,04%
IŠ JŲ ĮVYKDĖ NEBLAIVŪS	116	140	20,69%
ĮSKAITINIAI EISMO ĮVYKIAI	209	216	3,35%
IŠ JŲ ĮVYKDĖ NEBLAIVŪS	20	20	0,00%
ŽUVO	7	5	-28,57%
IŠ JŲ VAIKAI			0,00%
SUŽEISTA	231	242	4,76%
IŠ JŲ VAIKAI	52	44	-15,38%
NUKENTĖJO NEBLAIVIŲ PĖSČIŲJŲ	5	9	80,00%
1. IŠ VISO SUŽALOTA EISMO DALYVIŲ			
A) PĖSČIŲJŲ	96	106	10,42%
B) VAIRUOTOJŲ	64	68	6,25%
C) KELEIVIŲ	47	52	10,64%
D) DVIRATININKŲ	24	14	-41,67%
2. IŠ VISO ŽUVO EISMO DALYVIŲ:			
A) PĖSČIŲJŲ	5	3	-40,00%
B) TRANSP. PRIEM. VAIRUOTOJŲ	1	0	-100,00%
C) TRANSP. PRIEM. KELEIVIŲ	1	1	0,00%
D) DVIRATININKŲ	0	1	100 %
3. EISMO ĮVYKIŲ PRIEŽASTYS:			
A) DĖL PĖSČIŲJŲ KALTĖS	38	28	-26,32%
B) DĖL VAIRUOTOJŲ KALTĖS	155	177	14,19%
C) DĖL DVIRATININKŲ KALTĖS	16	11	-31,25%
D) IŠ ĮVYKIO VIETOS PASIŠALINO	24	14	-41,67%
KALTININKAS NENUSTATYTAS (IŠ ĮVYKIO VIETOS PASIŠALINO IR NEBUVO	14	6	-57,14%
EISMO  V. DĖL VAIRUOTOJŲ KALTĖS %	74,20%	81,94%	10,43%
EISMO  V. DĖL PĖSČIŲJŲ KALTĖS %	18,20%	12,96%	-28,79%
EISMO  V. DĖL DVIRATININKŲ KALTĖS %	7,60%	5,09%	-33,03%
KALTININKAS NENUSTATYTAS ( IŠ ĮVYKIO VIETOS PASIŠALINO IR NEBUVO SURASTAS)	6,70%	2,64%	-60,60%

