



VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
APLINKOS INŽINERIJOS FAKULTETAS
KELIŲ KATEDRA

Evaldas Morkūnas

**EISMO ĮVYKIŲ LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIUOSE APSKAITOS
SISTEMOS ANALIZĖ IR VERTINIMAS
ANALYSIS AND EVALUATION OF ROAD ACCIDENT DATA
MANAGEMENT SYSTEM IN LITHUANIA**

Baigiamasis magistro darbas

Kelių eismo saugumo inžinerijos studijų programa, valstybinis kodas 621H22001

Statybos inžinerijos studijų kryptis

Vilnius, 2014

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
APLINKOS INŽINERIJOS FAKULTETAS
KELIŲ KATEDRA

TVIRTINU
Katedros vedėjas

(Parašas)

(Vardas, pavardė)

(Data)

Evaldas Morkūnas

**EISMO ĮVYKIŲ LIETUVOS AUTOMOBILIŲ KELIUOSE APSKAITOS
SISTEMOS ANALIZĖ IR VERTINIMAS
ANALYSIS AND EVALUATION OF ROAD ACCIDENT DATA
MANAGEMENT SYSTEM IN LITHUANIA**

Baigiamasis magistro darbas

Kelių eismo saugumo inžinerija, valstybinis kodas 621H22001

Statybos inžinerijos studijų kryptis

Vadovas

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

Konsultantas

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

Konsultantas

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

Lietuvių kalbos konsultantas

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

(Parašas)

(Data)

Vilnius, 2014

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
APLINKOS INŽINERIJOS FAKULTETAS
KELIŲ KATEDRA

Statybos inžinerijos studijų kryptis

Kelių eismo saugumo inžinerijos studijų programa, valstybinis kodas 62402T111

TVIRTINU

Katedros vedėjas

(Parašas)

Virgaudas Puodžiukas

(Vardas, pavardė)

(Data)

**BAIGIAMOJO MAGISTRO DARBO
UŽDUOTIS**

.....Nr.

Vilnius

Studentui (ei)..... *Evaldui Morkūnui*
(Vardas, pavardė)

Baigiamojo darbo tema:*Eismo įvykių Lietuvos automobilių keliuose apskaitos sistemos analizė ir vertinimas*.....

patvirtinta 2012 m. lapkričio 08 d. dekanų potvarkiu Nr. 347 ap.

Baigiamojo darbo užbaigimo terminas 2014 m. birželio 02 d.

BAIGIAMOJO DARBO UŽDUOTIS:

.....1. Atlikti užsienio valstybėse vykdomo eismo įvykių apskaitos proceso (sistemų) analizę..

.....2. Remiantis Lietuvoje galiojančiais norminiais dokumentais atlikti Lietuvos eismo įvykių apskaitos proceso analizę ir sudaryti grafinius proceso modelius.....

.....3. Atlikti Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro sistemoje vykdomo eismo įvykių registravimo proceso ir fiksuojamų eismo įvykių duomenų tiriamąją analizę ir vertinimą.....

.....4. Remiantis analize ir vertinimu parengti tikslinius siūlymus Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro tobulinimui.....

Baigiamojo darbo rengimo konsultantai:.....

(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

Vadovas
(Parašas)

.....
(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė)

Užduotį gavau

.....
(Parašas)

.....
(Vardas, pavardė)

.....
(Data)

Vilniaus Gedimino technikos universiteto
egzaminų, sesijų ir baigiamųjų darbų rengimo
bei gynimo organizavimo tvarkos aprašo
2011-2012 m. m.

1 priedas

(Baigiamojo darbo sąžiningumo deklaracijos forma)

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS

Evaldas Morkūnas, 20085257

(Studento vardas ir pavardė, studento pažymėjimo Nr.)

Aplinkos inžinerijos fakultetas

(Fakultetas)

Kelių eismo saugumo inžinerija, KSImf-12

(Studijų programa, akademinė grupė)

**BAIGIAMOJO DARBO (PROJEKTO)
SĄŽININGUMO DEKLARACIJA**

2014 m. gegužės 26 d.

Patvirtinu, kad mano baigiamasis darbas tema „Eismo įvykių Lietuvos automobilių keliuose apskaitos sistemos analizė ir vertinimas“ patvirtintas 2012 m. lapkričio 8 d. dekanų potvarkiu Nr. 347ap, yra savarankiškai parašytas. Šiame darbe pateikta medžiaga nėra plagijuota. Tiesiogiai ar netiesiogiai panaudotos kitų šaltinių citatos pažymėtos literatūros nuorodose.

Prenkant ir įvertinant medžiagą bei rengiant baigiamąjį darbą, mane konsultavo mokslininkai ir specialistai: dr. Vilma Jasiūnienė, Egidijus Skrodenis, doc. dr. Kornelija Ratkevičiūtė, Mindaugas Katkus, Harri Peltola, Niina Sihvola. Mano darbo vadovas prof. dr. Donatas Čygas.

Kitų asmenų indėlio į parengtą baigiamąjį darbą nėra. Jokių įstatymų nenumatytų piniginių sumų už šį darbą niekam nesu mokėjęs (-usi).

(Parašas)

Evaldas Morkūnas

(Vardas ir pavardė)

Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Aplinkos inžinerijos fakultetas
Kelių katedra

ISBN
Egz. sk.
Data-.....-..... ISSN

Antrosios pakopos studijų **Kelių eismo saugumo inžinerijos** programos magistro baigiamasis darbas 4

Pavadinimas **Eismo įvykių Lietuvos automobilių keliuose apskaitos sistemos analizė ir vertinimas**
Autorius **Evaldas Morkūnas**
Vadovas **prof. dr. Donatas Čygas**

Kalba:
lietuvių

Anotacija

Šiame magistro darbe išanalizuota Lietuvos eismo įvykių apskaitos sistema, sudaryta iš duomenų rinkimo, įvedimo ir teikimo proceso, kurį atlieka policijos įstaigų darbuotojai. Darbe išsamiai išnagrinėti Lietuvos norminiai dokumentai, reglamentuojantys eismo įvykių apskaitos procesą. Analizės rezultatams apibendrinti yra skurti pirminių veiksmų, duomenų pasiskirstymo ir teikimo bei ikiteisminio tyrimo medžiagos panaudojimo grafiniai modeliai. Taip pat išsamiai išnagrinėtas Europos Sąjungoje atliekamas eismo įvykių apskaitos procesas. Darbe pateiktas eismo įvykių duomenų apskaitos programinės sistemos detalus vertinimas su rekomendacijomis, kaip patobulinti sistemą siekiant užtikrinti išsamesnius, tikslesnius oficialios statistikos eismo įvykių duomenis. Baigiamojo darbo apimtis – 81 psl. teksto be priedų, 19 lentelių ir 13 paveikslų.

Prasminiai žodžiai: eismo įvykiai, apskaitos sistema, eismo įvykių duomenys, oficiali statistika, eismo įvykio ekspertizė.

Vilnius Gediminas Technical University Faculty of Environmental Engineering Department of Roads	ISBN _____ ISSN _____ Copies No. Date-.....-.....
---	--

Master Degree Studies Roads Traffic Safety Engineering study programme Master Graduation Thesis 4	
Title Author Academic supervisor	Analysis and Evaluation of Road Accident Data Management System in Lithuania Evaldas Morkūnas Prof Dr Donatas Čygas

	Thesis language: Lithuanian
--	---------------------------------------

Annotation In this Master Thesis analysis of Lithuanian road accident management system, which consists data collecting, adding and provision process have been done. Lithuanian normative documents which governs road accident management process are purely explored in this Master Thesis. To generalize analysis results have been created primary respond, data distribution and provision, data usage of pre-trial process graphical models. Also a part of the work reveals detailed analysis of accident data management of European Union countries. In this paper is provided detailed evaluation of road accident data management software system and recommendations to ensure more detailed road accidents data of official statistics by improving system. Master Thesis consists of 81 pages pure text without appendixes, 19 tables and 13 pictures.

Keywords: road accidents, management system, road accident data, official statistics, investigation of road accident.
--

TURINYS

LENTELIŲ SĄRAŠAS.....	9
PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS.....	10
IVADAS.....	11
1. Darbo temos aktualumas	12
1.1. Eismo įvykių apskaitos proceso svarba Europos Sąjungos lygmeniu.....	12
1.2. Eismo įvykių apskaitos proceso svarba Lietuvoje	13
1.3. Darbo tikslas ir uždaviniai.....	14
2. Užsienio šalių eismo įvykių apskaitos proceso analizė.....	15
2.1. Europos Sąjungos šalyse atliekamas duomenų rinkimo ir apdorojimo procesas.	15
2.2. Europos Sąjungos šalyse taikomos eismo įvykių apskaitos sistemos.....	27
2.2.1. Programinė duomenų sistema STRADA.....	28
2.3. Antrojo skyriaus išvados	29
3. Lietuvos norminių dokumentų analizė	30
3.1. Pirminiai veiksmai įvykių eismo įvykiui.....	30
3.1.1. Eismo įvykio dalyvių pirminiai veiksmai.....	30
3.1.2. Policijos įstaigų pirminiai veiksmai.....	31
3.1.3. Greitosios medicinos pagalbos įstaigų pirminiai veiksmai	33
3.2. Pirminių veiksmų modelis.....	34
3.3. Eismo įvykio duomenų rinkimo ir įvedimo procesas.....	36
3.3.1. Policijos įstaigų duomenų rinkimo ir įvedimo procesas.....	36
3.3.2. Greitosios medicinos pagalbos informacijos rinkimo procesas.....	38
3.3.3. Draudimo kompanijų duomenų rinkimo procesas.....	40
3.4. Eismo įvykio duomenų teikimo ir pasiskirstymo modeliai.....	41
3.4.1. Duomenų teikimo modelis.....	41
3.4.1. Duomenų pasiskirstymo modelis.....	42
3.5. Papildomų eismo įvykių duomenų rinkimo procesas	43
3.5.1. Eismo įvykio ekspertizė. Paskirtis ir uždaviniai.....	43

3.5.2. Ekspertiniai tyrimai	45
3.5.3. Ikiteisminio tyrimo medžiagos panaudojimo modelis.....	47
3.6. Trečiojo skyriaus išvados	48
4. Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro analizė ir vertinimas.....	50
4.1. Eismo įvykio registravimo procesas ir registruojamų duomenų pobūdis	50
4.1.1. Pirmasis etapas. Eismo įvykis.....	52
4.1.2. Antrasis etapas. Transporto priemonės duomenys	62
4.1.3. Trečiasis etapas. Eismo įvykio dalyvio informacija	67
4.1.4. Ketvirtasis etapas. Įrašai sistemoje	73
4.1.5. Penktasis etapas. Administracinis ir ikiteisminis tyrimas.....	74
4.1.6. Šeštasis etapas. Dokumentai	75
4.2. Ketvirto skyriaus išvados	75
5. BENDROSIOS IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS	77
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	80
A priedas. Programinės sistemos STRADA apžvalga	83
B priedas. Eismo įvykio dalyvio apklausos forma	93

LENTELIŲ SĄRAŠAS

1.1 lentelė. Europos Sąjungos šalyse eismo įvykių apskaitos statistinius duomenis valdančios institucijos.	13
2.1 lentelė. Europos Sąjungos eismo įvykių apskaitos proceso aprašas remiantis pagrindiniais kriterijais, kurie įtakoja apskaitos rezultatus [11,12 14, 15 19, 20].....	16
4.1 lentelė. Įvykio data ir laikas	52
4.2 lentelė. Dalyvių ir transporto priemonių skaičius	54
4.3 lentelė. Važiavimo sąlygos.....	54
4.4 lentelė. Eismo įvykio vieta	58
4.5 lentelė. Aplinkybės	60
4.6 lentelė. Techniniai transporto priemonės duomenys	62
4.7 lentelė. Techninė apžiūra.....	63
4.8 lentelė. Transporto priemonės duomenys.....	63
4.9 lentelė. Transporto priemonės dalyvavimo viešajame eisme informacija	66
4.10 lentelė. Transporto priemonės savininko duomenys	66
4.11 lentelė. Dalyvio kategorija	67
4.12 lentelė. Asmens duomenys	69
4.13 lentelė. Adresas	70
4.14 lentelė. Dalyvio būklė.....	70
4.15 lentelė. Įrašai sistemoje	73
4.16 lentelė. Administracinis ir ikiteisminis tyrimas.....	74
4.17 lentelė. Dokumentai.....	75

PAVEIKSLŲ SĄRAŠAS

3.1 pav. Eismo įvykio proceso dalyvių atvykimo intervalai remiantis eismo įvykio aplinkybėmis.....	35
3.2 pav. Traumos nustatymo mechanizmas.....	39
3.3 pav. Palydimasis lapas Nr.114	40
3.4 pav. Eismo įvykio duomenų teikimo modelis	42
3.5 pav. Grafinis eismo įvykio duomenų pasiskirstymas	43
3.6 pav. Ikiteisminio proceso medžiagos panaudojimo modelis.....	48
4.1 pav. Eismo įvykis [7].....	52
4.2 pav. Transporto priemonės duomenys [7].....	62
4.3 pav. Eismo įvykio dalyvio duomenys [7].....	67
4.4 pav. Įrašai sistemoje [7].....	73
4.5 pav. Administracinis tyrimas [7]	74
4.6 pav. Ikiteisminis tyrimas [7].....	74
4.7 pav. Dokumentai [7].....	75

IVADAS

Eismo įvykių apskaita yra pagrindas eismo saugumo situacijos gerinimui Lietuvoje ir Europos Sąjungoje. Kiekviena kelių administracijos organizacija pripažįsta, kad eismo įvykių duomenys yra vienas iš pagrindinių eismo saugumo išteklių. Be šių išteklių eismo saugumo organizacijos dirbtų neefektyviai, nes negalėtų identifikuoti problemų ir įvertinti įgyvendintų sprendinių efektyvumo. Europos sąjunga savo ruožtu eismo įvykių duomenis naudoja stebėti dinaminę kelių tinklo situaciją ir kurti strateginius eismo saugumo planus. Šiems tikslams ir planams įgyvendinti yra vykdoma eismo įvykių duomenų apskaita, kurios procesas yra atliekamas tarptautiniu ir nacionaliniu lygiu. Tarptautiniu lygiu yra atliekama statistinė apskaita, kurią atlieka tarptautinės organizacijos, o nacionaliniu lygiu statistinę apskaitą atlieka kelių administracijų organizacijos, kurioms pagrindinę informaciją teikia policijos įstaigos.

Šiame baigiamajame magistro darbe atliekama Lietuvos eismo įvykių duomenų apskaitos sistemos analizė ir vertinimas. Darbe nustatoma kaip yra vykdomas apskaitos procesas ir įvertinama kokie proceso veiksniai turi neigiamos įtakos galutiniams oficialios statistiko eismo įvykių duomenims kurios naudoja kelių administracinės įstaigos.

Pirmajame skyriuje pateikiama Europos sąjungos šalyse vykdomo eismo įvykių apskaitos proceso analizė. Skyriuje yra detalai apibūdinami kiekvienos šalies proceso nuostato, pagal pagrindinius kriterijus. Papildomai yra pateikiama Švedijos duomenų apskaitos sistemos (STRADA) programinės įrangos veikimo principų apžvalga [9].

Lietuvos norminių dokumentų reglamentuojančių eismo įvykių apskaitos procesą analizė yra pateikta trečiajame skyriuje. Analizės rezultatams apibendrinti yra skurti pirminių veiksmų, duomenų pasiskirstymo ir teikimo bei ikiteisminio tyrimo medžiagos panaudojimo grafiniai modeliai.

Ketvirtajame skyriuje yra atliekama detali Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro programos analizė ir vertinimas. Analizė yra skirstoma į šešis etapus remiantis programos veikimo principais. Kiekvienam programos elementui yra pateikiamas vertinimas bei rekomendacijos sistemai, sistemos (eismo įvykių) duomenims tobulinti. Rekomendacijos yra formuojamos atsižvelgiant į nustatytus trūkumus, užsienio šalių patirtį, bei Lietuvos specialistų išsakytus viešus pastebėjimus. Papildomai yra remiamasi Suomijos Transporto priemonių draudimo centro eismo įvykių tyrimų grupės veiklos modeliu [29].