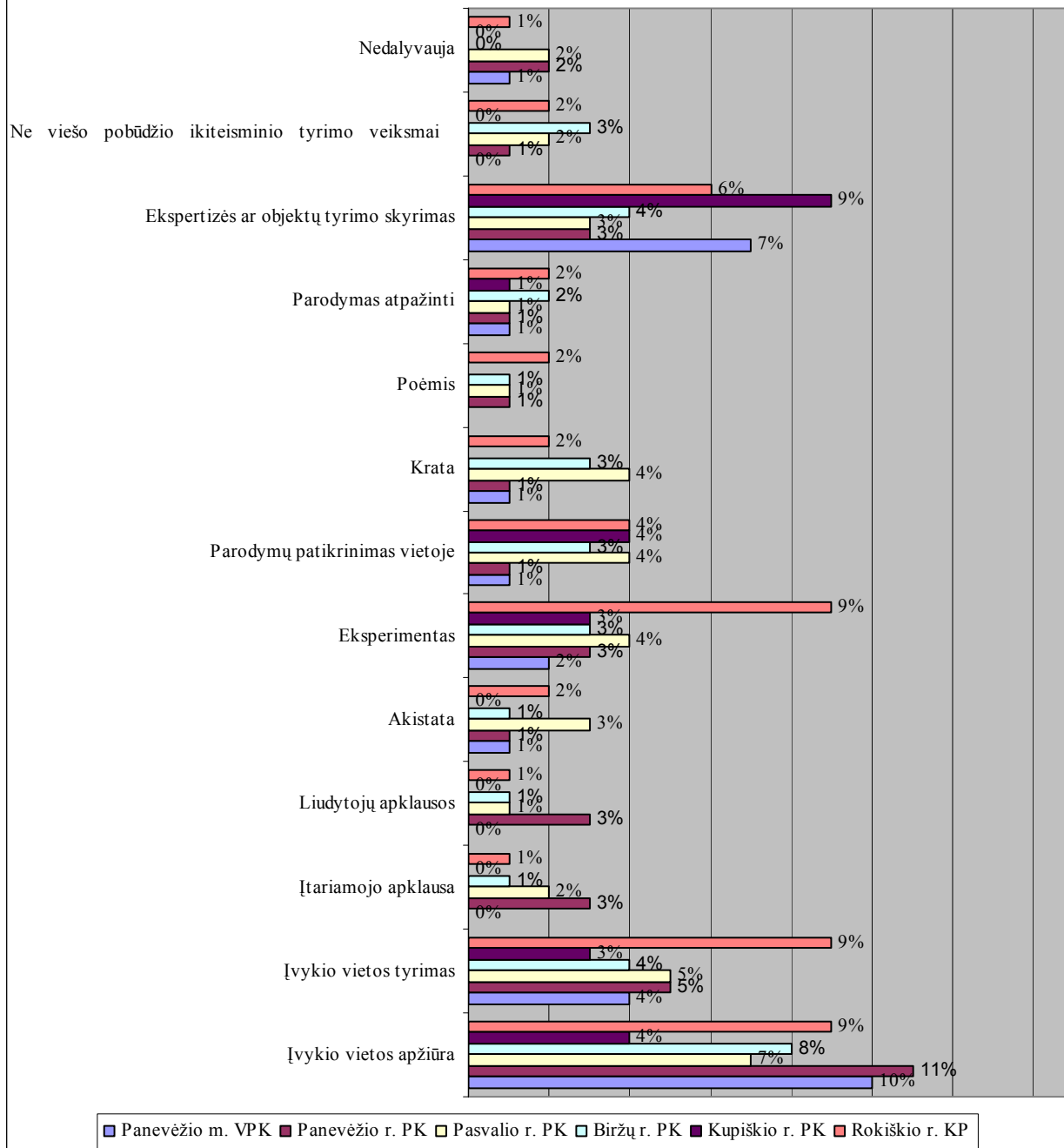
**PRIEDAS NR. 5**



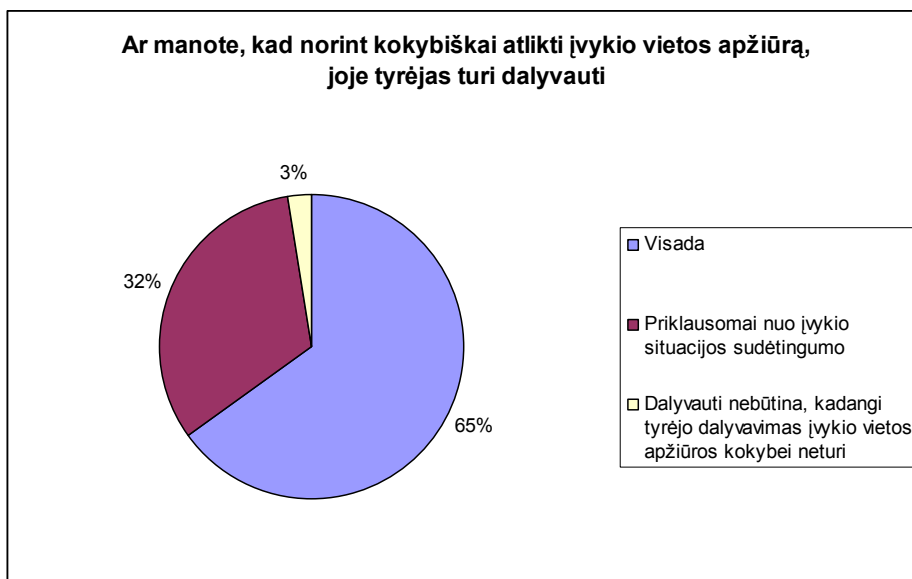
**PRIEDAS NR. 6**



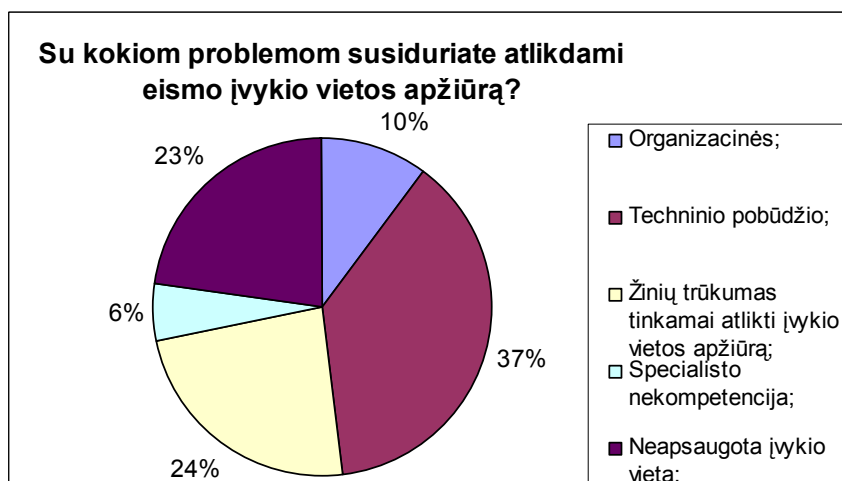
## Kokiuose kituose ikiteisminio tyrimo veiksmuose kviečiate (pasitelkiate) specialistus dažniausiai