Darbo pabaigoje, remiantis analizės ir vertinimo metu nustatytais trūkumais ir veiksniais, turinčiais įtakos eismo įvykių apskaitos procesui Lietuvoje, pateikti konkretūs pasiūlymai, kurie gali padidinti atliekamo apskaitos proceso efektyvumą, kuris turi tiesioginės įtakos eismo saugumo situacijos stebėsenai Lietuvoje.

1. DARBO TEMOS AKTUALUMAS

1.1. Eismo įvykių apskaitos proceso svarba Europos Sąjungos lygmeniu

Saugaus eismo automobilių keliais užtikrinimas yra viena svarbiausių problemų automobilių transporte. Europos Sąjunga, siekdama spręsti šią problemą, kuria strateginius dešimtmečio planus, kurių pagrindinis tikslas – sumažinti žūčių skaičių Europos keliuose. Siekiant stebėti progresą Europos Sąjungos šalyse yra būtina bendrinė eismo įvykių apskaita. Apskaita yra vykdoma dviem lygiais – Europos Sąjungos lygiu ir nacionaliniu lygiu. Europos Sąjungos apskaitos tikslas yra bendras, tikslus duomenų fiksavimas ir jų traktavimas. Eismo įvykių apskaitos duomenų vienodumą siekia apibrėžti Europos ir tarptautinės organizacijos, kurioms šalys narės teikia duomenis.

Tarptautinės organizacijos :

- IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) [12];
- IRF (International Road Federation);
- UNECE (United Nations Economic Commission for Europe).

Europos organizacijos:

- CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe);
- CHILD (Child Injury Led Design);
- EACS (European Accident Causation Survey);
- ECBOS (Enhanced Coach and Bus Occupant Safety);
- ECMT (European Conference of the Ministers of Transport);
- ETAC (European Truck Accident Causation Study);
- Eurostat (Statistical Office of the European Communities);
- MAIDS (Motorcycle Accident In-depth Study);
- PENDANT (Pan-European Co-ordinated Accident and Injury Database);
- RISER (Roadside Infrastructure for Safer European Roads);
- SafetyNet.

Išvardintos organizacijos negalėtų egzistuoti, atlikti mokslinių tyrimų be nacionaliniu lygiu atliekamos eismo įvykių apskaitos duomenų. Šioms organizacijos duomenis teikia skirtingi jų valdytojai Europos Sąjungos šalyse. Kiekviena šalis turi atsakingas institucijas, kurios vykdo galutinę eismo įvykių statistinę apskaitą. Dažnu atveju, galutinius duomenis valdančios institucijos yra susisiekimo, kelių administracijos institucijos. Europos Sąjungos šalių valstybinių institucijų atliekančių eismo įvykių apskaitą sąrašas pateiktas 1.1 lentelėje.

1.1 lentelė. Europos Sąjungos šalyse eismo įvykių apskaitos statistinius duomenis valdančios institucijos.

Šalis	Oficiali duomenų bazė	Papildoma duomenų bazė
 Austrija	Statistics Austria: http://www.statistik.at Austrian Road Safety Board [27]: http://www.kfv.at	
 Belgija	Institut National de Statistique/ SPF Economie: http://statbel.fgov.be/port/mob_fr.asp Institut Belge pour la Sécurité Routière: http://www.bivv.be	
 Danija	Danmarks Statistik: http://www.statbank.dk	
 Suomija	Central organization for traffic safety: http://www.liikenneturva.fi Finnish Road Administration: http://www.tiehallinto.fi	VALT (database on fatal road traffic accidents): http://www.liikennevakuutuskeskus.fi
 Prancūzija	National Interministerial Road Safety Observatory: http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr	
 Vokietija	Statistisches Bundesamt (STBA): http://www.destatis.de Der Polizeipräsident in Berlin [30]: http://www.berlin.de/polizei/verkehr/statistik.html	German In-Depth Accident Study (GIDAS): http://gidas.bast.de
 Graikija	National Statistical Service Of Greece (Nssg): http://www.statistics.gr	
 Vengrija	Hungarian Statistical Office: http://portal.ksh.hu	
 Italija	National Institute of Statistics (ISTAT): http://www.istat.it	
 Olandija	Transport Research centre (AVV): http://www.rwsavv.nl Road Crash registration (BRON): http://www.swov.nl	Sports Utility Vehicle Study http://www.verkeerenwaterstaat.nl
 Norvegija	Statistics Norway: http://www.ssb.no	
 Lenkija	National Road Safety Council: http://www.krbrd.gov.pl/	
 Lietuva	Lietuvos statistikos departamentas http://www.stat.gov.lt/lt/	
 Portugalija	Direcção-Geral de Viação (DGV): http://www.dgv.pt/dgv/index.asp	
 Ispanija	Base de datos de accidentes con víctimas (DGT): http://www.dgt.es	
 Švedija	Swedish road administration: http://www.vv.se Swedish Institute for Transport and Communications [31] Analysis: http://www.sika-institute.se	
 Didžioji Britanija	Department for Transport [32]: http://www.dft.gov.uk	

1.2. Eismo įvykių apskaitos proceso svarba Lietuvoje

Lietuvoje tiesioginę eismo įvykių apskaitą atlieka policijos įstaigos. Apskaitos procesas susideda iš trijų pagrindinių procedūrų – rinkimo, įvedimo, ir pateikimo. Duomenų rinkimo

procesas prasideda nuo eismo įvykio dalyvių priimtų sprendimų ir atitinkamų įstaigų dalyvavimo eismo įvykio procese. Pagrindinius duomenis renka policijos įstaigos ir juos skirsto į oficialios ir neoficialios statistikos duomenis. Oficialios statistikos duomenys yra įtraukiami į Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registrą. Registre statistiniai eismo įvykių duomenys yra tvarkomi ir pateikiami atitinkamoms institucijoms.

Eismo įvykiai kurių metu žuvo arba nukentėjo asmenys yra įtraukiami į oficialią statistiką. Kiekvienam tokio pobūdžio eismo įvykiui yra atliekamas ikiteisminis tyrimas kurio metu yra renkama informacija aplinkybėms nustatyti, kurios yra tiesiogiai susijusios su baudžiamąja kalte. Visą ikiteisminio tyrimo proceso tvarką reglamentuoja Baudžiamojo proceso kodeksas. Šis kodeksas numato, kad ikiteisminio tyrimo ir ekspertizių metu surinkta papildoma eismo įvykių medžiaga yra neskelbtina ir negali būti panaudota eismo saugumo tikslams įgyvendinti. Atsižvelgiant į, tai pagrindinis institucijų naudojančių duomenis (kelių administracinės įstaigos) darbo šaltinis yra bendriniai oficialios statistikos duomenys. Tačiau įstaigos darbo proceso metu susiduria su papildomų duomenų poreikių ar esamų netikslumu. Dėl šios priežasties mažėja darbo efektyvumas, detalumas bei tikslingumas kuris yra labai svarbus siekiant užtikrinti eismo saugumą valstybinės reikšmės keliuose.

Papildomos neigiamos įtakos eismo įvykių apskaitai turi eismo įvykio procese taip pat dalyvaujančių medicinos įstaigų ir draudimo kompanijų duomenys kurie yra sunkiai prieinami, dėl centralizuotos duomenų įvedimo sistemos trūkumo.

1.3. Darbo tikslas ir uždaviniai

Darbo tikslas – išanalizuoti bei įvertinti Policijos institucijų vykdomos eismo įvykių Lietuvos automobilių keliuose apskaitos sistemą.

Tiksliui pasiekti, būtina įgyvendinti šias *užduotis*:

1. Atlikti užsienio valstybėse vykdomo eismo įvykių apskaitos proceso (sistemų) analizę.
2. Remiantis Lietuvoje galiojančiais norminiais dokumentais atlikti Lietuvos eismo įvykių apskaitos proceso analizę ir sudaryti grafinius proceso modelius.
3. Atlikti Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro sistemoje vykdomo eismo įvykio registravimo proceso ir fiksuojamų eismo įvykio duomenų tiriamąją analizę ir vertinimą.
4. Remiantis analize ir vertinimu parengti tikslinius siūlymus Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro tobulinimui.

2. UŽSIENIO ŠALIŲ EISMO ĮVYKIŲ APSKAITOS PROCESO ANALIZĖ

2.1. Europos Sąjungos šalyse atliekamas duomenų rinkimo ir apdorojimo procesas

Europos Sąjungos šalys, siekdamos nustatyti eismo saugumo situaciją šalyje, vykdo eismo įvykių apskaitą, kuri susideda iš tiesioginių eismo įvykio duomenų rinkimo ir jų statistinio apdorojimo. Pagrindinis duomenų šaltinis yra policijos įstaigos, kurios atlieka duomenų iš eismo įvykio vietos apskaitą. Apskaitos nuostatos, turinys ir išsamumas yra skirtingas dėl vykdomos apskaitos proceso ir jo vykdytojų skirtumų.

Tarptautinė organizacija IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) [11,12] kiekvienais metais renka iš šalių narių statistinius eismo įvykių duomenis bei atlieka apklausas susijusias su duomenų apskaitos procesu. Vienas iš organizacijos tikslų yra identifikuoti esminius skirtumus apskaitos procesuose bei nustatyti veiksnius lemiančius duomenų tikslumą, kiekį ir poreikį. Europos Sąjungos šalių eismo įvykių apskaitos proceso analizė remiantis pagrindiniais kriterijais, kurie daro įtaką apskaitos rezultatams yra pateikiama 1.2 lentelėje. Lentelė yra sudaryta pagal IRTAD organizacijai šalių narių pateiktą informaciją.

2.1 lentelė. Europos Sąjungos eismo įvykių apskaitos proceso aprašas remiantis pagrindiniais kriterijais, kurie įtakoja apskaitos rezultatus [11,12 14, 15 19, 20].

Pagrindinis kriterijus	Šalių skirstymas pagal kriterijų	Esamos situacijos aprašas
<i>Policijos eismo kontrolės organizavimas.</i>	Nacionalinės policijos jėgos specializuojasi eismo kontrolėje: Belgija, Čekija, Suomija, Graikija, Vengrija, Airija, Olandija, Slovėnija, Ispanija. Vietinės eismo policijos pajėgos: Belgija, Suomija, Vokietija, Didžioji Britanija, Vengrija, Olandija, Lenkija, Ispanija, Švedija. Federalinės/ valstijos/ provincijos eismo policijos pajėgos: Austrija, Olandija, Ispanija, Šveicarija. Kita: Danija, Suomija, Graikija, Švedija.	Danija: kontrolė yra suskirstyta į 12 rajonų, tačiau juose nėra konkrečiai paskirtų policijos pajėgų. Vykdytas yra kontroliuojamas (prižiūrimas) nacionalinio eismo policijos centro. Suomija: sienos apsaugos ir muitinės pajėgos ypatingai vykdo sunkiasvorio transporto kontrolę. Specialios policijos jėgos yra vadinamos – Nacionalinė eismo policija. Pagrindiniuose miestuose taip pat yra specialios eismo kontrolės policijos pajėgos. Graikija: specialios pajėgos kurios yra atsakingos už didįjį Atėnų regioną, bei 51-o Graikijos departamento specialios policijos pajėgos. Olandija: greitkelių policijos pajėgos yra atsakingos už nacionalinius greitkelius. Visa kita policijos veikla yra suskirstyta į 25 regionus, kurie gali pasirinkti savo organizaciją (organizavimo sistemą). Ispanija: už miestų teritorijos yra trys policijos struktūros: Ertzaintza (Baskų šalis), (Katalonija) and Guardia Civil (likusi Ispanija). Miestų teritorijose yra savivaldybių įstaigos, jeigu mieste yra daugiau negu 50 000 gyventojų.
<i>Teisinis reikalavimas pranešti policijai apie eismo įvykį.</i>	Neprivaloma: Danija, Švedija. Privaloma jei: sugadinta asmeninė nuosavybė (turtinė žala): Slovėnija; turtinė žala viršija jos minimalią vertę: Čekija, Danija; mirtini nelaimingi atsitikimai:	Čekija: 4 000 € (t.y. 100 000 CZK) avarių metu padarytos "turtinės žalos", minimali pinigine verte yra 100 000 Čekijos Respublikos kronų, Šis minimalus skaičius buvo palaipsniui didinamas (50 000 CKR iki 2008 m, 20 000 CKR iki 2006 m, 1000 CKR iki 2000 m). Danija: nėra reikalavimų. Vokietija: įstatymiškai nėra numatyta kada kviešti policiją eismo įvykio metu. Vis dėlto, jeigu įvykio metu yra padarytas nusikaltimas (dažniausiai

<i>[tęsinys] Teisinis reikalavimas pranešti policijai apie eismo įvykį.</i>	Austrija, Belgija, Čekija, Danija, Suomija, Vokietija, Graikija, Vengrija, Airija, Olandija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Šveicarija; nežymaus (lengvo) sužeidimo eismo įvykiai: Austrija, Belgija, Čekija, Vokietija, Vengrija, Airija, Graikija, Slovėnija, Ispanija, Šveicarija; nežymaus (lengvo) sužeidimo eismo įvykiai kai negalima apsikeisti dokumentais: Didžioji Britanija; rimto (sunkaus) sužeidimo eismo įvykiai: Austrija, Belgija, Čekija, Suomija, Vokietija, Graikija, Vengrija, Airija, Olandija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Šveicarija; Eismo įvykiai su gyvūnais ir laukine gamta: Austrija, Didžioji Britanija (arkliais, galvijais, asilais, mulais, avimis, kiaulėmis, ožkomis, šunimis), Švedija. Žala trečiajai šaliai: Čekija, Suomija, Šveicarija. Pavojus eismui, velkama mašina: Olandija, Ispanija. Įstatymų pažeidimas: Vokietija. Kita: Austrija, Suomija (eismo įvykio dalyviai negali susitarti, dėl įvykio kaltininko), Vengrija (šalys nesutaria dėl atsakomybės, pažeisti pavojingi kroviniai ar reikalinga greitoji pagalba), Ispanija (eismo įvykyje dalyvavo mašina su pavojingu kroviniu ar mokyklinis autobusas).	tuomet kai yra sužeisti žmonės) policija privalo būti iškviesta. Be to, yra pačių eismo dalyvių interesas pranešti policijai, tuo atveju kai yra padaryta materialinė žala, nes draudimo kompanijos daugelyje atvejų reikalauja policijos pranešimo apie eismo įvykį. Olandija: kai eismo įvykyje dalyvavo vienas dalyvis ir jis yra nukentėjęs, bet kas privalo pranešti policijai. Žmonėms dalyvavusiems įvykyje nėra leistina judėti, t.y. palikti įvykio vietos. Šalis, atsakinga už įvykį, turi identifikuoti save ar transporto priemonę. Įstatyme (straipsnis 7 WVV 1994) nėra aiškiai nurodyta, kad turi būti pranešta policijai, tik tada jeigu dalyvavusios šalys gali suteikti pagalbą ar identifikuojančią informaciją. Ispanija: asmenys dalyvavę eismo įvykyje neprivalo pranešti policijai jeigu: lengvi, menki sužeidimai, eismo sąlygos yra saugiai atstatytos, dalyvavęs asmuo nereikalauja pranešti policijai. Švedija: nėra privaloma pranešti apie eismo įvykį.
--	--	--