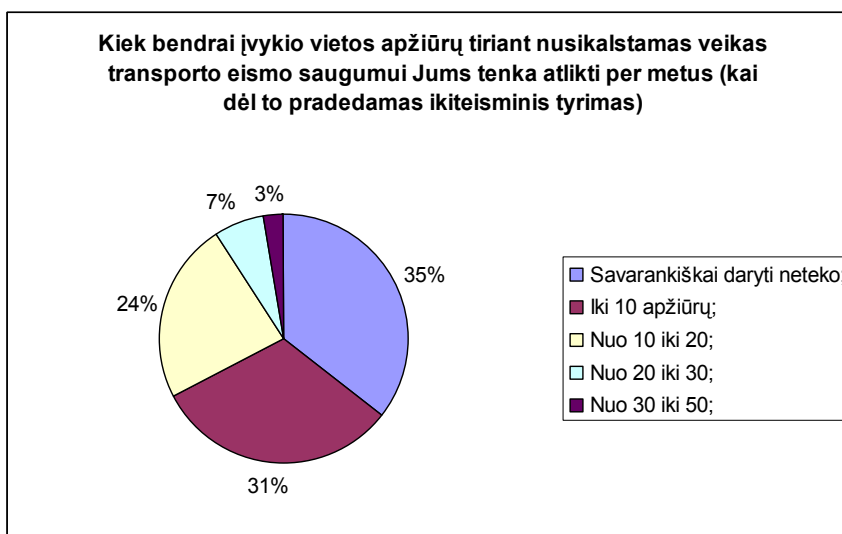
## PRIEDAS NR. 8



## PRIEDAS NR. 9



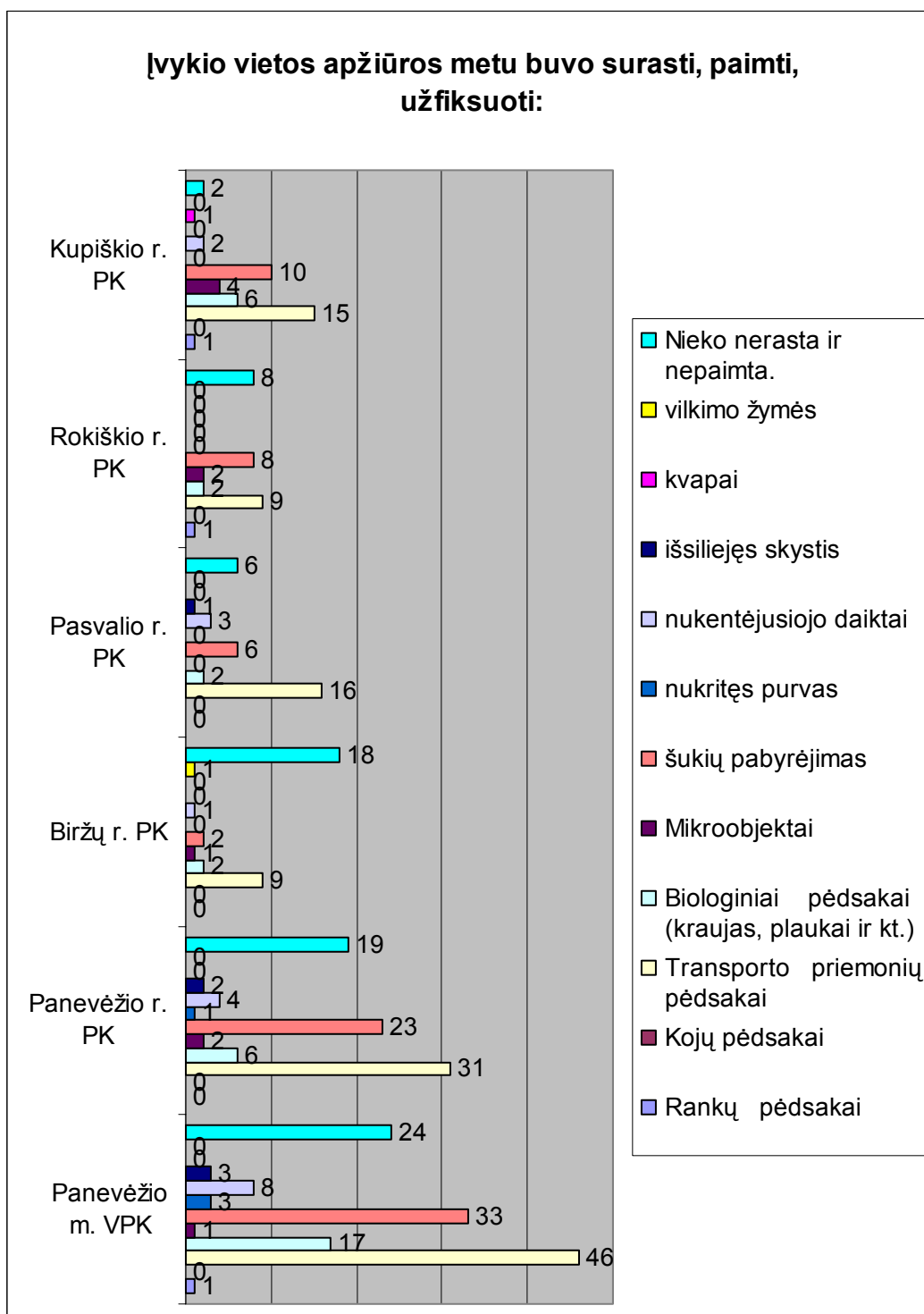
## PRIEDAS NR. 10





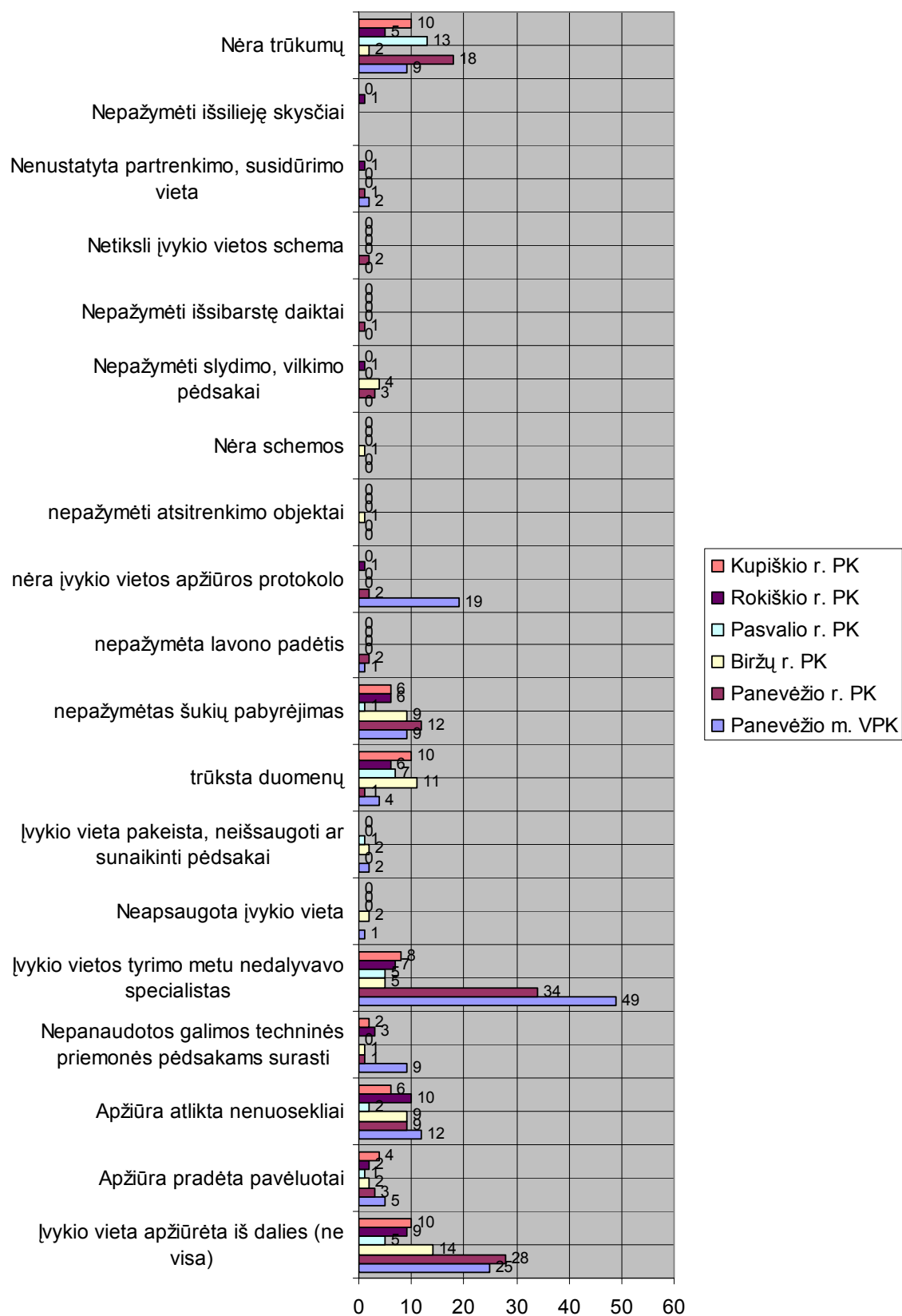
**PRIEDAS NR. 11**

**[vykio vietos apžiūros metu buvo surasti, paimti, užfiksuoti:**



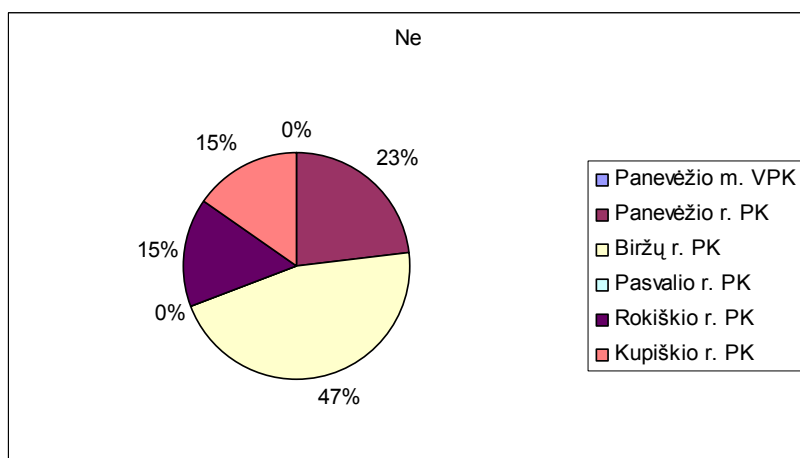
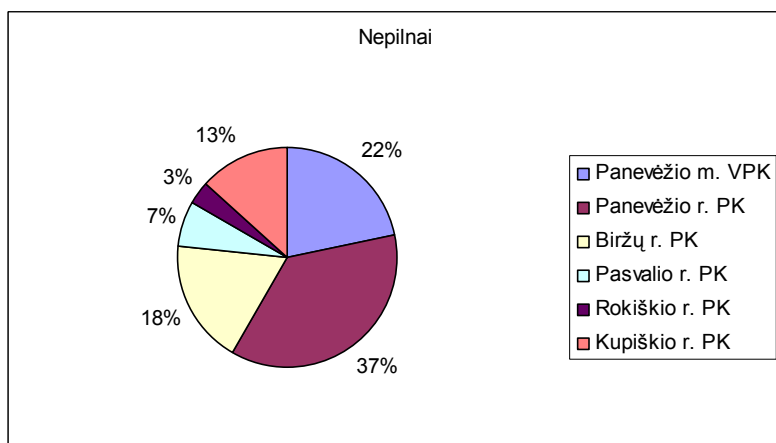
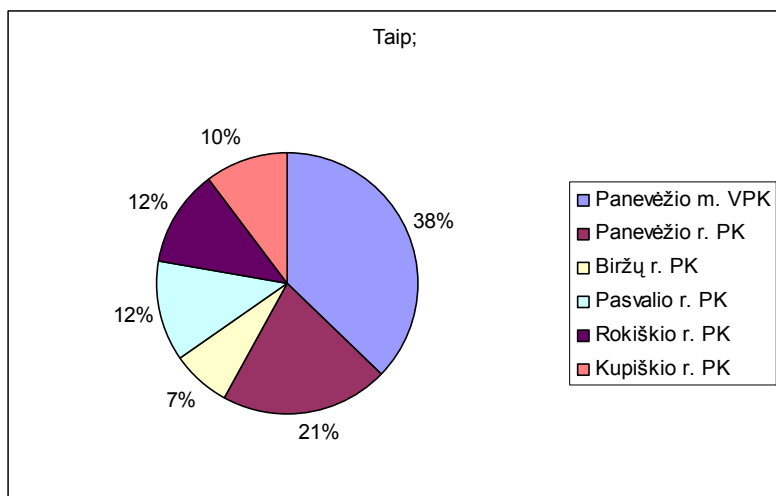
PRIEDAS NR. 12

Kokie įvykio vietos apžiūros trūkumai

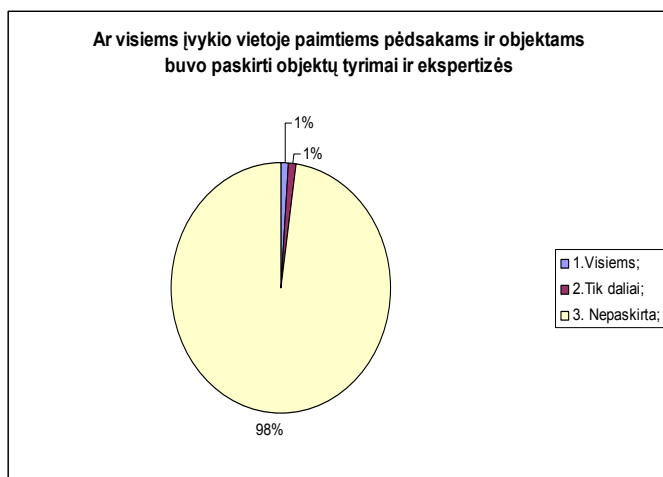


### PRIEDAS NR. 13

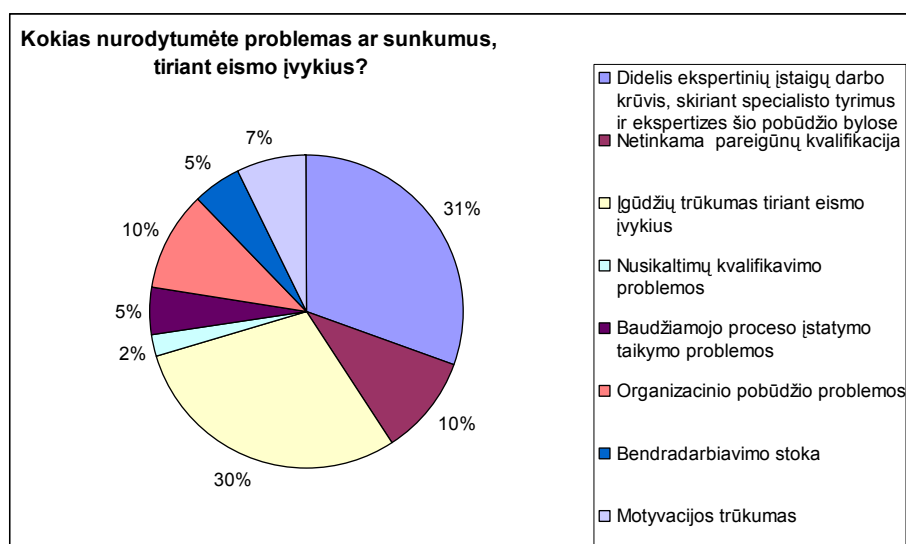
Ar iš įvykio vietos apžiūros protokolo, pateiktų fotonuotraukų ir kitų papildomų duomenų, galima sumodeliuoti pilną įvykio vaizdą?



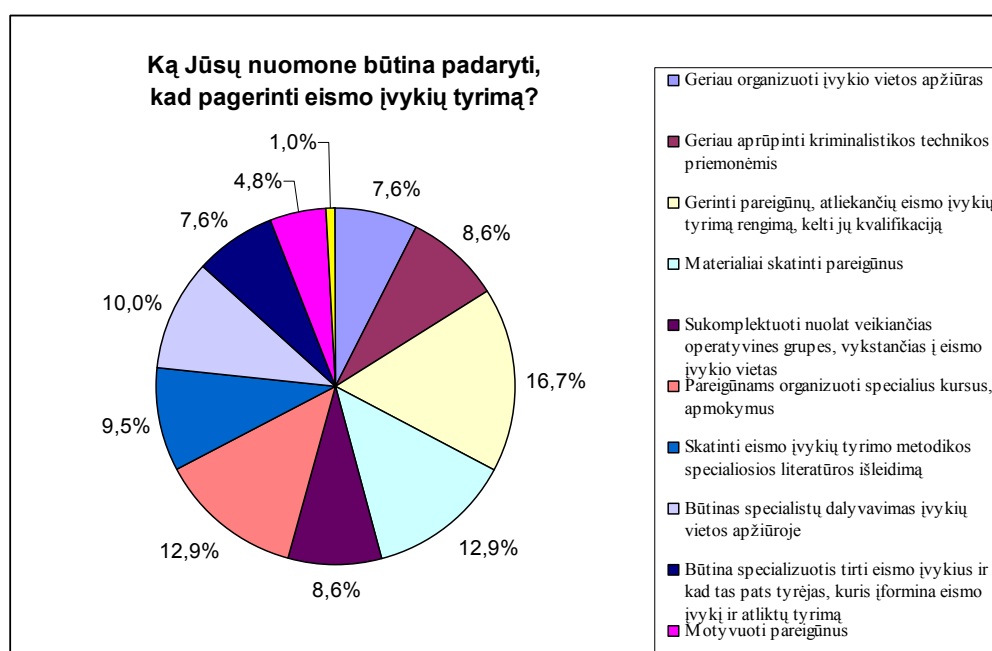
## PRIEDAS NR. 14



## PRIEDAS NR. 15



## PRIEDAS NR. 16



**PRIEDAS NR. 17**

**Kurie iš ikiteisminio tyrimo veiksmų, atliktų per pirmąsias 3 paras, turėjo reikšmingos įtakos ir efektyvumo tolimesnei tyrimo eigai ir rezultatams?**