<i>Eismo kuriose dalyvauja policija.</i>	Visuose turtinės žalos eismo įvykiuose: Slovėnija, Vokietija. Turtinė žala viršija jos minimalią vertę: Čekija, Danija, Vokietija (iki 1994), Lenkija, Ispanija. Mirtini nelaimingi atsitikimai: Austrija, Belgija, Čekija, Danija, Suomija, Vokietija, Didžioji Britanija, Graikija, Vengrija, Airija, Olandija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Švedija, Šveicarija. Nežybaus (lengvo) sužeidimo eismo įvykiai: Austrija, Belgija, Čekija, Danija, Vokietija, Vengrija, Airija, Graikija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Šveicarija. Rimto (sunkaus) sužeidimo eismo įvykiai: Austrija, Belgija, Čekija, Danija, Suomija, Vokietija, Graikija, Vengrija, Airija, Olandija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Šveicarija. Pagal reikalavimą, bent vienas asmuo dalyvauja eismo įvykyje: Austrija, Čekija, Danija, Vokietija, Graikija, Vengrija, Airija, Olandija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Švedija, Šveicarija. Eismo įvykiai su gyvūnais ir laukine gamta: Austrija. Žala trečiajai šaliai: Danija, Suomija, Šveicarija. Pavojus eismui, velkama mašina: Olandija Įstatymų, eismo taisyklių pažeidimas: Danija, Vengrija, Ispanija. Kita: Austrija, Suomija (eismo įvykio dalyviai	Čekija: kai padaryta žala viršija jos minimalią vertę 4 000 € (t.y. 100 000 CZK). Danija: 6700 € kiekvienai mašinai. Policija dalyvauja eismo įvykyje kai turtinė žala yra daugiau nei 50.000 DKK vienai transporto priemonei, arba 5.000 DKK kitokio tipo turtinė žala. Vokietija: Nuo 1995 sunkūs nelaimingi atsitikimai kuriuose yra padaryta materialinė žala – įvykiai kurie įvyko dėl eismo taisyklių, įstatymo pažeidimo ir dėl šio veiksmo transporto priemonė dėl didelių sugadinimų turi būti nutempta iš įvykio vietos. Visi kiti eismo įvykiai kuriuose padaryta materialinė žala yra registruojami nepriklausomai nuo jokios piniginių vertės. Olandija: dalyvavo – subjektyvus apibrėžimas. Jeigu „atsižvelgimas (atsiliepiamas) į skambutį“ yra kokia nors dalyvavimo forma, tai policija dalyvauja visuose eismo įvykiuose apie kuriuos sužino. Kalbant bendresniais terminais policininkai praneša tik apie pakankamai rimtus eismo įvykius (remiantis policininko interpretacija). Lenkija: visuose eismo įvykiuose apie kuriuos buvo pranešta policijai. Ispanija: kai padaryta žala viršija jos minimalią vertę 6000€. Švedija: eismo įvykiuose kuriuose buvo sužeisti asmenys, kai kas nors praneša policijai. Visi mirtini eismo įvykiai turi būti ištirti policijos. Nuo 2000 metų nustota registruoti turtinės žalos eismo įvykius.
---	--	---

<i>[tęsinys] Eismo įvykiai kuriuose dalyvauja policija.</i>	negali susitarti, dėl įvykio kaltininko), Danija (policijos pareigūnas dalyvauja, kai eismo įvykyje dalyvauja užsienietis neturintis pastovios gyvenamosios vietos Danijoje), Vengrija (šalys nesutaria dėl atsakomybės).	
<i>Eismo įvykio formos pildymas</i>	Visi įvykiai kuriuose dalyvavo policija: Ispanija. Turtinė žala viršija jos minimalią vertę: Čekija, Danija, Airija, Lenkija, Slovėnija. Mirtini nelaimingi atsitikimai: Austrija, Belgija, Čekija, Danija, Vokietija, Didžioji Britanija, Graikija, Vengrija, Airija, Olandija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Švedija, Šveicarija. Nežymaus (lengvo) sužeidimo eismo įvykiai: Austrija, Belgija, Čekija, Danija, Vokietija, Didžioji Britanija, Graikija, Vengrija, Airija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Švedija, Šveicarija. Rimto (sunkaus) sužeidimo eismo įvykiai: Austrija, Belgija, Čekija, Danija, Vokietija, Didžioji Britanija, Graikija, Vengrija, Airija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Švedija, Šveicarija. Žala trečiajai šaliai: Danija, Šveicarija. Kita: Danija (policijos pareigūnas dalyvauja, kai eismo įvykyje dalyvauja užsienietis neturintis pastovios gyvenamosios vietos Danijoje).	Čekija: kai padaryta žala viršija jos minimalią vertę 4 000 € (t.y 100 000 CZK). Danija: 6700 € kiekvienai mašinai. Policija registruoja eismo įvykį kai turtinė žala yra daugiau nei 50.000 DKK vienai transporto priemonei, arba 5.000 DKK kitokio tipo turtinė žala. Eismo įvykiai yra registruojami esant mažesnei turtiniai žalai, jeigu yra pažeistas įstatymas (eismo taisyklės). Informacijos registravimas vykdomas tokia pat forma, kai yra sužeisti asmenys. Vokietija: nelaimingi atsitikimai yra suskirstyti pagal sunkumo pasekmės, pavyzdžiui, eismo įvykiai susiję su asmenų sužalojimu, sunkios avarijos, kuriose padaryta materialinė žala, bei kiti nelaimingi atsitikimai pagal įtaką - alkoholis ir materialinė žala. Sunkūs nelaimingi atsitikimai kuriuose yra padaryta materialinė žala – įvykiai kurie įvyko dėl eismo taisyklių, įstatymo pažeidimo. Visi kiti eismo įvykiai kuriuose padaryta materialinė žala yra skaitmeniškai registruojami iš įvykio vietos ir įvykiai nepriklauso nuo jokios piniginės vertės. Olandija: policija yra įpareigota pranešti apie įvykį jeigu transporto priemonė yra daugiau negu nežymiai pažeista (transporto priemonė negali važiuoti nekeldama pavojaus eismui, pvz. nedega stabdžių šviesos), ir tokiu atveju policijos mašina, greitosios pagalbos ar gaisrinės mašinos turi dalyvauti. Nėra finansinių ribų žalai, kad būtų pranešta apie įvykį. Švedija: visi mirtini eismo įvykiai turi būti ištirti policijos. Nuo 2000 metų nustota registruoti turtinės žalos eismo įvykius.

<i>Policijos įstaigų pildomi dokumentai mirtimi pasibaigusio eismo įvykio atveju.</i>	Šalis	Dokumentas Nr.1	Dokumentas Nr.2	Dokumentas Nr.3	Dokumentas Nr.4
	Belgija	Žodinė tyrimo ataskaita; Eismo įvykio ataskaita skirta teisinėms institucijoms.	Eismo įvykiu su aukomis analizės forma (FAC); Eismo įvykio informacija skirta statistiniai analizei.		
	Čekija	Statistinė forma įtraukianti eismo įvykius (elektroninė forma). [Centrinė statistikos eismo įvykių duomenų bazė, nuolatinis vykdomasis komitetas]	Eismo įvykių protokolas. Lengvų sužeidimų byla; Teisiniai dokumentai visų tipų eismo įvykiams (lengvų sužeidimų eismo įvykiams reikalinga tiktais byla). [Policija (tribunolai)]	Klinikinio alkoholio įtakos tyrimo protokolas; Alkoholio įtakos tyrimas. [Policija (tribunolai)]	Kiti specialios ataskaitos priklausomai nuo turtinės žalos; Žalos ataskaita. [Draudimas]
	Graikija	Eismo įvykio ataskaita (Ataskaitoje nurodoma informacija: asmens, mašinos, oro sąlygų, infrastruktūros, aplinkybių....). [Paskirtas teisėjas ir Nacionalinė statistikos tarnyba]	Eismo įvykio forma; Duomenų ataskaita: susijusi su eismo įvykiu, mašina, asmuo. Eismo įvykio vietos aprašas. Ši informacija yra naudojama eismo įvykių analizei ir statistinėms ataskaitoms.	Eismo įvykio ataskaita. Labai panaši į ankstesnius bet su mažiau informacijos analizei. Byla paruošta policijai. [Viešosios tvarkos Ministerija]	Dokumentas draudimo kompanijai. Yra pranešama visa informacija apie kiekvieną eismo įvykį (net ir turtinės žalos eismo įvykiai) [Draudimo statistikos departamentas]
	Vengrija	Eismo įvykio vietos ataskaita; Nežymūs eismo taisyklių pažeidimai perduodami valdžios institucijoms kad paskirtų baudą atitinkamus asmenis.	Eismo įvykio vietos ataskaita; kriminalinė policija prašo tyrimo. Tribunolas ir baudžiamųjų bylų procedūros.		
	Olandija	Dažniausiai rašomas protokolas ar ataskaita. Jeigu yra tiriamų	Kopija turi būti atiduota: administracijai, policijai, teismui,		

<i>[tęsinys] Policijos įstaigų pildomi dokumentai mirtimi pasibaigusio eismo įvykio atveju.</i>		aplinkybių, turi būti užpildomas kitas protokolas (4 kopijos). Protokolas turi būti pridėtas prie protokolo/ataskaitos kurią rašė pareigūnas buvęs eismo įvykio vietoje.	Xpol ir protokolų registravimo agentūrai. Visos popierių kopijos yra siunčiamos paprastuoju paštu. Xpol yra atsakinga už šių kopijų skaitmeninimą. Vėliau dokumentai siunčiami Transporto tyrimų institutui. Duomenys taip pat gali būti rašomi į kompiuterinę sistemą kurią naudoja policija ir miesto taryba.		
	Švedija	STRADA – Švedijos eismo įvykių duomenų surinkimo sistema. Visa informacija pildoma ir siunčiama skaitmeniškai.			
	Slovėnija	Eismo įvykio ataskaita (su schema).	Sužeidimų ataskaita.	Asmens pažeidusio įstatymus pranešimas.	
	Vokietija	Eismo įvykių su nukentėjusiais asmenimis duomenys yra pranešami tik duomenų bazei. Viskas daroma skaitmeniškai.			
<i>Registruojami centrinėje (nacionalinėje) duomenų bazėje policijos eismo įvykių pranešimai.</i>	Visi įvykiai kuriuose dalyvavo policija: Danija, Suomija, Vokietija, Olandija. Turtinė žala viršija jos minimalią vertę: Čekija, Airija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Šveicarija. Sugadinta asmeninė nuosavybė (turtinė žala): Vokietija (nuo 1995) Mirtini nelaimingi atsitikimai: Austrija, Belgija, Čekija, Didžioji Britanija, Graikija, Vengrija, Airija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Švedija, Šveicarija.		Čekija: kai padaryta žala viršija jos minimalią vertę 4 000 € (t.y 100 000 CZK). Vokietija: su pilnais duomenimis yra registruojami visi eismo įvykiai kuriuose buvo sužeistas žmogus ir eismo įvykiai kurių metu buvo pažeistas įstatymas ir dėl šio veiksmo transporto priemonė, dėl didelių sugadinimų buvo nutempta iš įvykio vietos. Kiti eismo įvykiai kuriuose padaryta turtinė žala yra skaitmeniškai registruojami, tačiau neįtraukiami nacionalinę statistikos duomenų bazę. Lenkija: visi eismo įvykiai turi būti užregistruoti, nepaisant įvykio aplinkybių.		

<i>[tęsinys] Registruojami centrinėje (nacionalinėje) duomenų bazėje policijos eismo įvykių pranešimai.</i>	Nežymaus (lengvo) sužeidimo eismo įvykiai: Austrija, Belgija, Čekija, Didžioji Britanija, Graikija, Vengrija, Airija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Švedija, Šveicarija. Rimto (sunkaus) sužeidimo eismo įvykiai: Austrija, Belgija, Čekija, Didžioji Britanija, Graikija, Vengrija, Airija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Švedija, Šveicarija.	Olandija: visi įvykiai kuriuose policija dalyvavo. Pranešimo dydis ar protokolas nepriklauso nuo eismo įvykio situacijos. Yra trys skirtingi pranešimų tipai: vietinis pranešimas (nėra siunčiamas valdžios institucijoms), ataskaitos siunčiamos valdžios institucijoms (bet ne į teismą), protokolas su keturiomis kopijomis.
<i>Techniką kuria naudoja policijos įstaigos duomenų rinkimui eismo įvykio vietoje</i>	Elektroninis įvykio pranešimas: Austrija, Belgija, Čekija, Vokietija, Didžioji Britanija, Airija, Olandija, Ispanija. Elektroninis įvykio pranešimas (bandomasis testavimas): Suomija, Didžioji Britanija, Švedija. Popierinė įvykio pranešimo forma: Austrija, Danija, Didžioji Britanija, Graikija, Vengrija, Airija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Švedija, Šveicarija.	Austrija: įvykio scena yra apibūdinama, išmatuojama, nufotografuojama (tik įvykiai kuriuose buvo sužeidimų). Didžioji Britanija: kai kurie policijos padaliniai surenka duomenis naudodami kišeninius kompiuterius. Yra vystomas CRASH projektas, kurio tikslas padėti policijai surinkti duomenis elektroniškai. Lenkija: įvykio vietoje policijos pareigūnas duomenis pasižymi užrašuose ir grįžęs į ofisą užpildo įvykio formą. Švedija: yra galimybė fiksuoti duomenis elektroniškai, tačiau daugelis pranešimų pildomi popieriuje.
<i>Asmenys kurie surenka duomenis iš įvykio vietos į duomenų bazę.</i>	Policijos pareigūnas: Belgija, Čekija, Vengrija, Slovakija, Šveicarija. Administracinis personalas/ ne policijos personalas: Slovėnija, Šveicarija, Didžioji Britanija Kita: Belgija, Vokietija (automatiškai užpildoma pildant ataskaitą).	

<i>Forma kuria yra siunčiama informacija statistikos tarnybai arba atitinkamos institucijos</i>	Elektroninis duomenų pranešimas: Austrija, Belgija, Čekija, Danija, Suomija, Vokietija, Didžioji Britanija, Vengrija, Airija, Olandija, Lenkija, Slovėnija, Ispanija, Švedija, Šveicarija. Popierinis duomenų pranešimas: Graikija, Vengrija, Airija, Olandija.	Olandija: eismo įvykių formos iš policijos yra siunčiamos Transporto Tyrimo Centro (AVV/BG) filialui prie Generalinio Direktorato. Toliau kiekvieną mėnesį duomenys yra siunčiami į Centrinę Statistikos Biurą (CBS). Duomenys yra publikuojami kiekvieną mėnesį kartu su metine ataskaita. Galutinis terminas duomenų pateikimui už praėjusius metus yra – kovo 1 d. Duomenys kurie yra pateikiami vėliau - neįtraukiami. Policininkams yra suteikta pakankamai laiko įvesti duomenis. Slovėnija: policija yra svarbi institucija už duomenų surinkimą. Pagal susitarimą duomenys apie eismo įvykį, be asmeninės informacijos yra pateikiami elektronine forma Susisiekimo ministerijai. Policija pateikia eismo saugumo statistinius duomenis statistikos įstaigai. Lenkija: yra nacionalinė / regioninė programinė įranga, į kurią yra suvedami statistiniai duomenys siekiant įgyvendinti nacionalinę eismo įvykių statistiką. Užbaigta eismo įvykio ataskaita yra perkeliama į SEWIK duomenų bazę. Procesas atliekamas miesto ar vietos policijos padalinių lygiu, ir tada duomenys siunčiami internetu į centrinę būstinę.
<i>Speciali eismo įvykių pranešimų kontrolė.</i>	Nuolatinis duomenų tikrinimas: Austrija, Čekija, Danija, Suomija, Didžioji Britanija, Airija, Lenkija, Ispanija, Švedija, Šveicarija. Duomenų suderinimas su kitais šaltiniais: Suomija, Olandija, Švedija. Kita: Belgija, Danija, Vokietija, Didžioji Britanija, Ispanija.	Belgija: skaičius eismo įvykių formų turi sutapti su policijos pranešimų skaičiumi. Danija: loginis parametrų patikrinimas. Vokietija: patikimumo patikrinimas policijoje ir statistikos įstaigoje. Didžioji Britanija: susijusių duomenų laukų atitikimo patikrinimas. Ispanija: atitikimo patikrinimas.

<i>Policijos priimami sprendimai, dėl su eismo įvykiu susijusiam asmeniui reikalingo gydymo ligoninėje.</i>	Policija įvykio vietoje remiasi savo vertinimu (nuomone): Austrija, Belgija, Čekija, Danija, Suomija, Vokietija, Didžioji Britanija, Graikija, Vengrija, Airija, Olandija, Lenkija, Ispanija, Švedija, Šveicarija. Greitosios pagalbos darbuotojai suteikia informaciją policijai apie gydymo ligoninėje reikalingumą: Čekija, Danija, Suomija, Vokietija, Didžioji Britanija, Vengrija, Airija, Olandija, Lenkija, Ispanija. Privaloma ligoninėms pranešti policijai, kad asmuo buvo priimtas iš įvykio vietos: Austrija, Slovėnija. Policija eismo įvykio pranešime užpildo (ligoninės pranešimą apie sužeistąjį) jeigu ligoninė praneša apie sužeistąjį: Austrija, Airija, Slovėnija. Policija lydi aukas į ligoninę: Olandija.	Austrija: galioja tik mirtinų eismo įvykių atveju. Jeigu policininkas nėra užtikrintas dėl sužeidimų sunkumo, pranešimo lange pažymi – nežinomas sužeidimų lygis. Policijos įrašuose apie sužalojimų sunkumą nėra kryžminės nuorodos su ligoninės įrašais. Jeigu pacientas miršta ligoninėje, policijos pareigūnas yra informuojamas ir užpildo papildomą lapą oficialaus eismo įvykio formoje ir išsiunčia Austrijos statistikos įstaigai. Olandija: policija važiuoja kartu su auka į ligoninę ar paklausia greitosios pagalbos vairuotojo į kurią ligoninę bus nuvežta auka. Švedija: policija dėl avarijos sunkumo nusprendžia įvykio vietoje. Policija reguliarioje duomenų bazėje netikrina ligoninės įvertinimo. Tie kurie turi priėjimą prie STRADA turi didelį potencialą palyginti policijos sužeidimo vertinimą su ligoninės vertinimu. Yra daug trūkumų policijos sužeidimų vertinime kriterijuose: miręs, sunkiai sužeistas, lengvai sužeistas (naudojama nacionaliniams tikslams).
<i>Sunkiai sužeistų eismo įvykio dalyvių gijimo progresas stebėsena.</i>	Policija atsakinga už tolimesnį sužeistųjų stebėjimą kurie yra gydomi ligoninėje: Čekija, Danija, Vokietija, Graikija, Airija, Lenkija, Ispanija, Šveicarija. Tolimesnės procedūros yra atliekamos – telefono skambučiais arba policijos apsilankymais ligoninėje: Čekija, Danija, Suomija, Vokietija, Graikija, Lenkija, Šveicarija; telefono skambučiais ar apsilankymu aukos namuose:	Austrija: tolimesnė sužeistųjų stebėsena nevykdoma, tik išimtiniais atvejais. Belgija: ligoninė privalo pranešti teismo tardytojams (tyrėjams) jeigu nukentėjęs asmuo mirė. Teismo tardytojai (tyrėjai) privalo pranešti statistikos įstaigai apie eismo įvykio metu nukentėjusio asmens mirtį. Olandija: kai ligoninė užregistruoja jog mirė nenatūralia mirtimi, policija savo ruožtu tęsia tolimesnį tyrimą. Ispanija: gijimo progresas rimtai sužalotų asmenų eismo įvykiu metu pradėtas stebėti nuo 2009 metų sausio 1 d. Progresas rimtai sužeistų yra

<i>[tęsinys] Sunkiai sužeistų eismo įvykių dalyvių gijimo progresas stebėsena.</i>	Danija. Policija yra informuojama teismo tardytojų (tyrėjų) tuo atveju jeigu nukentėjęs asmuo mirė: Belgija, Danija. Ligoninė turi pranešti policijai kai sužeistas asmuo yra paleidžiamas iš ligoninės: Olandija. Ligoninė turi pranešti policijai kai eismo įvykiu metu sužeistas asmuo mirė: Austrija, Suomija, Didžioji Britanija, Airija, Slovėnija, Šveicarija. Kita: Belgija Švedija.	stebimas (nuo 24 val. iki 30 dienų) visais atvejais , išskyrus tuos atvejus kai įvykai įvyko Katalonijoje ar Baskų šalyje, ar aukos buvo pristatytos į šių dviejų regionų ligonines. Valstybės tarnautojai priklausantys regioniniam direktoratui, stebėseną atlieka telefono skambučiais ar lankydamiesi ligoninėse. Švedija: Švedijos statistikos įstaiga turi visų sunkiai sužeistų asmenų duomenis kuriuos pranešė policija, ir vadovaudamasi taisyklėmis atlieka stebėjimus iki 30 dienų. Tai užtikrina pilną mirtinų eismo įvykių ataskaitų surašymą.
<i>Skirtingi eismo įvykių duomenų šaltiniai. Prieiga prie duomenų šaltinių. (riboto/neriboto naudojimo/ir t.t)</i>	Policijos įrašai apie susidūrimus: Austrija, Belgija, Čekija, Danija, Suomija, Didžioji Britanija, Graikija, Vengrija, Olandija, Slovėnija, Ispanija, Švedija, Šveicarija. Ligoninių įrašai: Austrija, Suomija, Didžioji Britanija, Graikija, Olandija, Švedija, Šveicarija. Ligoninių medicininiai įrašai su E-kodu: Belgija, Danija, Ispanija, Švedija. greitosios medicinos pagalbos daliniai: Danija; draudimo kompanijos: Suomija, Vokietija, Graikija Olandija (ne vieši) Šveicarija; nepriklausomos avarijų tyrimų grupės: Suomija, Vokietija, Didžioji Britanija, Švedija; gyventojų surašymo duomenys: Vokietija;	Belgija: apribotas priėjimas prie visų duomenų šaltinių (bazių). Danija: ligoninių informacija ir mirčių priežasčių statistika paprastai yra naudojama specialioms tyrimams. Ligoninių duomenys kurie gali būti panaudoti nacionaliniu lygiu kaip geografinė informacija – nėra registruojami. Statistiniai duomenys apie mirties priežastis dažnai vėluoja keletą metų. Graikija: ligoninių duomenys nėra centralizuotai renkami (kiekviena ligoninė veda savo užrašus ir dažniausiai popierine forma) ir paprastai nėra prieinami. Švedija: pats svarbiausias šaltinis yra STRADA – sistema pagrįsta eismo įvykių/ sužeidimų duomenimis iš visų šalies policijos institucijų ir ligoninių, apima apytiksliai 70 % visos šalies gyventojų. Dauguma informacijos yra slapta, tačiau prieinama mokslininkams (tyrėjams).

Skirtingų duomenų šaltinių sutapimo tikrinimas. (periodiškumas)	Policijos įrašai sutapimas su ligoninės įrašais: Olandija, Švedija. Policijos įrašai sutapimas su mirčių priežasčių statistika: Belgija, Suomija.	Belgija: policijos įrašai lyginami su mirčių priežasčių statistika (kasmet). Danija: siekia, kad būtų galima suderinti policijos ir ligoninės duomenis. Suomija: policija lygina mirčių priežasčių statistiką ir mirtinų eismo įvykių kurių pagrindinė priežastis girtumas duomenis iš Eismo įvykių tyrimų grupių. Didžioji Britanija: ribotas sugretinimas daromas eismo įvykių ir greitosios pagalbos duomenų, iš ligoninių ir rimtų sužeidimų iš policijos ir departamento kuris šiuo metu tikrina atitikimą su paguldomų žmonių į ligoninę duomenimis. Olandija: kasmet (4 ketvirtis) mes derina per duomenų bazes policijos įrašus su ligoninių duomenimis, kad surastų „tikrąjį“ ligoninėje gydytų traumų (sužeidimų) skaičių. Ispanija: EMAT-30 studijoje buvo bandoma palyginti atitikmenį policijos ir ligoninės įrašų. Buvo parodyta, kad šiuo metu to padaryti neįmanoma. Švedija: kiekvieną dieną policijos ir ligoninių duomenys yra suderinami (palyginami) sistemoje STRADA.
---	--	---

2.2. Europos Sąjungos šalyse taikomos eismo įvykių apskaitos sistemos

Kiekviena valstybė siekdama tinkamai stebėti, vertinti eismo įvykių pokytį šalyje yra tam sukūrusios nacionalines eismo įvykių duomenų bazines. Nacionalinės duomenų sistemos neginčijamai yra susietos su vietinės reikšmės (regionų miestų) duomenų rinkimo sistemomis. Vietinėse duomenų bazėse surinktais duomenimis naudojamosi retai. Dažniausiai šiais duomenimis naudojasi savivaldybėse esantys atsakingi skyriai ar nacionalinio lygmens tyrimo institutai. Bendruoju atveju atliekant, vietiniu lygmeniu (miestuose ar atskirose teritorijose) vykstančių, eismo įvykių duomenų rinkimą ir analizę yra taikomos valstybiniu mastu naudojamos procedūros bei duomenų rinkimo infrastruktūra. Tai savo ruožtu suteikia tam tikrą naudą – duomenys surinkti vietiniame lygmenyje gali būti naudojami dar prieš juos išsiunčiant į nacionalinę duomenų saugojimo sistemą. Tai gali būti padaryta, pavyzdžiui, sukuriant vietinių duomenų saugojimo bazę, kuri veikia nacionalinės sistemos pagrindu, taip turint galimybę paskui nesudėtingai juos perduoti į nacionalinę duomenų saugojimo bazę [15].

Eismo įvykių analizės tipas ir tikslai, o paskui ir priemonės skirtos eismo įvykių mažinimui labai priklauso nuo sistemos įgyvendinimo būdo. Todėl dažniausiai vietinės sistemos skiriasi nuo valstybinių. Kai kurios vietinės administracijos kuria ir diegia savo pačių kurtas sistemas, kurios skirtos rinkti bei saugoti duomenis gaunamus iš policijos ar kitos atsakingos už eismo įvykius institucijos. Tokių sistemų kokybė, sudėtingumas bei naudingumas, kuris yra vertinamas eismo įvykių analizės efektyvumu, labai priklauso nuo sistemos skirtų finansinių bei techninių resursų, į sistemą įtraukiamų eismo įvykių įrašų kiekio bei pastovios sistemos priežiūros bei modernizavimo.

Tačiau šios sistemos nors ir yra naudingos vertinant tai, kad leidžia efektyviai kaupti bei apdoroti eismo įvykių duomenis, turi ir apribojimų bei trūkumų. Daugeliu atvejų minimos sistemos yra skirtos duomenų įvedimui ir saugojimui, tačiau turi labai ribotas priemones skirtas statistiniam surinktų duomenų vertinimui. Dažniausiai tokios sistemos surinktus duomenis saugo bei gali pateikti tik lentelių arba duomenų masyvų pavidalu, kuriuos paskui būtina apdoroti specializuota statistine programine įranga, taip gaunant detalius statistinius duomenis. Kita dažna problema yra darbo efektyvumas, kuris susijęs su eismo įvykių duomenų pildymu. Dažniausiu atveju darbų dubliavimas atsiranda tada, kada reikia pildyti atskirai ir vietinės ir nacionalinės sistemos duomenų bazines [17].

Dėl minėto užduočių dubliavimosi dažnai atsiranda nesutapimų tarp vietinių ir valstybinių duomenų bazių. Todėl vienu metų, net keletas šalių pradėjo kurti naujas kompiuterines programas ir sistemas skirtas eismo įvykių duomenų kaupimui ir analizei tuo pačiu stengiantis išvengti prieš tai minėtų problemų. Pateikiame keletą programinių duomenų sistemų pavyzdžių [15]:

- Prancūzijoje AURORA-PACTOL-LISPACTOL-CONCERTO);
- Didžioji Britanija (TRL);
- Vokietija (EUSKa);
- Švedija (STRADA);
- Belgija (Pol Office);
- Lenkija (SEWIK).

Išsamesniam nagrinėjimui pasirenkama Švedijos programinė duomenų surinkimo sistema STRADA.

2.2.1. Programinė duomenų sistema STRADA

STRADA – Švedijos eismo įvykių duomenų surinkimo sistema – pagrįsta eismo įvykių/sužeidimų duomenimis iš visų šalies policijos institucijų ir ligoninių [9].

Keturios institucijos (Švedijos kelių direkcija, savivaldybė, policija ir ligoninės) buvo įtrauktos į bendrą darbą, teikti patikimą ir išsamią informaciją apie nelaimingus atsitikimus bendroje informacinėje sistemoje. Švedijos kelių direkcija yra atsakinga už Strada duomenų sistemą – už sistemos tobulinimą, sekimą visos sistemos darbo ir už informacijos kokybę bei prieinamumą. Direkcija yra finansiškai atsakinga už sistemos įdiegimą, įgyvendinimą ir jos priežiūrą, bei turi parengti kas metinę informacinės sistemos ataskaitą.

Policijos ir ligoninių įstaigos renka duomenis apie eismo įvykius ir nukentėjusius eismo dalyvius. Eismo įvykio vietoje ir palatoje taikomi skirtingi klausimynai.

Policija renka duomenis apie eismo įvykį – kada, kaip ir kur jis įvyko, apie eismo įvykio aplinką, greičio ribojimą, eismo sąlygas, paros metą, pasyvios apsaugos sistemos naudojimą ir kitą svarbią informacijas susijusią su nukentėjusiais asmenimis.

Ligoninės įveda duomenis apie nukentėjusių asmenų būklę, sužalojimus ir kitą informaciją.

STRADA pagrindinis uždavinys sujungti policijos ir ligoninės duomenis prieš juos išsiunčiant į nacionalinę duomenų bazę.

STRADA tikslai:

- pagerinti eismo saugumą valstybiniame, regioniniame ir vietiniame lygmeniuose;
- naudojant surinkta informacija lengviau parinkti tikslingesnes/tinkamesnes eismo saugumo priemones;
- kelti viešųjų įstaigų darbo efektyvumą, mažinant darbų dubliavimąsi ir kainą.

STRADA surinkta informacija naudojasi valstybinės, regioninės ir vietinės institucijos, bei mokslininkai, eismo saugumo specialistai.

Darbo priede Nr. A pateikiama trumpa programos vizualinė apžvalga.

2.3. Antrojo skyriaus išvados

Šiame skyriuje atlikta Europos Sąjungos šalyse vykdomos eismo įvykių apskaitos analizė. Remiantis IRTAD duomenimis, visą eismo įvykių duomenų apskaitos procesą galima suskirstyti į du etapus – pirminį reagavimą ir duomenų valdymą. Pirminis reagavimas į eismo įvykius yra panašus visose šalyse. Policija visuomet vyksta į įvykio vietą, kai yra pranešama apie mirusius arba sunkiai sužeistus dalyvius. Tačiau kai kurios šalys turi ir kitą kriterijų – pinigų. Tokios šalys kaip Čekija, Danija, Ispanija yra nustačiusios eismo įvykių, į kuriuos privalo reaguoti, žalos dydžius, ji (svyruoja) nuo 4000 iki 6000 eurų. Priešingai šioms šalims, Lenkijoje ir Olandijoje yra taikomos kitokios nuostatos. Lenkijos policija dalyvauja visuose eismo įvykiuose, apie kuriuos jiems yra pranešama. Olandijoje policijos pareigūnai patys sprendžia į ką reaguoti (tam tikrose ribose). Lygiagrečiai reagavimui į eismo įvykius, eismo įvykių formų pildymo procese policijos laikosi tų pačių principų. Sunkių sužeidimų, mirtini ar didelės žalos eismo įvykiai yra tiriami, o kiti įvykiai, pavyzdžiui kaip Vokietijoje, yra tik registruojami skaitmeniniu būdu.

Visose šalyse eismo įvykių duomenys yra fiksuojami nacionalinėse ar policijos duomenų bazėse. Centralizuotas duomenų rinkimo procesas ir pobūdis yra panašūs, tačiau šioje srityje ryškiai išsiskiria Švedija. Švedija turi eismo įvykių duomenų apskaitos programinę įrangą STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), kuri surenka visus eismo įvykių duomenis iš policijos ir medicinos įstaigų – greitu tiesioginiu būdu. Dauguma surinktos informacijos yra slapta tačiau prieinama moksliniams tyrinėjimams. Kitose valstybėse šis procesas užtrunka ilgesnį laiko tarpą dėl technologijų (programinių) ir centralizuotos valdymo sistemos trūkumų. Pavyzdžiui, Graikijoje ligonių (eismo įvykių dalyvių) duomenys nėra centralizuotai renkami (kiekviena ligoninė veda savo užrašus ir dažniausiai popierine forma) ir paprastai nėra teikiami ar skelbiami. Esant tokiems apskaitos proceso trūkumams yra svarbu atlikti duomenų patikrą. Visos šalys vidutiniškai kasmet tikrina policijos ir ligoninių duomenis. Pavyzdžiui, Olandija kasmet (4 ketvirtis) derina minėtų įstaigų duomenis, kad surastų „tikrąjį“ ligoninėje gydytų traumų skaičių. Švedijoje STRADA sistemoje šis procesas yra atliekamas kiekvieną dieną.