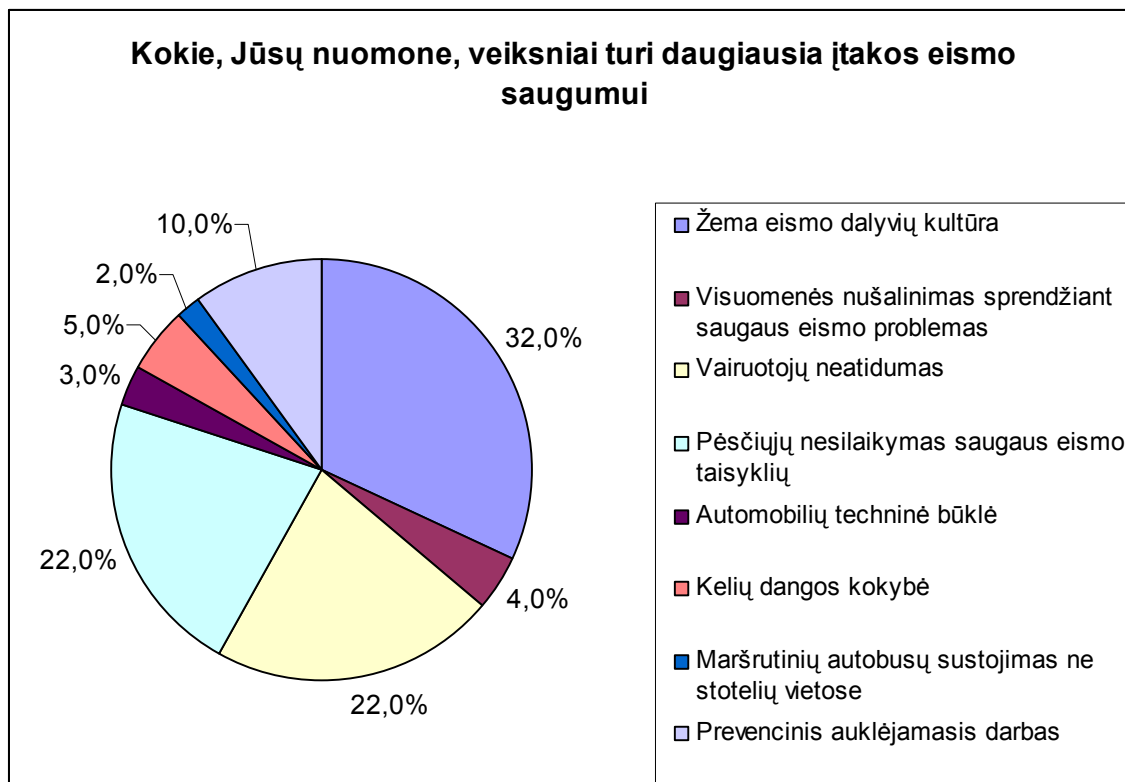
	Panevėžio m. VPK	Panevėžio r. PK	Biržų r. PK	Pasvalio r. PK	Rokiškio r. PK	Kupiškio r. PK
Įvykio vietos apžiūra;	84	64	31	28	27	30
Įtariamojo apklausa;	5	1	0	0	3	4
Liudytojo apklausa;	64	102	34	50	18	42
Akistata;	0	0	0	0	0	0
Ekspertas;	0	0	0	0	0	0
Parodymų patikrinimas įvykio vietoje;	8	0	0	0	0	0
Krata;	0	0	0	0	0	0
Poėmis;	0	0	0	0	0	0
Parodymas atpažinti;	0	0	0	0	1	0
Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas;	68	42	4	3	26	6
Paskirta kardomoji priemonė	1	0	0	0	0	0
Papildoma įvykio vietos apžiūra	1	0	0	0	1	0
Daiktų apžiūra	20	0	2	1	8	6
Nieko neatlikta	1	1	0	0	0	0

**PRIEDAS NR. 18**

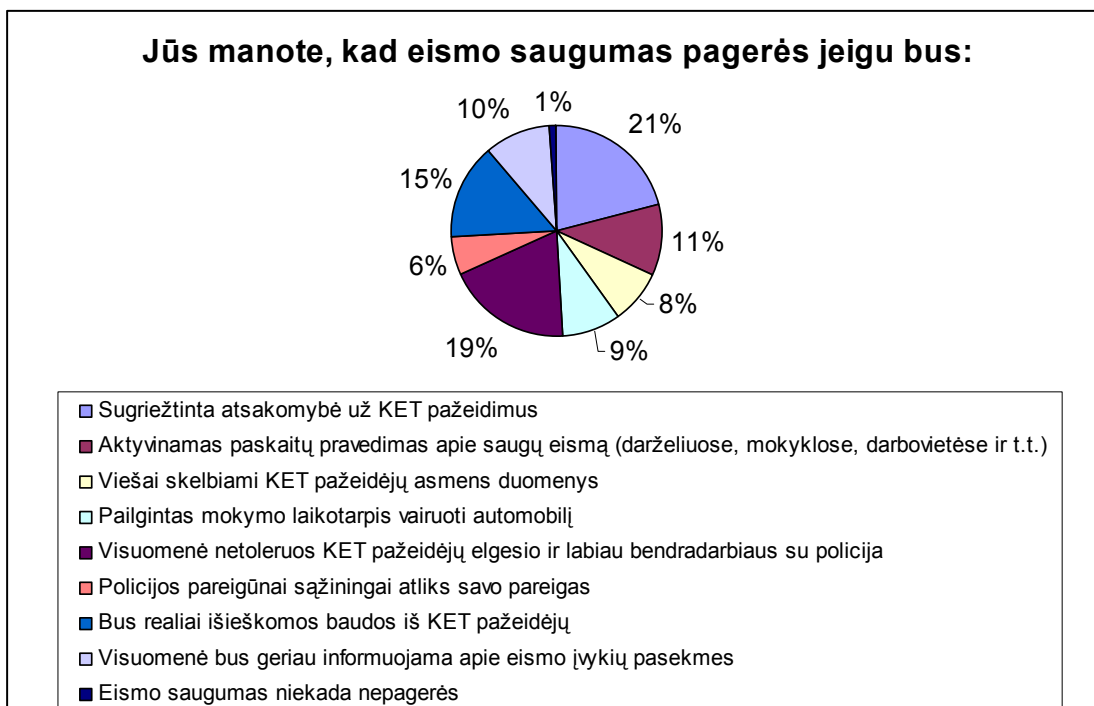
**Kurie iš ikiteisminio tyrimo veiksmų, atliktų per pirmąsias 3 paras, turėjo reikšmingos įtakos ir efektyvumo tolimesnei tyrimo eigai ir rezultatams?**