Visi su eismo įvykiu susiję duomenys, iš visų institucijų yra pateikiami galutiniam valdytojui. Nuo jo kompetencijos ir interesų priklauso duomenų kontrolė, kiekybė ir kokybė. Daugelyje šalių eismo įvykių statistinius duomenis valdo valstybinės kelių įstaigos ar su eismo saugumu susijusios organizacijos. Austrijoje apskaitą atlieka Austrijos Kelių Saugumo Taryba, Belgijoje – Kelių Eismo Saugumo Institutas, Suomijoje – net kelios institucijos – Suomijos Kelių Administracija, Olandijoje – Transporto tyrimų institutas, Lenkijoje – Nacionalinė Kelių Saugumo Taryba. Visos šios organizacijos, įstaigos gauna tiesioginius eismo įvykių duomenis iš policijos įstaigų ir pateikia statistinius duomenis pagal jų nusistatytus kriterijus.

3. LIETUVOS NORMINIŲ DOKUMENTŲ ANALIZĖ

3.1. Pirminiai veiksmai įvykus eismo įvykiui

Lietuvoje eismo įvykiu yra laikomas įvykis kelyje, viešose arba privačiose teritorijose, kurio metu, judant transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta ar apgadinta bent viena transporto priemonė, krovinys, kelias jo statiniai ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas. Įvykus eismo įvykiui yra pradedamas įvykio apskaitos procesas, kuris priklauso nuo pačių eismo įvykio dalyvių ir jame dalyvaujančių įstaigų. Būsimo apskaitos proceso pobūdį nusako įvykio dalyvių atliekami pirminiai veiksmai įvykus eismo įvykiui, kuriuos galima suskirstyti pagal tris vykdytojų grupes [6]:

- Eismo įvykio dalyviai;
- Policijos įstaigos;
- Greitąją medicininę ir kitų rūšių pagalbą teikiančios įstaigos.

3.1.1. Eismo įvykio dalyvių pirminiai veiksmai

Eismo įvykio dalyviai yra pagrindinis informacijos, apie įvykusį eismo įvykį, šaltinis, todėl nuo jų pirminių veiksmų priklauso tolimesnė proceso eiga. Visi eismo dalyviai privalo vadovautis Lietuvos Respublikos Kelių eismo taisyklių nuostatomis. Kelių eismo taisyklės numato eismo dalyvių pareigas kurias jie privalo įvykdyti. Taisyklėse yra nurodytos bendrosios pareigos ir pareigos pagal atitinkamas eismo įvykio pasekmes.

Pagrindinės bendrosios pareigos:

„231.1. nedelsdamas sustoti, nesukeldamas papildomo pavojaus eismui, ir pažymėti eismo įvykio vietą šių taisyklių 97.2 ir 98 punktuose nustatyta tvarka;“

„231.2. pagal galimybes imtis visų reikiamų priemonių saugiam eismui užtikrinti eismo įvykio vietoje, o tais atvejais, kai į eismo įvykio vietą kviečiama policija, neleisti (kiek tai nekelia pavojaus eismui), kad pasikeistų eismo įvykio aplinkybės, taip pat saugoti eismo įvykio pėdsakus;“

Pareigos pagal eismo įvykio pasekmes:

- Eismo įvykio metu sužeistas arba žuvo žmogus:

„231.4. jeigu eismo įvykio metu žuvo ar buvo sužeistas žmogus, pranešti apie eismo įvykį policijai ir pasilikti eismo įvykio vietoje arba, pranešęs policijai, sugrįžti į eismo įvykio vietą ir laukti, kol atvažiuos policija, išskyrus tuos atvejus, kai policija leido palikti eismo įvykio vietą arba turi būti suteikta pirmoji pagalba nukentėjusiam asmeniui ar jam pačiam;“

„231.5. imtis visų reikiamų priemonių, kad būtų suteikta pirmoji medicinos pagalba nukentėjusiesiems, iškviešti greitąją medicinos pagalbą, o jeigu iškviešti greitosios medicinos

pagalbos arba nukentėjusiųjų nuvežti į asmens sveikatos priežiūros įstaigą kitu transportu neįmanoma, nuvežti juos į artimiausią asmens sveikatos priežiūros įstaigą savo transporto priemone, išskyrus tuos atvejus, kai tai sukeltų pavojų nukentėjusiųjų gyvybei ar sveikatai.“

- Eismo įvykio metu nežuvo ir nebuvo sužeistas žmogus, o su įvykiu susiję eismo dalyviai sutaria dėl įvykio aplinkybių:

„232. Jeigu eismo įvykio metu nežuvo ir nebuvo sužeistas žmogus, o su eismo įvykiu susiję eismo dalyviai sutaria dėl eismo įvykio aplinkybių ir nekviečia policijos į eismo įvykio vietą, su eismo įvykiu susiję eismo dalyviai privalo eismo įvykio deklaracijoje nubraižyti eismo įvykio schemą, aprašyti eismo įvykio aplinkybes ir duoti visiems su eismo įvykiu susijusiems eismo dalyviams pasirašyti. Jeigu nė vienas su eismo įvykiu susijęs eismo dalyvis neturi eismo įvykio deklaracijos, eismo įvykio aplinkybės gali būti aprašomos ir eismo įvykio schema nubraižoma ant švaraus popieriaus lapo, kuriame nurodomi su eismo įvykiu susiję eismo dalyviai, transporto priemonės, eismo įvykio liudininkai, pateikiama informacija ir eismo įvykio aplinkybės patvirtinamos su eismo įvykiu susijusių eismo dalyvių parašais. Jeigu dėl eismo įvykio aplinkybių nesutariama, su eismo įvykiu susiję eismo dalyviai kviečia policiją į eismo įvykio vietą.“

- Eismo įvykio metu padaryta tik turtinė žala:

„234. Jeigu dėl eismo įvykio padaryta tik turtinė žala ir nukentėjusio asmens eismo įvykio vietoje nėra, su eismo įvykiu susijęs eismo dalyvis privalo nedelsdamas pranešti apie eismo įvykį policijai.“

Pažvelgus į kelių eismo taisyklėse nurodomas eismo dalyvių pareigas yra pastebimas sistemingumo trūkumas nurodant pirminius eismo dalyvių veiksmus. Remiantis esamu pareigų punktavimu taisyklėse, eismo dalyvis pirmiausia turi rūpintis eismo įvykio vietos pažymėjimu, o ne medicininės pagalbos teikimu. Dar kartą verta paminėti, jog eismo dalyvis yra pagrindinis, informacijos apie įvykusį eismo įvykį, šaltinis ir atsižvelgiant į tai, pagrindinis pirminis jo veiksmas turėtų būti įvykio situacijos, pasekmių vertinimas. Tinkamai įvertinti situaciją ir pasekmes yra labai svarbu, nes šie du veiksniai daro įtaką atitinkamų pareigūnų ir specialistų dalyvavimui tolimesniame eismo įvykio procese.

3.1.2. Policijos įstaigų pirminiai veiksmai

Policijos įstaigose pirminiai veiksmai, gavus pranešimą apie eismo įvykį, susideda iš dviejų etapų [5]:

- Informacijos priėmimo ir perdavimo;
- Operatyvinės grupės ar policijos patrulių atvykimo į eismo įvykio vietą;

Policijos įstaigose už informacijos priėmimą ir perdavimą ir patrulių veiklos organizavimą yra atsakingas Operatyvaus valdymo padalinys, kuris visą parą operatyviai reaguoja į gautą informaciją apie įvykius ir nusikalstamas veiklas. Operatyvaus valdymo padalinio veiklą reglamentuoja „Policijos įstaigų operatyvaus valdymo padalinių darbo organizavimo instrukcija“, patvirtintas Lietuvos policijos generalinio komisaro 2010 m. birželio 30 d. įsakymu Nr. 5-V-553. Instrukcijoje nurodomos pamainos pareigūnų teisės ir pareigos, kuriose yra aprašyti veiksmai įvykio informacijai priimti ir perduoti:

„25.5. turi atidžiai ir mandagiai išklaudyti asmenis, kurie kreipiasi į operatyvaus valdymo padalinį, ir kiek įmanoma išsamiau ir tiksliau išsiaiškinti įvykio aplinkybes ir asmens, kuris kreipiasi, duomenis;“

„25.6.1. nustatyta tvarka užregistruoti skundą, pareiškimą ar pranešimą apie nusikalstamą veiklą ar kitą informaciją ir prireikus turi teisę nurodyti operatyvinei grupei išvykti į įvykio vietą, nuolat palaikyti su ja ryšį;“

„25.7.1. išsiųsti į įvykio vietą arčiausiai įvykio vietos esančius patrulius arba kitus policijos pareigūnus ar imtis kitų priemonių gautai informacijai patikrinti;“

Priėmus, užregistravus ir perdavus informaciją apie įvyki – tolimesnių veiksmų vykdymas yra perduodamas į įvykio vietą išsiųstiems policijos patruliams ar operatyvinei grupei. Policijos patrulių veiksmus reaguojant į pranešimus apie įvykius reglamentuoja „Policijos patrulių veiklos instrukcija“, patvirtinta Lietuvos policijos generalinio komisaro 2011 m. liepos 19 d. įsakymu Nr. 5-V-673. Instrukcijoje nurodomi veiksmai vykstant į įvykio vietą:

„40. Vykdamas į įvykio vietą policijos patrulio vyresnysis nustato tarnybinės transporto priemonės telemetrinės įrangos jungiklį į reikiamą padėtį, pasirenka artimiausią ir greičiausią vykimo maršrutą, atsižvelgdamas į teisės aktų reikalavimus ir eismo sąlygas, sprendžia apie būtinybę naudoti mėlynos (mėlynos ir raudonos) spalvos žybsiojančius švyturėlius ir specialiuosius garso signalus.“

„42. Jeigu policijos patrulis gavo informacijos apie įvykį ne iš budėtojo, jis pagal galimybę turi išsiaiškinti:

42.1. asmens, pranešusio apie įvykį, anketinius duomenis (vardą, pavardę, gimimo datą arba asmens kodą, gyvenamąją vietą, telefono numerį), pranešimo laiką;

42.2. nukentėjusio asmens būklę, šio asmens anketinius duomenis, kokia pagalba jam reikalinga;

42.3. įvykį mačiusius asmenis (liudytojus), jų anketinius duomenis;

42.4. jeigu įvykio metu buvo padarytas teisės pažeidimas, – asmens (-ų), įtariamo (-ų) jį padarius, požymius, pasitraukimo kryptį.

Visa ši informacija surašoma į tarnybinę knygėlę ir informacija perduodama budėtojų, o toliau policijos patrulis privalo veikti pagal budėtojo nurodymus.“

Policijos įstaigų pirminiai veiksmai gavus pranešimą apie eismo įvykį yra sistemingi ir operatyvūs. Tačiau eismo įvykio aplinkybės daro įtaką pirminių veiksmų operatyvumui. Policijos įstaigos reaguodamos į gautą pranešimą apie rengiamą, daromą ar padarytą nusikalstamą veiklą, laikosi tam tikros tvarkos, kurioje yra nurodyta, kaip reaguoti į pranešimus apie įvykius. Pagal reagavimo prioritetus pranešimai apie įvykius yra skirstomi į A, B ir C kategorijas pagal rengiamos, daromos ar padarytos nusikalstamos veiklos sunkumą. Esamą tvarką ir kategorijų kriterijus policijos įstaigos nustato savarankiškai. Kaip pavyzdys, pateikiamas Vilniaus apskrities vyriausiojo policijos komisariato reagavimo į gautus pranešimus tvarkos, C kategorijos pranešimo aprašas.

„C kategorijos pranešimas apie įvykį – tai pranešimas apie apysunkio, nesunkaus nusikaltimo ar baudžiamojo nusižengimo padarymą, kai asmens, kuriam reikalinga policijos pagalba, būklė nėra sunki, nukentėjusiojo gyvybei arba jo didelės vertės turtui negresia pavojus. Jei pranešimo apie įvykį, priskiriamam C kategorijai, tyrimui nėra būtinas operatyvus reagavimas, įvykio vietos apžiūros fiksavimas, pranešėjui telefonu siūloma atvykti į Vilniaus aps. VPK struktūrinį padalinį, prižiūrintį įvykio teritoriją, arba į bet kurį kitą artimiausią policijos įstaigos struktūrinį padalinį. Pranešėjui atsisakius atvykti, į įvykio vietą išsiunčiama operatyvinė grupė.

Kai C kategorijai priskiriamas pranešimas apie eismo įvykį, kuriame dalyvavo ne daugiau kaip dvi transporto priemonės ir įvykio metu žmonės nenukentėjo, o visi su eismo įvykiu susiję eismo dalyviai, vertindami eismo įvykio aplinkybes, dėl jų sutaria, pranešėjui pasiūloma nubraižyti eismo įvykio deklaraciją ir vykti į draudimo įstaigą.“ [Operatyvaus valdymo skyriaus informacija. Paskelbta <http://www.vilnius.policija.lt> 2009 m].

3.1.3. Greitosios medicinos pagalbos įstaigų pirminiai veiksmai

Greitosios medicinos pagalbos pirminiai veiksmai susideda iš informacijos priėmimo, užregistravimo ir medicinos pagalbos brigados siuntimo į iškvietimo vietą. Greitosios medicinos pagalbos įstaigų pirminius veiksmus, gavus iškvietimą dėl greitosios medicinos pagalbos paslaugų, reglamentuoja „Greitosios medicinos pagalbos iškvietimų ir greitosios medicinos pagalbos brigados siuntimo į iškvietimo vietą tvarkos aprašas“, patvirtintas Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2010 m. gruodžio 16 d. įsakymu Nr. V-1075. Tvarkos apraše yra nurodomas iškvietimų dėl greitosios medicinos pagalbos paslaugų skirstymas ir brigados išsiuntimo ir atvykimo laikai:

„7. Esant skubiam iškvietimui, greitosios medicinos pagalbos dispečeris privalo greitosios medicinos pagalbos brigadą siųsti iš karto kuo skubiau arba ne vėliau kaip per 3 minutes nuo iškvietimo užregistravimo. Laikas nuo iškvietimo užregistravimo iki pirmosios medicinos pagalbos teikimo pradžios turi būti ne ilgesnis kaip 10–15 min. mieste ir 20–25 min. kaimo vietovėje. Jei iškvietimų yra daug ir nėra

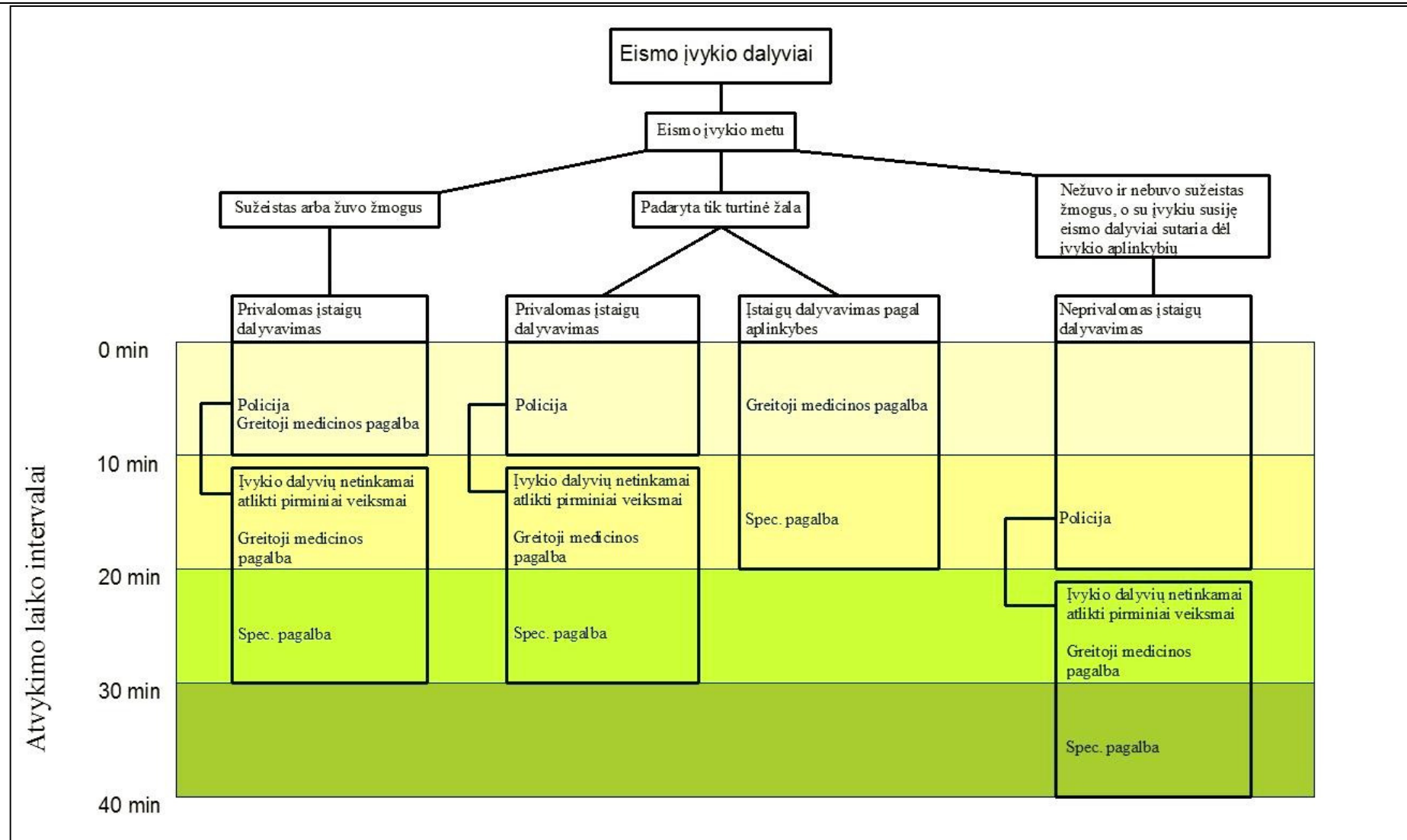
galimybės jų skubiai įvykdyti, greitosios medicinos pagalbos brigada siunčiama ten, kur iš kvietimo metu gautos informacijos tikėtina, kad paciento gyvybei gresia pavojus.“

Operatyvųjį greitosios medicinos pagalbos tarnybos pajėgų ir priešgaisrinių gelbėjimo pajėgų valdymą atlieka Bendrasis pagalbos centras. Bendrojo pagalbos centro veiklą reglamentuoja „Bendrojo pagalbos centro įstatymas“ ir „Bendrojo pagalbos centro nuostatai“ patvirtinti Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento prie Vidaus reikalų ministerijos direktoriaus 2011 m. gegužės 9 d. įsakymu Nr. 1-161.

3.2. Pirminių veiksmų modelis

Išanalizavus eismo įvykio proceso dalyvių pirminius veiksmus įvykus eismo įvykiui, yra pastebimas sistemingumas (3.1 pav.). Pirminių veiksmų sistemos viršuje yra eismo įvykio dalyviai ir jų aplinkybių, pasekmių vertinimas ir priimti sprendimai. Eismo įvykių pasekmės galima suskirstyti į 3 sritis, kur kiekviena pasekmių sritis turi jai būdingus pirminius veiksmus, kuriuos pagal Kelių eismo taisykles privalo atlikti eismo įvykio dalyviai. Kiekvienai pasekmių sričiai yra priskiriamas privalomasis konkrečių įstaigų dalyvavimas, kurios įvertinusios pasekmes, atitinkamai pasiskirsto savo atvykimo laikus.

Pirminių veiksmų sistemoje svarbu įvertinti ir neigiamą faktorių – eismo įvykio dalyvių neteisingai įvertintos aplinkybės, pasekmės ir netinkami atlikti pirminiai veiksmai. Šis neigiamas faktorius turi didžiulę laiko įtaką konkrečių įstaigų dalyvavimui eismo įvykio procese. Didėjantis eismo įvykio proceso operatyvumo laikas didina galimas pasekmes ir patirtos žalos kainą.



3.1 pav. Eismo įvykio proceso dalyvių atvykimo intervalai remiantis eismo įvykio aplinkybėmis.

3.3. Eismo įvykio duomenų rinkimo ir įvedimo procesas

3.3.1. Policijos įstaigų duomenų rinkimo ir įvedimo procesas

DUOMENŲ RINKIMAS

Eismo įvykio vietoje policijos patruliai vadovaujasi „Policijos patrulių veiklos instrukcija“ patvirtinta Lietuvos policijos generalinio komisaro 2011 m. liepos 19 d. įsakymu Nr. 5-V-673. Instrukcijoje yra nurodomi policijos patrulio veiksmai atvykus į eismo įvykio vietą.

Atvykęs į eismo įvykio vietą policijos patrulis privalo:

„63.2. nustatyti transporto priemonių vairuotojus, su eismo įvykiu susijusius asmenis ir liudytojus, paimti jų rašytinius paaiškinimus, o jeigu tokios galimybės nėra, užsirašyti jų vardus, pavardes, adresus, telefono numerius ar elektroninio pašto adresus; patikrinti, ar eismo įvykyje dalyvaujančios transporto priemonės nėra ieškomos;

63.3. jei reikia, reguliuoti eismą ir (ar) organizuoti eismo įvykio vietos apylanką, kitų tarnybų specialiųjų transporto priemonių operatyvų atvykimą į eismo įvykio vietą;

63.4. sudaryti eismo įvykio vietos schemą (mastelis 1 su 200). Jei įvykio vietoje tvarkingai sudaryti schemos neįmanoma, sudaromas schemos juodraštis, kuriame turi pasirašyti eismo įvykio dalyviai. Schemos juodraštyje gali pasirašyti ir liudytojai. Atvykus į policijos įstaigą, pagal juodrašį nubraižoma schema, kurią pasirašo schemą sudaręs pareigūnas ir eismo įvykio dalyviai. Schemos juodraštis pridedamas prie eismo įvykio medžiagos;

63.5. apžiūrėti transporto priemones, kurios dalyvavo eismo įvykyje, ir aprašyti jų apgadinius;

63.6. išsiaiškinti eismo įvykio aplinkybes, nustatyti įvykio kaltininką (-us) ir surašyti jam (jiems) administracinio teisės pažeidimo protokolą (-us);

63.7. surašyti tarnybinį pranešimą dėl eismo įvykio, kuriame nurodyti eismo įvykio vietoje nustatytas aplinkybes;

66. Eismo įvykio dalyvių paaiškinimuose turi būti įvardytos transporto priemonių judėjimo kryptys, greitis, atstumas iki atsiradusių kliūčių, pėsčiųjų judėjimo kryptys ir sparta, matomumo, oro sąlygos ir kitos aplinkybės, galinčios turėti reikšmės nustatant eismo įvykio aplinkybes.

67. Eismo įvykyje dalyvavusios (-ių) transporto priemonės (-ių) savininkui (-ams) (valdytojui (-ams)) išduodama pažyma (-os) dėl transporto priemonės sugadinimo (apgadino). “

Policijos patrulio sudaromoje eismo įvykio vietos schemoje turi būti nurodyta:

„65.1. tiksli transporto priemonių padėtis pagal stacionarius orientyrus (objektus);

65.2. transporto priemonių ratų pėdsakai, nurodant jų pobūdį (slydimo ir stabdymo, slydimo skersine kryptimi, laisvo riedėjimo, riedėjimo ir stabdymo), šių pėdsakų pradžia ir pabaiga

važiuojamosios kelio dalies pločio ir ilgio atžvilgiu;

65.3. važiuojamosios kelio dalies dangos rūšis, paviršius, defektai;

65.4. transporto priemonių stiklų šukės, plastikinių dalių nuolaužos, nubyrėjusi žemė, tepalų, degalų, aušinimo skysčio, kraujo ir kitos dėmės kelio ilgio ir pločio bei stacionarių orientyrų (objektų) atžvilgiu;

65.5. kelio ženklai, horizontalusis ir vertikalusis kelio ženklinimas, jo būklė;

65.6. šviesoforai ir kitos eismo reguliavimo priemonės, nurodant atstumus nuo jų iki sankryžose kertamų gatvių važiuojamųjų dalių;

65.7. eismo įvykio vietos schemoje įvardijami grafiškai pažymėti daiktai, pėdsakai, transporto priemonės ir kiti daiktiniai įrodymai. Jeigu pažymima transporto priemonių susidūrimo vieta, nurodoma, pagal kokius požymius ji nustatyta.“

Išvardinti bendriniai policijos patrulio veiksmai yra privalomi atlikti nepriklausomai nuo eismo įvykio tipo. Jeigu eismo įvykio metu nukentėjo žmonės, į įvykio vietą privalomai turi atvykti tyrėjas kuris perima tolimesnį eismo įvykio tyrimą. Šiuo atveju, iki atvykstant tyrėjui, policijos patrulis papildomai privalo:

„64.1. nustatyti į sveikatos priežiūros įstaigą pristatomo asmens tapatybę, išrašyti siuntimą į asmens sveikatos priežiūros įstaigą, kad būtų nustatyta, ar jis (ji) yra blaivus (-i), negirtas (-a) ar neapsvaigęs (-usi);

64.2. jei nukentėjusieji vežami specialiu medicinos pagalbos automobiliu, užsirašyti šio automobilio valstybinį numerį ir asmens sveikatos priežiūros įstaigos, į kurią bus pristatyti nukentėję asmenys, pavadinimą;

64.3. kai nėra galimybės iškviešti medicinos pagalbos automobilio ir nukentėjęs asmuo į sveikatos priežiūros įstaigą vežamas pakeleivingu automobiliu, užsirašyti šio automobilio duomenis, vairuotojo pavardę ir asmens sveikatos priežiūros įstaigos, į kurią bus pristatytas nukentėjęs asmuo, pavadinimą;

64.4. užtikrinti, kad nebūtų patrauktos transporto priemonės, nebūtų naikinami ar klastojami pėdsakai, taip pat užtikrinti transporto priemonių, jose esančių daiktų ir krovinių saugumą;

64.5. jei eismo įvykio metu atitrūkusios nuo automobilio detalės (kroviny) išsibarstė po važiuojamąją kelio dalį ir dėl to kitų transporto priemonių eismas tapo nebeįmanomas, jas pašalinti, prieš tai nufotografavus (nufilmavus) ir (arba) pažymėjus (dažais, kreida ir kt.) vietas, kur jos (jis) buvo;

Policijos tyrėjas atvykęs į eismo įvykio vietą vadovaujasi Baudžiamojo proceso kodekso nuostatomis, kurios tiesiogiai veikia fiksuojamus duomenis eismo įvykio vietoje. Tyrėjo renkamų duomenų pobūdį ir kiekį papildomai veikia Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių

registre reikalingi užpildyti duomenys. Eismo įvykių duomenims rinkti policijos patruliai ir tyrėjai naudoja papildomą techniką: fotoaparatai; GPS įrenginiai; vaizdo kameros; Ultravioletinių spindulių šaltiniai; Infraraudonųjų spindulių šaltiniai; Metalo iešikliai.

Policijos patruliai ir tyrėjai eismo įvykio vietoje surinktus įvykio duomenis užsirašo užrašuose ar ant „balto popieriaus lapo“, nes nėra numatyta oficiali duomenų fiksavimo forma.

DUOMENŲ ĮVEDIMAS

Surinktų eismo įvykių duomenų įvedimo ir apskaitos tvarką reglamentuoja „Eismo įvykių apskaitos aprašas“, patvirtintas Lietuvos policijos generalinio komisaro 2010 m. sausio 29 d. įsakymų Nr. 5-V-109. Apraše yra nurodoma eismo įvykių duomenų kaupimo ir tvarkymo vieta, atsakingi asmenys už duomenų įvedimą bei nurodomas įvedimo terminas.

Eismo įvykių statistiniai duomenys yra kaupiami ir tvarkomi Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registre. Duomenis į registrą įveda teritorinių policijos įstaigų tyrėjai ir (ar) kiti policijos pareigūnai, kurie įformina eismo įvykių medžiagas ar dalyvauja jas įforminant. Taip pat teritorinės policijos įstaigos vadovas gali įgalioti įvesti duomenis į registrą kitus policijos pareigūnus arba darbuotojus, dirbančius pagal darbo sutartis. Šiuo atveju tyrėjai ar kiti eismo įvykio medžiagą turintys pareigūnai privalo pateikti jiems visus reikalingus duomenis. Į registrą eismo įvykio duomenys turi būti įvedami ne vėliau kaip per tris darbo dienas nuo eismo įvykio datos. Jei ikiteisminio tyrimo metu pasikeičia eismo įvykio duomenys (eismo įvykyje sužeistas žmogus mirė arba, pirminiais duomenimis, sužeistas eismo įvykyje žmogus nenukentėjo arba patikslinama eismo įvykio vieta, aplinkybės, nustatomi žuvusių, sužeistų ar pasišalinusių iš eismo įvykio vietos asmenų, transporto priemonių duomenys ir pan.) ikiteisminį ar kitokį tyrimą atliekantis pareigūnas privalo nedelsdamas įvesti pasikeitusius duomenis į registrą arba nedelsdamas informuoti už duomenų įvedimą atsakingus asmenis apie pasikeitimus.

3.3.2. Greitosios medicinos pagalbos informacijos rinkimo procesas

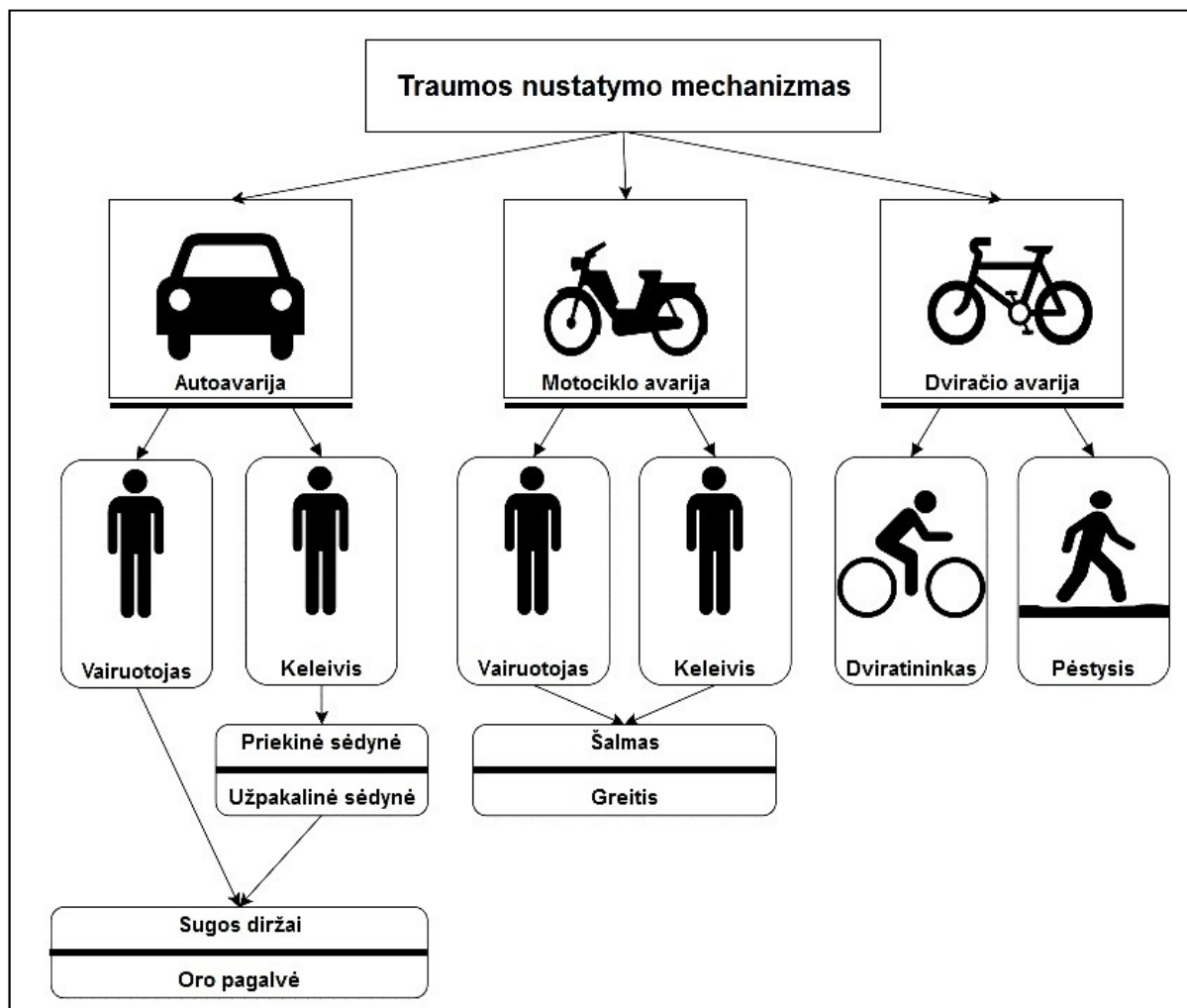
Greitosios medicinos pagalbos įstaigos vykdo savarankišką apskaitą. Vykdydamos apskaitą, įstaigos vadovaujasi Lietuvos Sveikatos Apsaugos ministerijos nustatytomis statistinėmis apskaitos formomis:

- [109/a] Greitosios medicinos pagalbos iškvietimų registravimo žurnalas;
- [110/a] Greitosios medicinos pagalbos kvietimo kortelė;
- [114/a] Greitosios medicinos pagalbos lydimasis lapas;
- [115/a] Greitosios medicinos pagalbos stoties (skyriaus) darbo apskaitos žiniaraštis;

Greitosios medicinos pagalbos darbuotojai atvykę į iškvietimo vietą, informacijai ir duomenims rinkti naudoja Ligonio ištyrimo ir diagnozės nustatymo algoritmą. Remiantis algoritmu darbuotojai užpildo greitosios medicinos pagalbos iškvietimo kortelės formą Nr. 110/a ir lydimąjį

lapą Nr. 114/a kuris yra perduodamas priimančios medicinos įstaigos darbuotojams. Ligonio ištyrimo ir diagnozės nustatymo algoritmas susideda iš pagrindinių būklės vertinimo ir diagnozės nustatymo kriterijų: anamnezė; dabartinė būklė; neurologinė būklė; patirta trauma (3.2 pav.); tyrimai; diagnozės nustatymas; skubi medicinos pagalba ir nukreipimas tolimesniam gydymui; veiksmai esant pakartotiniam iškvietimui; iškvietimo kortelės pildymas (forma Nr. 110/a).

Eismo įvykio atveju algoritme yra nurodomas traumos nustatymo mechanizmas:



3.2 pav. Traumos nustatymo mechanizmas

Greitosios medicinos pagalbos darbuotojai, pristatę sužeistą, sergantį asmenį į stacionarines paslaugas teikiančią įstaigą, jos darbuotojams pateikia palydimąjį lapą, kuriame yra nurodoma pristatyto asmens informacija, nustatyta diagnozė ir pristatymo laikas 3.3 pav.

Formos kodas pagal VADK		Formos kodas pagal VADK	
Ištaigos kodas pagal VIOK		Ištaigos kodas pagal VIOK	
Lietuvos Respublikos Sveikatos apsaugos ministerija	Med. dokum. f. Nr. 114 ap.	Lietuvos Respublikos Sveikatos apsaugos ministerija	Med. dokum. f. Nr. 114 ap.
PAGALBOS STOTIS	GREITOSIOS MED.	PAGALBOS STOTIS	GREITOSIOS ME
Palydimasis lapas Nr. 140839		Talonas prie palydimojimo lapo Nr. 14	
Pavardė <i>Osipčuk</i>	amžius <i>35</i>	Pavardė <i>Osipčuk</i>	amžius <i>35</i>
Vardas <i>Renata</i>	m.	Vardas <i>Renata</i>	m.
Tėvo vardas	mėn.	Tėvo vardas	mėn.
iš žodžių pagal dokumentus		iš žodžių pagal dokumentus	
Paimtas iš gatvės, iš buto, iš darbo vietos, iš medicininės įstaigos (pabraukti).		Paimtas iš gatvės, iš buto, iš darbo vietos, iš medicininės įstaigos (pabraukti).	
Greitosios pagalbos, poliklinikos gydytojo nustatyta diagnozė (pabraukti ir įrašyti).		Greitosios pagalbos, poliklinikos gydytojo nustatyta diagnozė (pabraukti ir įrašyti).	
<i>Ūmus konjunktivitas</i>		<i>Ūmus konjunktivitas</i>	
Atvežtas į <i>13</i> val. <i>31</i> min. <i>05</i>	<i>09</i> <i>2012</i> m.	Atvežtas į <i>13</i> val. <i>31</i> min. <i>05</i>	<i>09</i> <i>2012</i> m.
Pagal iškvietimą priimta	val. min.	Pagal iškvietimą priimta	val. min.
<i>2 br</i>	Gydytojas <i>O. Kutko</i>	<i>2 br</i>	Gydytojas <i>O. Kutko</i>
Felčeris	pavardė aiškiai rašoma	Felčeris	pavardė aiškiai rašoma
Diagnozė greitosios pagalbos, neatidėtinų pagalbos, poliklinikos, siuntimo metu (pabraukti ir įrašyti diagnozę)		Kai reikia gauti papildomų žinių, galima skambinti greitosios pagalbos stotin. Visi greitosios pagalbos atvežti ligoniniai valo būti priimti gydymo įstaigų ligoninių priėmimo kambaruose.	
šifras	<i>Ūmus konjunktivitas</i>	Greitosios pagalbos personalo pastabos	
Prėmimo skyriaus diagnozė	šifras		
Galutinė diagnozė	šifras	Kitos pastabos	
Operacija	val.		
Aptarnautas ambulatoriškai, gulėjo dienų	val.		
Įrašytas sveikas, sveikatai pagerėjus, nepagerėjus, sužalotas, mirė	m.		
Gydymo įstaigos pastabos			

3.3 pav. Palydimasis lapas Nr.114

Tolimesnį informacijos, duomenų rinkimo procesą atlieka stacionarines paslaugas teikiančios įstaigos. Įstaigos atlieka savarankišką statistinę apskaitą pagal Lietuvos Sveikatos Apsaugos ministerijos nustatytas statistinės apskaitos formas ir vidaus taisykles.

3.3.3. Draudimo kompanijų duomenų rinkimo procesas

Draudimo kompanijos eismo įvykių duomenų rinkimo procese užima „priimančio duomenis“ poziciją. Duomenis draudimo kompanijoms teikia patys eismo įvykio dalyviai ir (ar) policijos įstaigos. Draudimo kompanijos savarankiškai atlieka, tik transporto priemonių sugadinimų apžiūrą ir įvertina jų sunkumą. Pagrindinė renkamų duomenų paskirtis yra turtinės žalos įkainojimas ir bendrinės statistikos stebėjimas. Eismo įvykio dalyvių teikiamų duomenų pobūdį

apibrėžia „Eismo įvykio deklaracija“. Deklaracijoje yra pateikiami pagrindiniai eismo įvykio duomenys: įvykio data; įvykio vieta; sužalojimai; žala turtui; liudininkai; draudėjo duomenys; transporto priemonės duomenys; draudimo įstaigos duomenys; vairuotojo duomenys; pradinio smūgio vieta; sugadinimai; aplinkybės; schema; pastabos;

Eismo įvykio deklaracijoje yra fiksuojama bendra informacija apie sužalojimus (netgi lengvi). Deklaracijos yra pažymima „taip“ jeigu bent vienas eismo įvykio dalyvis buvo sužalotas, tačiau nėra konkrečiai nurodoma kuris dalyvis. Esant tokio pobūdžio eismo įvykiui, turėtų keistis įvykio duomenų statusas iš neįtraukiamų į oficialią statistiką į įtraukiamus į oficialią statistiką. Tačiau deklaracijoje esamų duomenų kiekis akivaizdžiai neatitinka oficialiai statistikai reikalingų duomenų kiekio. Tokio pobūdžio eismo įvykiai į oficialią statistiką yra įtraukiami retu atveju, tik jeigu dėl tam tikrų aplinkybių yra pradedamas ikiteisminis tyrimas. Visi draudimo deklaracijose užregistruoti eismo įvykiai, kurių metu buvo sužeisti asmenys ir apie tai nebuvo pranešta policijai nurodo įskaitinių eismo įvykių nepranešamumo lygį. Tačiau, tokio pobūdžio rodiklis Lietuvoje nėra fiksuojamas.

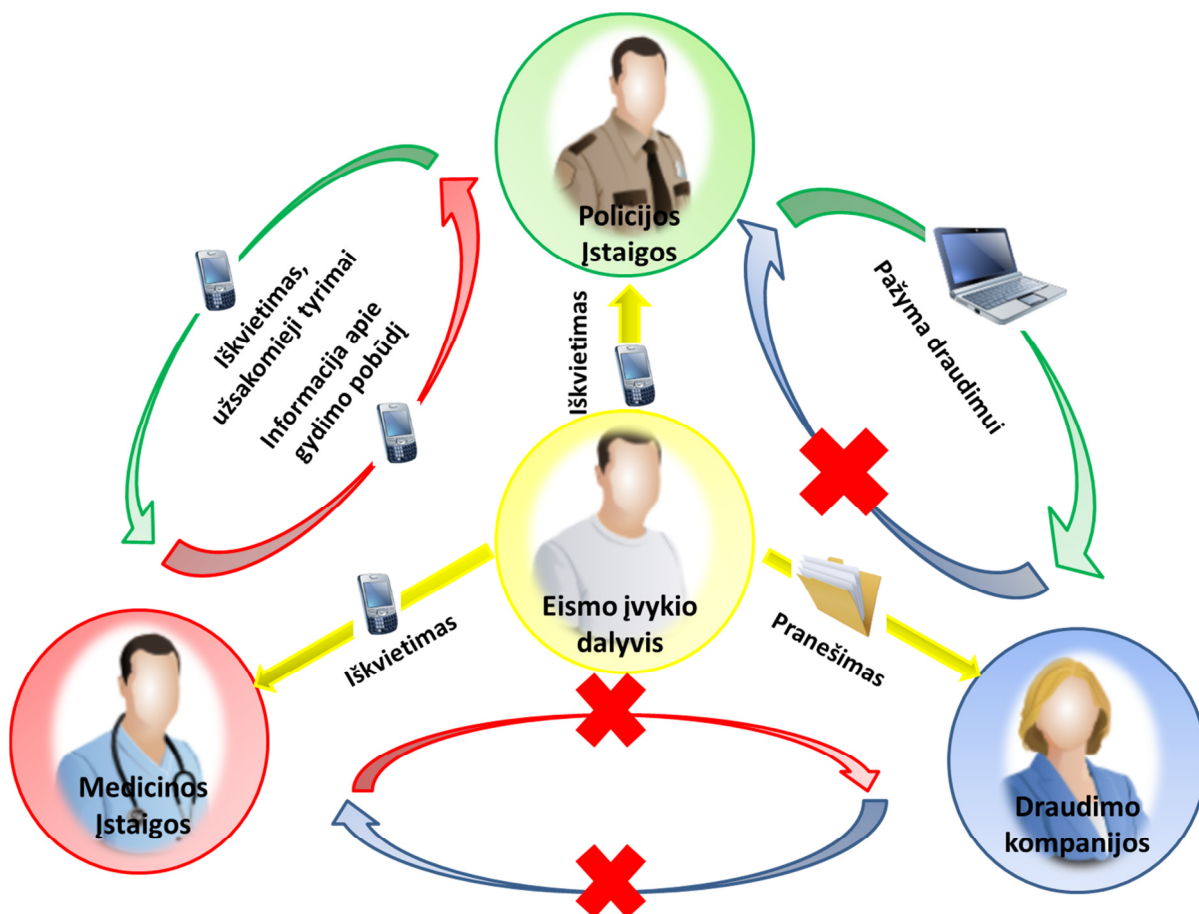
3.4. Eismo įvykio duomenų teikimo ir pasiskirstymo modeliai

3.4.1. Duomenų teikimo modelis

Pirminis eismo įvykio duomenų šaltinis yra eismo įvykio dalyviai. Pagal eismo įvykio aplinkybes, įvykio dalyviai teikia informaciją tam tikromis priemonėmis trimis pagrindiniams duomenų rinkėjams: draudimo kompanijoms, policijos ir medicinos įstaigoms. Pagrindiniai duomenų rinkėjai keičiasi ribota eismo įvykio informacija. Pagrindinis duomenų keitimais vyksta tarp policijos ir medicinos įstaigų. Policijos įstaigos taip pat teikia informaciją draudimo kompanijoms, tačiau draudimo kompanijos neteikia informacijos policijos ir medicinos įstaigoms, bei negauna informacijos iš medicinos įstaigų. Visas duomenų teikimas vyksta trimis pagrindinėmis priemonėmis: telefonu, elektroninėmis ir popierinėmis formomis (3.4 pav.). Informacija ir duomenys, kuriais keičiasi įstaigos:

- Policijos įstaigos teikia informaciją draudimo kompanijoms apie įvykusius eismo įvykius – dalyvavusias transporto priemones, asmenis, kaltininką. Informacija teikiama elektronine forma.
- Policijos įstaigos praneša (jeigu eismo įvykio dalyvis nepranešė) medicinos įstaigoms apie eismo įvykį ir jame sužeistus ir (ar) žuvusius asmenis. Policija taip pat formuoja užduotis kūno sužalojimo mastams nustatyti, lavono ir kraujo tyrimams atlikti ir kita. Užduotys yra formuojamos pagal eismo įvykio aplinkybes ir pateikiamos popierine ar elektronine forma.

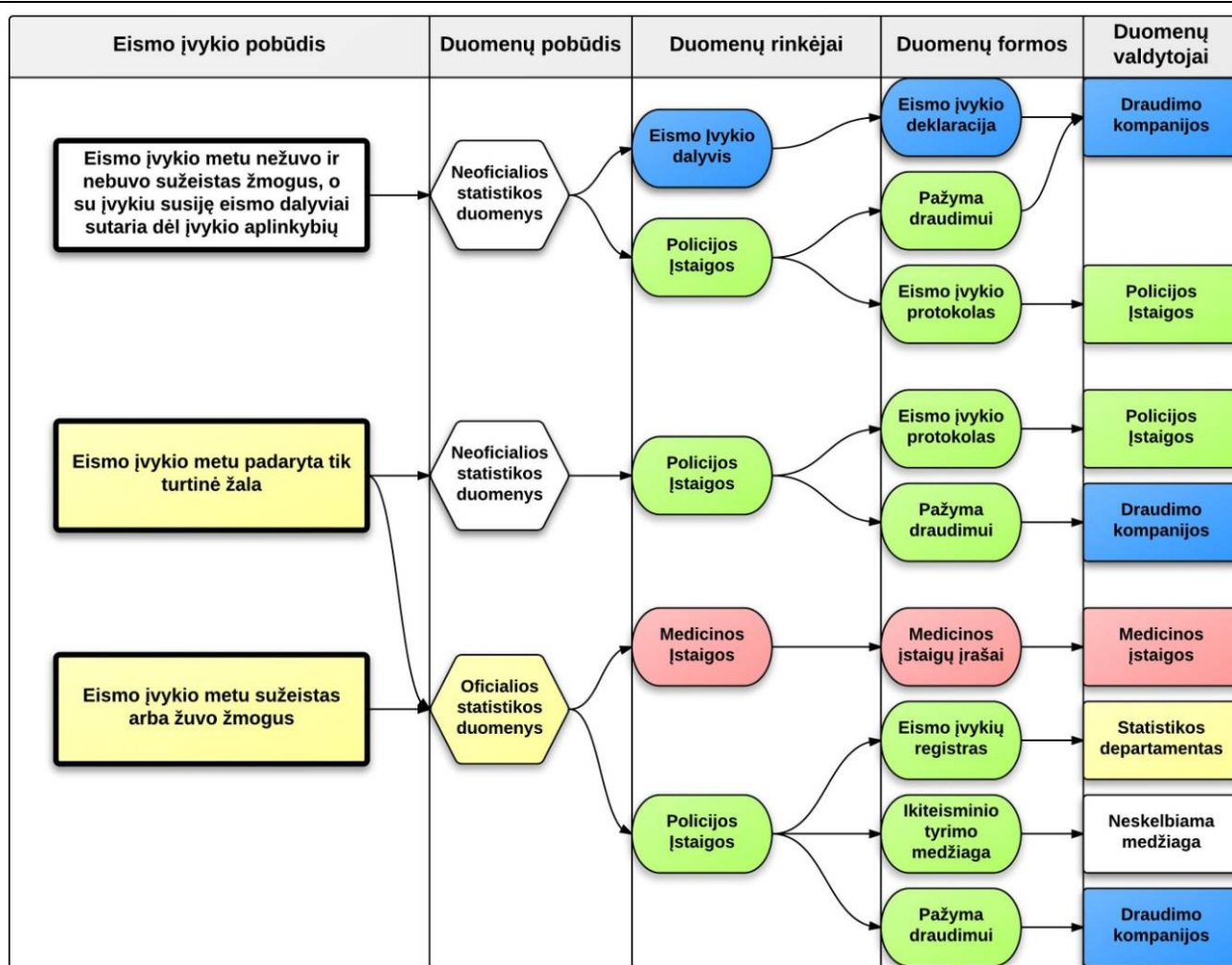
- Medicinos įstaigos eismo įvykio vietoje ar telefonu suteikia informaciją policijos įstaigoms apie nukentėjusio eismo įvykio dalyvio gydymo būdą: stacionariai ar ambulatoriškai. Taip pat teikia atsakymus į policijos įstaigų suformuotas užduotis, tyrimus.