	Panevėžio m. VPK	Panevėžio r. PK	Biržų r. PK	Pasvalio r. PK	Rokiškio r. PK	Kupiškio r. PK	viso
Įvykio vietos apžiūra	84	64	31	28	27	30	264
Įtariamojo apklausa	2	0	0	0	2	2	6
Liudytojo apklausa	26	34	14	18	9	10	111
Parodymų patikrinimas įvykio vietoje	4	0	0	0	0	0	4
Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas	0	0	0	0	1	2	3

**PRIEDAS NR. 19**



**PRIEDAS NR. 20**



## **PRIEDAS NR. 21**

### **BAUDŽIAMŪJŲ BYLŲ TYRIMO ANKETOS PAVYZDYS**

#### **1. Ikiteisminio tyrimo įstaiga, atlikusi ikiteisminį tyrimą:**

---

#### **2. Trumpa bylos fabula**

---

#### **3. Eismo įvykio rūšis:**

1. Susidūrimas;
2. Užvažiavimas ant pėsčiojo;
3. Susidūrimas su dviratininku;
4. Užvažiavimas ant kliūties;
5. Apvirtimas;
6. Kiti eismo įvykiai.

#### **4. Koks priimtas sprendimas baudžiamojoje byloje:**

1. Atsisakyta pradėti ikiteisminį tyrimą;
2. Ikiteisminis tyrimas nutrauktas;
3. Ikiteisminis tyrimas yra baigtas surašius kaltinamąjį aktą;
4. Ikiteisminis tyrimas yra baigtas baudžiamuoju įsakymu;
5. Paskelbtas nuosprendis;
6. Kita.

#### **5. Ikiteisminio tyrimo trukmė:**

1. Iki 1 mėnesio;
2. Iki 2 mėnesių;
3. Iki 4 mėnesių;
4. Iki 6 mėnesių;
5. Iki 12 mėnesių (1 metai);
6. Iki 24 mėnesių (2 metai);
7. Iki 36 mėnesių (3 metai);
8. Virš 36 mėnesių (3 metų).

#### **6. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso straipsnis (-iai), pagal kurį pradėtas ikiteisminis tyrimas: \_\_\_\_\_**

**7. Ikiteisminį tyrimą atliko:**

1. Vienas tyrėjas;
2. Du tyrėjai;
3. Trys tyrėjai;
4. Prokuroras;
5. Kita.

**8. Eismo įvykio kriminalistinės situacijos sudėtingumas informaciniu požiūriu:**

1. Nesudėtinga situacija: įvykio vietoje yra visi įvykio dalyviai ir transporto priemonės, įvykio liudytojai.
2. Sudėtinga situacija: įvykio mechanizmas aiškus, bet įtariamasis iš įvykio vietos pabėgo, pasinaudodamas transporto priemone, kuri susijusi su įvykiu, arba be jos.
3. Sudėtingiausia situacija: neaiškus įvykis, nėra liudytojų, nežinoma su įvykiu susijusi transporto priemonė.

**9. Ar atliekant įvykio vietos apžiūrą dalyvavo specialistas?**

1. Taip;
2. Ne.

**10. Ar įvykio vietą apžiūrėjęs pareigūnas atliko ikiteisminį tyrimą baudžiamojoje byloje:**

1. Taip;
2. Ne;

**11. Ar įvykio vietos apžiūros metu buvo naudotos mokslinės techninės priemonės?**

1. Taip (kokios smulkiau): \_\_\_\_\_
2. Ne.
3. Nėra duomenų.

**12. Kokie papildomi būdai, be protokolo, buvo naudojami įvykio vietos apžiūros metu, įvykiui užfiksuoti?**

1. Fotonuotraukos;
2. Vaizdo įrašas;
3. Planai, brėžiniai, schemos;
4. Kita.



**13. Ar iš įvykio vietos apžiūros protokolo, pateiktų fotonuotraukų ir kitų papildomų duomenų, galima sumodeliuoti pilną įvykio vaizdą?**

1. Taip;
2. Nepilnai;
3. Ne;
4. Kita: \_\_\_\_\_

**14. Ar įvykio vietoje buvo paimti pėdsakai, įkalčiai, įrodymai ar kiti objektai?**

1. Taip;
2. Ne.

**15. Įvykio vietos apžiūros metu buvo surasti, paimti, užfiksuoti:**

1. Rankų pėdsakai;
2. Kojų pėdsakai;
3. Transporto priemonių pėdsakai;
4. Biologiniai pėdsakai (kraujas, plaukai ir kt.)
5. Mikroobjektai;
6. Kiti pėdsakai ir objektai \_\_\_\_\_
7. Nieko nerasta ir nepaimta.

**16. Ar visiems įvykio vietoje paimtiems pėdsakams ir objektams buvo paskirti objektų tyrimai ar ekspertizės?**

1. Visiems;
2. Tik daliai;
3. Nepaskirta;
4. Kita.

**17. Kokios yra įvykio vietos apžiūros kliūtys (trūkumai)?**

1. Įvykio vieta apžiūrėta iš dalies (ne visa);
2. Apžiūra pradėta pavėluotai;
3. Apžiūra atlikta nenuosekliai;
4. Nepanaudotos galimos techninės priemonės pėdsakams surasti;
5. Įvykio vietos tyrimo metu nedalyvavo specialistas;
6. Neapsaugota įvykio vieta;
7. Įvykio vieta pakeista, neišsaugoti ar sunaikinti pėdsakai;

8. Kiti trūkumai.

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

1. Įvykio vietos apžiūra;
2. Ekspertizė ar objektų tyrimas;
3. Eksperimentas;
4. Parodymų patikrinimas įvykio vietoje;
5. Apklausa;
6. Akistata;
7. Kita (įvardinti):

**18. Kokiuose ikiteisminio tyrimo veiksmuose dalyvavo prokuroras?**

1. Įvykio vietos apžiūra;
2. Liudytojo ar nukentėjusiojo apklausa;
3. Įtariamojo apklausa;
4. Parodymų patikrinimas įvykio vietoje;
5. Krata;
6. Apžiūra;
7. Poėmis;
8. Akistata;
9. Parodymas atpažinti;
10. Kita (įvardinti)

**19. Kiek ir kokių ikiteisminio tyrimo veiksmų buvo atlikta per pirmąsias 3 paras?**

1. Įvykio vietos apžiūra; \_\_\_\_\_
2. Įtariamojo apklausa; \_\_\_\_\_
3. Liudytojo apklausa; \_\_\_\_\_
4. Akistata; \_\_\_\_\_
5. Eksperimentas; \_\_\_\_\_
6. Parodymų patikrinimas įvykio vietoje; \_\_\_\_\_
7. Krata; \_\_\_\_\_
8. Poėmis; \_\_\_\_\_
9. Parodymas atpažinti; \_\_\_\_\_
10. Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas; \_\_\_\_\_

11. Kita (įrašyti): \_\_\_\_\_ ; \_\_\_\_\_

**20. Kurie iš ikiteisminio tyrimo veiksmų, atliktų per pirmąsias 3 paras, turėjo reikšmingos įtakos ir efektyvumo tolimesnei tyrimo eigai ir rezultatams?**

1. Įvykio vietos apžiūra; \_\_\_\_\_
2. Įtariamojo apklausa; \_\_\_\_\_
3. Liudytojo apklausa; \_\_\_\_\_
4. Akistata; \_\_\_\_\_
5. Eksperimentas; \_\_\_\_\_
6. Parodymų patikrinimas įvykio vietoje; \_\_\_\_\_
7. Krata; \_\_\_\_\_
8. Poėmis; \_\_\_\_\_
9. Parodymas atpažinti; \_\_\_\_\_
10. Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas; \_\_\_\_\_
11. Kita (įrašyti): \_\_\_\_\_ ; \_\_\_\_\_

**20. Kokios buvo paskirtos ekspertizės ar specialisto tyrimai surinktiems pėdsakams ar tyrimo objektais tirti:**

1. Rankų pėdsakų;
2. Kojų pėdsakų;
3. Transporto priemonių pėdsakų;
4. Trasologinės;
5. Mikrodalelių;
6. Biologinių pėdsakų (DNR);
7. Kvapo pėdsakų (odorologijos);
8. Fizikinė (metalizacijos);
9. Medicininė;
10. Kitos \_\_\_\_\_

**21. Per kiek laiko atlikti specialisto tyrimai ar ekspertizės? Kokie būtent (įrašyti)?**

1. Iki 1 mėnesio; \_\_\_\_\_
2. Nuo 1 iki 3 mėnesių; \_\_\_\_\_
3. Nuo 3 iki 6 mėnesių; \_\_\_\_\_
4. Nuo 6 iki 9 mėnesių; \_\_\_\_\_
5. Nuo 9 iki 12 mėnesių; \_\_\_\_\_

6. Nuo 12 iki 18 mėnesių; \_\_\_\_\_
7. Nuo 18 iki 24 mėnesių; \_\_\_\_\_
8. Virš 24 mėnesių; \_\_\_\_\_

**22. Kokias pastebėjote problemas ar taktines klaidas atliekant pirminius tyrimo veiksmus šioje baudžiamojoje byloje? Kaip vertinate atliktą tyrimą (labai gerai, gerai, patenkinamai, silpnai, blogai)?**

---

---

---

## **PPIEDAS NR. 22**

### **PAREIGŪNO APKLAUSOS ANKETOS PAVYZDYS**

**1. Teisėsaugos institucija, kurioje Jūs dirbate:**

---

**2. Jūsų amžius:**

1. Iki 30 m.;
2. Nuo 30 iki 40 m.;
3. Nuo 40 iki 50 m.;
4. Virš 50 m.

**3. Išsilavinimas (pažymint mokslinį laipsnį):**

1. Vidurinis;
2. Spec.vidurinis;
3. Aukštesnysis;
4. Aukštasis (ne teisės mokslai);
5. Aukštasis (teisės mokslai)
6. Kitas (nurodykite): \_\_\_\_\_

**4. Darbo stažas teisėsaugos institucijoje (-se):**

1. Iki 1 metų;
2. Nuo 1 iki 5 m.;
3. Nuo 5 iki 10 m.;
4. Nuo 10 iki 15 m.;
5. Nuo 15 iki 20 m.;
6. Virš 20 m.

**5. Pažymėkite, su kokia sritimi susijęs Jūsų darbas:**

1. Viešosios tvarkos apsauga;
2. Eismo priežiūros tarnyba ir (arba) pareigūnas, atliekantis ikiteisminį tyrimą;
3. Ekspertinė veikla (ekspertas, specialistas);
4. Kita (nurodykite): \_\_\_\_\_

**6. Kokie informaciniai šaltiniai yra ypatingai svarbūs tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui?**

1. Pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatai;
2. Liudytojų parodymai;
3. Įtariamųjų parodymai;
4. Nukentėjusiųjų parodymai;
5. Kita (nurodykite): \_\_\_\_\_

**7. Kokie ikiteisminio tyrimo veiksmai ir procesinės prievartos priemonės (toliau - veiksmai) yra dažniausiai atliekami tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui (sunumeruokite eilės tvarka)?**

1. Įvykio vietos apžiūra;
2. Įvykio vietos tyrimas;
3. Įtariamojo apklausa;
4. Liudytojų apklausa;
5. Akistata;
6. Eksperimentas;
7. Parodymų patikrinimas vietoje;
8. Krata;
9. Poėmis;
10. Parodymas atpažinti;
11. Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas;
12. Ne viešo pobūdžio ikiteisminio tyrimo veiksmai (telekomunikacijų tinklais perduodamos informacijos kontrolė bei įrašų darymas ar kt.);
13. Kita: \_\_\_\_\_

**8. Kokius veiksmus įvardintumėte kaip efektyviausius, tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui (pažymėkite mažiausiai 3 ikiteisminio tyrimo veiksmus, nuo pačio efektyviausio)?**

1. Įvykio vietos apžiūra;
2. Įvykio vietos tyrimas;
3. Įtariamojo apklausa;
4. Liudytojų apklausos;
5. Akistata;
6. Eksperimentas;
7. Parodymų patikrinimas vietoje;
8. Krata;
9. Poėmis;
10. Parodymas atpažinti;
11. Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas;
12. Ne viešo pobūdžio ikiteisminio tyrimo veiksmai (telekomunikacijų tinklais perduodamos informacijos kontrolė bei įrašų darymas ar kt.);
13. Kita: \_\_\_\_\_

**9. Kokių veiksmų atlikimas sukelia daugiausia organizacinių, techninių problemų (pažymėti eilės tvarka nuo sudėtingiausio)?**

1. Įvykio vietos apžiūra;
2. Įvykio vietos tyrimas;
3. Įtariamojo apklausa;
4. Liudytojų apklausos;
5. Akistata;
6. Eksperimentas;
7. Parodymų patikrinimas vietoje;
8. Krata;
9. Poėmis;
10. Parodymas atpažinti;
11. Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas;
12. Ne viešo pobūdžio ikiteisminio tyrimo veiksmai (telekomunikacijų tinklais perduodamos informacijos kontrolė bei įrašų darymas ar kt.);
13. Kita: \_\_\_\_\_

**10. Kiek bendrai įvykio vietos apžiūrų tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui Jums tenka atlikti per metus (kai dėl to pradedamas ikiteisminis tyrimas)?**

1. Savarankiškai daryti neteko;

2. Iki 10 apžiūrų;
3. Nuo 10 iki 20;
4. Nuo 20 iki 30;
5. Nuo 30 iki 50;
6. Kita (nurodykite): \_\_\_\_\_

**11. Ar Jūsų atliekamos eismo įvykio vietos apžiūros metu dalyvauja specialistai?**

1. Visada; 2. Dažniausiai; 3. Kartais; 4. Nedalyvauja; 5. Kita: \_\_\_\_\_

**12. Kokiuose kituose ikiteisminio tyrimo veiksmuose kviečiate (pasitelkiate) specialistus dažniausiai (išvardinkite eilės tvarka, dažniausiai nurodant kaip „1“)?**

1. Įvykio vietos apžiūra;
2. Įvykio vietos tyrimas;
3. Įtariamojo apklausa;
4. Liudytojų apklausos;
5. Akistata;
6. Eksperimentas;
7. Parodymų patikrinimas vietoje;
8. Krata;
9. Poėmis;
10. Parodymas atpažinti;
11. Ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas;
12. Ne viešo pobūdžio ikiteisminio tyrimo veiksmai (telekomunikacijų tinklais perduodamos informacijos kontrolė bei įrašų darymas ar kt.);
13. Kita: \_\_\_\_\_

**13. Su kokiom problemom susiduriate atlikdami eismo įvykio vietos apžiūrą?**

1. Organizacinės;
2. Techninio pobūdžio;
3. Žinių trūkumas tinkamai atlikti įvykio vietos apžiūrą;
4. Specialisto nekompetencija;
5. Neapsaugota įvykio vieta;
6. Kita (įvardinkite): \_\_\_\_\_

**14. Kaip vertinate Jūsų padalinio tyrėjų žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius?**

- |                  |                |
|------------------|----------------|
| 1. Puikiai;      | 5. Silpnai;    |
| 2. Gerai;        | 6. Blogai;     |
| 3. Vidutiniškai; | 7. Kita: _____ |
| 4. Patenkinamai; |                |

**15. Jeigu Jūsų nuomone tyrėjai yra ne visai kompetentingi tirti eismo įvykius, tai to priežastys yra:**

1. Nepakankamas pareigūnų išsilavinimas;
2. Kvalifikacijos trūkumas;
3. Nepakankamas pareigūnų išmanymas kriminalistikos ir kitų teisės mokslų;
4. Neturėjimas įgūdžių tirti eismo įvykius;
5. Būtina specializacija tiriant eismo įvykius;
6. Visi kompetentingi;
7. Kita (įvardinkite): \_\_\_\_\_

**16. Kaip vertinate pasitelkiamų specialistų žinias ir įgūdžius tiriant eismo įvykius?**

- |                  |                |
|------------------|----------------|
| 1. Puikiai;      | 5. Silpnai;    |
| 2. Gerai;        | 6. Blogai;     |
| 3. Vidutiniškai; | 7. Kita: _____ |
| 4. Patenkinamai; |                |

**17. Ar manote, kad norint kokybiškai atlikti įvykio vietos apžiūrą, joje tyrėjas turi dalyvauti:**

1. Visada;
2. Priklausomai nuo įvykio situacijos sudėtingumo;
3. Dalyvauti nebūtina, kadangi tyrėjo dalyvavimas įvykio vietos apžiūros kokybei neturi;
4. Kita (įvardinkite): \_\_\_\_\_

**18. Ar Jūsų komisariatare yra padalinys (grupė, atskiri pareigūnai), kuris specializuojasi eismo įvykių tyrime?**

1. Taip;
2. Ne.

**19. Kokias nurodytumėte problemas ar sunkumus, tiriant eismo įvykius?**



1. Didelis ekspertinių įstaigų darbo krūvis, skiriant specialisto tyrimus ir ekspertizes šio pobūdžio bylose;
2. Netinkama pareigūnų kvalifikacija;
3. Įgūdžių trūkumas tiriant eismo įvykius;
4. Nusikaltimų kvalifikavimo problemos;
5. Baudžiamojo proceso įstatymo taikymo problemos;
6. Organizacinio pobūdžio problemos;
7. Bendradarbiavimo stoka;
8. Motyvacijos trūkumas;
9. Kita (įvardinkite): \_\_\_\_\_

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

1. Geriau organizuoti įvykio vietos apžiūras;
2. Geriau aprūpinti kriminalistikos technikos priemonėmis;
3. Gerinti pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą rengimą, kelti jų kvalifikaciją;
4. Materialiai skatinti pareigūnus;
5. Sukomplektuoti nuolat veikiančias operatyvines grupes, vykstančias į eismo įvykio vietas;
6. Stiprinti kontrolę;
7. Pareigūnams organizuoti specialius kursus, apmokymus;
8. Skatinti eismo įvykių tyrimo metodikos specialiosios literatūros išleidimą;
9. Būtinai specialistų dalyvavimas įvykių vietos apžiūroje;
10. Būtina specializuotis tirti eismo įvykius ir kad tas pats tyrėjas, kuris informina eismo įvykį ir atliktų tyrimą;
11. Motyvuoti pareigūnus;
12. Jie ir taip gerai tiriami, nieko keisti nereikia.
13. Kita (įvardinkite): \_\_\_\_\_

**21. Ar Jūsų nuomone pareigūnams sudarytos pakankamos sąlygos tobulėti ir kelti savo kvalifikaciją?**

1. Taip;
2. Ne.

**22. Kokie, Jūsų nuomone, veiksniai turi daugiausia įtakos eismo saugumui?**

1. Žema eismo dalyvių kultūra;
2. Visuomenės nušalinimas sprendžiant saugaus eismo problemas;

3. Vairuotojų neatidumas;
4. Pėsčiųjų nesilaikymas saugaus eismo taisyklių;
5. Automobilių techninė būklė;
6. Kelių dangos kokybė;
7. Maršrutinių autobusų sustojimas ne stotelių vietose;
8. Prevencinis auklėjamasis darbas;
9. Kita (įvardinkite): \_\_\_\_\_

**23. Jūs manote, kad eismo saugumas pagerės jeigu bus:**

1. Sugriežtinta atsakomybė už KET pažeidimus;
2. Aktyvinamas paskaitų pravedimas apie saugų eismą (darželiuose, mokyklose, darbovietėse ir t.t.);
3. Viešai skelbiami KET pažeidėjų asmens duomenys;
4. Pailgintas mokymo laikotarpis vairuoti automobilį;
5. Visuomenė netoleruos KET pažeidėjų elgesio ir labiau bendradarbiaus su policija;
6. Policijos pareigūnai sąžiningai atliks savo pareigas;
7. Bus realiai išieškamos baudos iš KET pažeidėjų;
8. Visuomenė bus geriau informuojama apie eismo įvykių pasekmes;
9. Eismo saugumas niekada nepagerės;
10. Kita (įvardinkite): \_\_\_\_\_

**24. Ar, Jūsų nuomone, skiriamas pakankamas dėmesys eismo saugumo prevencijai?**

1. Taip;
2. Ne.

**Dėkojame už atsakymus.**