3.4 pav. Eismo įvykio duomenų teikimo modelis

3.4.1. Duomenų pasiskirstymo modelis

Lietuvoje renkamus eismo įvykių duomenis galima suskirstyti pagal tris galimas eismo įvykių pasekmes: eismo įvykio metu sužeistas arba žuvo žmogus; eismo įvykio metu padaryta tik turtinė žala; eismo įvykio metu nežuvo ir nebuvo sužeistas žmogus, o su įvykiu susiję eismo dalyviai sutaria dėl įvykio aplinkybių. Kiekvienai eismo įvykių galimai pasekmei yra priskiriamas duomenų pobūdis: oficialios ir neoficialios statistikos duomenys. Atitinkamai pagal duomenų pobūdį yra nustatomas duomenų rinkėjas, kuris gali būti – eismo įvykio dalyvis, policijos ir medicinos įstaigos. Siekiant sisteminti surinktus duomenis yra numatytos tam tikros duomenų apskaitos priemonės, kurių rezultatai yra pateikiami galutiniams valdytojams (3.5 pav.).



3.5 pav. Grafinis eismo įvykio duomenų pasiskirstymas

3.5. Papildomų eismo įvykių duomenų rinkimo procesas

3.5.1. Eismo įvykio ekspertizė. Paskirtis ir uždaviniai

Atliekant eismo įvykių ikiteismini tyrimą ikiteisminio tyrimo pareigūnas susiduria su specifiniais klausimais, kuriems išspręsti reikalingos specialios žinios. Baudžiamojo proceso kodeksas leidžia ikiteisminio tyrimo pareigūnui pasinaudoti specialisto žiniomis. Specialistas ikiteisminio tyrimo metu yra svarbi proceso figūra. Jis vienas iš pirmųjų susiduria su kriminalistiniais objektais, galinčiais turėti įrodomosios reikšmės, todėl nuo šio asmens atlikto darbo kruopštumo didžiąja dalimi priklauso tolimesnio eismo įvykio tyrimo sėkmė. Vadovaujantis galiojančio baudžiamojo proceso kodekso normomis specialistai specialias žinias naudoja:

- dalyvaujant tyrimo veiksmuose;
- atliekant objektų tyrimą Baudžiamojo proceso kodekso 205 ir 206 str. nustatyta tvarka ir pateikiant išvadą;
- duodant paaiškinimus (pvz. teismui pakvietus).

„205 straipsnis. Objektų tyrimo tvarka

1. Siekiant surasti nusikalstamos veikos pėdsakus ir kitus objektus, turinčius reikšmės tyrimui, nustatyti įvykio situaciją ir kitas reikšmingas bylai aplinkybes, atliekamas įvykio vietos, žmogaus kūno, lavono, vietovės, patalpų, dokumentų ir kitokių objektų tyrimas.

2. Daiktai, dokumentai ir kitokie objektai tiriami jų radimo vietoje. Daiktai, dokumentai ar kitokie objektai, kuriems ištirti reikia daug laiko arba kuriuos būtina tirti techninėmis priemonėmis, gali būti tiriami laboratorijoje arba kitoje vietoje, kur yra tam reikalingos sąlygos.

3. Objektų tyrimą atlieka specialistai. Specialistui, kuris nėra ikiteisminio tyrimo įstaigos pareigūnas, užduotis atlikti objektų tyrimą duodama raštu.“

„206 straipsnis. Tam tikrų objektų tyrimo ypatumai

1. Žmogaus kūno ir lavono tyrimą atlieka teismo medikas ar kitas gydytojas.

2. Asmens psichinės būklės tyrimą atlieka teismo psichiatras, teismo psichologas.

3. Oficialiai palaidotas lavonas gali būti iškastas (ekshumuotas) tik tuo atveju, kai yra priimta ikiteisminio tyrimo teisėjo nutartis. Ekshumuotą lavoną turi atpažinti jį pažinoję asmenys arba kitaip nustatoma jo tapatybė. Ekshumacijoje turi teisę dalyvauti mirusiojo šeimos nariai ar artimieji giminiaičiai.

4. Asmens būsto ar tarnybinių patalpų, kurios nėra įvykio vieta, tyrimas gali būti atliekamas tik būsto savininko ar įmonės, įstaigos, organizacijos atstovo sutikimu arba ikiteisminio tyrimo teisėjo nutartimi. Tokiame tyrime turi teisę dalyvauti būsto savininkas ar pilnametis jo šeimos narys arba įmonės, įstaigos, organizacijos atstovas.“

Specialistas vykdo tyrėjo pavedimus, tačiau tuo pat metu turi ir iniciatyvos teisę ieškodamas tam tikrų eismo įvykio aplinkybių bei pėdsakų ir juos tirdamas. Savo specialių žinių dėka jis atkreipia dėmesį į tas eismo įvykio aplinkybes, kurių tyrėjas nepastebėjo. Tačiau savo veiksmus jis turi derinti su tyrėju. Tai ypač aktualu tiriant įvykio vietas. Kriminalistikoje nėra aiškos ribos tarp specialių, kriminalistinių ar profesinių tyrėjo žinių. Tai ypač išryškėja, kai kalbama apie kriminalisto, kuris tiriant nusikaltimą dalyvauja kaip specialistas, žinių panaudojimą. Tokiu atveju didelę reikšmę turi tyrėjo profesinis pasirengimas, paties tyrėjo specializacija bei iniciatyva renkant ir tiriant objektus. Todėl baudžiamojo proceso įstatymas tyrėjui palieka teisę pačiam spręsti klausimą dėl galimybės pakviesti į atliekamą tyrimą asmenį turintį specialių žinių. Apibudinant pagrindinius eismo įvykio ekspertizės bruožus pastebėtina, jog ji, specialių mokslinių žinių pagalba, padeda įveikti problemines tyrimo situacijas, išskylančias tiriant nusikaltimus ar nagrinėjant baudžiamąsias bylas teisme. Tokiu būdu, siekiant apibudinti eismo įvykio ekspertizę, galima išskirti jos paskyrimo ir atlikimo tikslą bei sąlygas.

Atliekant eismo įvykių ekspertizę siekiama atkurti eismo įvykio eigą, eismo įvykio aplinkybes įvykio vietoje, nustatyti eismo įvykio dalyvių veiksmus, aplinkybes, kurios turėjo įtakos eismo įvykiui įvykti. Taip pat tiriami nustatyti transporto priemonių techniniai gedimai, jų atsiradimo laikas, gedimų ir eismo įvykio ryšys. Eismo įvykių ekspertas tiria aplinkybes, apibūdinančias eismo įvykio mechanizmą arba jo elementus, siekiant nustatyti:

- transporto priemonių judėjimo greitį;
- transporto priemonių judėjimo kryptį įvairiais eismo įvykio eigos momentais;
- transporto priemonių padėtį viena kitos, ir kelio elementų atžvilgiu skirtingu eismo įvykio eigos momentu;
- transporto priemonių susidūrimo vietą ir užvažiavimo ant kliūčių vietą.

Tiriant eismo įvykio dalyvių veiksmus, siekdama nustatyti:

- kaip vairuotojas turėjo elgtis saugaus eismo reikalavimų požiūriu konkrečiomis aplinkybėmis;
- ar nustatytomis aplinkybėmis vairuotojas turėjo techninę galimybę (galėjo) išvengti eismo įvykio;
- priežastinį (techniniu požiūriu) vairuotojo (eismo įvykio dalyvio) veiksmų (neveikimo), valdant transporto priemonę, dalyvaujant eisme ir eismo įvykio kilimo ryšį.

Tiriant transporto priemones siekdama nustatyti techninių gedimų atsiradimo laiką ir priežastį, nustatyto transporto priemonės techninio gedimo ir eismo įvykio kilimo priežastinį ryšį.

Pagrindinę eismo įvykių ekspertizės medžiagą sudaro eismo įvykio vietos apžiūros protokolai ir planas, transporto priemonių apžiūros protokolai, eismo įvykio vietos ir transporto priemonių apgadinimų nuotraukos.

3.5.2. Ekspertiniai tyrimai

Įvykio vietos apžiūra

Ekspertizės rezultatai labiausiai priklauso nuo to, ar pakankamai pateikta pradinių duomenų tyrimui. Eismo įvykio vietos apžiūros protokolai ir planas yra pagrindiniai eismo įvykių eksperto tyrimo objektai, todėl nuo jų kokybės priklauso galimybė atlikti išsamią ekspertizę. Eismo įvykio vietos apžiūros protokole turi būti užfiksuoti tokie duomenys:

- oro sąlygos; jei eismo įvykis įvyko tamsiu paros metu - kuo ir kaip buvo apšviestas kelio ruožas; kelio ir kelio elementų matomumas, kliūties matomumas;
- kelio ruožo, kuriame įvyko eismo įvykis, parametrai: važiuojamosios dalies, eismo juostų, kelkraščių plotis; žiemos metu, kai kelią dengia storas sniego sluoksnis,

išvažinėtos važiuojamosios dalies plotis; kelio posūkis (posūkio spindulys ir ilgis), kelio nuolydis (jo dydis);

- važiuojamosios kelio dalies, kelkraščių danga (asfaltbetonis, žvyras ir kt.), jos būklė (sausas, šlapas, apledėjęs ir pan.);
- eismo reguliavimo priemonės (kelio ženklai, ženklinimo linijos, šviesoforai ir kt.);
- aplinkos objektai (namas, medis, tvora...), ypač jei jie gali riboti matomumą;
- transporto priemonių padėtis kelio elementų ir viena kitos atžvilgiu (padėtis fiksuojama nuo automobilio ratų);
- eismo įvykio padarinių objektai (įbrėžimai, stabdymo, slydimo pėdsakai, šukės, detalės ir pan.).

Eismo įvykio vietos apžiūros planas - tai grafinis eismo įvykio vietos atvaizdas. Plane objektų padėtis turi būti fiksuota matmenimis taip, kad vėliau būtų galima nustatyti objektų padėtį kelio elementų ir vienas kito atžvilgiu. Taip pat būtina fiksuoti išlikusių automobilio ratų pėdsakų pradžią ir pabaigą, nurodyti ir jų pobūdį - stabdymo, slydimo arba tinkamai juos nufotografuoti. Jeigu eismo įvykis įvyko tamsiu paros metu automobiliui susidūrus su neapšviestu objektu, yra atliekamas kliūties matomumo eksperimentas įvykio vietoje - tai atstumas, kuriuo iš vairuotojo vietos matoma konkreči kliūtis kelyje.

Eismo įvykio ekspertizė atsako į bendruosius klausimus:

- Koks buvo transporto priemonės greitis prieš pat eismo įvykio kilimą?
- Koks buvo transporto priemonės greitis susidūrimo (partrenkimo) metu?
- Kurioje vietoje įvyko transporto priemonių susidūrimas (pėsčiojo partrenkimas)?
- Ar transporto priemonės vairuotojas turėjo techninę galimybę išvengti eismo įvykio kilimo?
- Ar transporto priemonės vairuotojo veiksmai (nurodoma kokie) techniniu požiūriu buvo priimtini toje kelio situacijoje?

Transporto trasologinė ekspertizė

Transporto trasologinės ekspertizės tikslas yra sudaryti transporto priemonės ar kito objekto palikto pėdsako susidarymo mechanizmą. Nustatyti - identifikuoti objektą palikusį pėdsaką, būdingus požymius.

Transporto trasologinė ekspertizė atsako į pagrindinius klausimus:

- Kokiai transporto priemonei ir kokiam jos modeliui priklauso dalys, rastos eismo įvykio vietoje?
- Kokia kryptimi judėjo transporto priemonė, palikusi pėdsaką ant asfalto?

- Kokioje padėtyje susidūrimo momentu buvo transporto priemonės viena kitos atžvilgiu?
- Kokiu būdu ir kada (prieš eismo įvykį ar jo metu) padaryti kiauryminiai padangos pažeidimai?

Kompleksinė teismo medicinos ekspertizė

Kompleksinė teismo medicinos - eismo įvykio ekspertizė skiriama tais atvejais, kai reikia nustatyti eismo įvykio aplinkybes, kurios susijusios su transporto priemonės judėjimu ir jos paliktais pėdsakais, ir su žmogaus kūno sužalojimais, t.y. tais atvejais, kai tiems patiems objektams tirti ir tiems patiems klausimams spręsti reikia ir teismo medicinos, ir eismo įvykių ekspertizės specialiųjų žinių. Kompleksinė teismo medicinos - eismo įvykio ekspertizė pavedama atlikti dviejų skirtingų žinybų ekspertinėms įstaigoms: Lietuvos teismo ekspertizės centro ir Valstybinės teismo medicinos tarnybos ekspertams.

Kompleksinė teismo medicinos-eismo įvykio ekspertizė atsako į galimus klausimus:

- Kokioje padėtyje buvo pėsčiasis prieš pat jį partrenkiant transporto priemone?
- Kuria kryptimi judėjo pėsčiasis (dviratininkas) prieš pat partrenkimą?
- Ar nurodomas nukentėjęs asmuo partrenkimo momentu važiavo dviračiu ar ėjo veddamas dviratį?
- Kurioje vietoje buvo nukentėjęs asmuo (asmenys) transporto priemonėje jį (juos) sužalojant per eismo įvykį?
- Ar nurodomas nukentėjęs asmuo vairavo transporto priemonę eismo įvykio metu?

Eismo įvykių tyrimų ekspertai atlikdami ekspertizes nenagrinėja šių klausimų:

- Kokius Kelių eismo taisyklių reikalavimus pažeidė vairuotojas?
- Kokius Kelių eismo taisyklių punktų reikalavimus turėjo vykdyti eismo dalyviai?
- Ar teisingai vairuotojas aiškina eismo įvykio aplinkybes?
- Ar vairuotojo girtumas turėjo įtakos eismo įvykio kilimui?
- Kada vairuotojas galėjo pamatyti einantį pėsčiąjį (kliūtį)?
- Ar automobilis buvo techniškai tvarkingas?
- Kas kaltas dėl eismo įvykio kilimo?

3.5.3. Ikiteisminio tyrimo medžiagos panaudojimo modelis

Lietuvoje atliekamo eismo įvykių ikiteisminio tyrimo paskirtis yra nustatyti eismo įvykio aplinkybes, kuriomis remiantis yra nustatoma baudžiamoji atsakomybė. Siekiant nustatyti tikslias įvykio aplinkybes, gali būti papildomai atliekamos eismo įvykių ekspertizės, kurių išvados sudaro

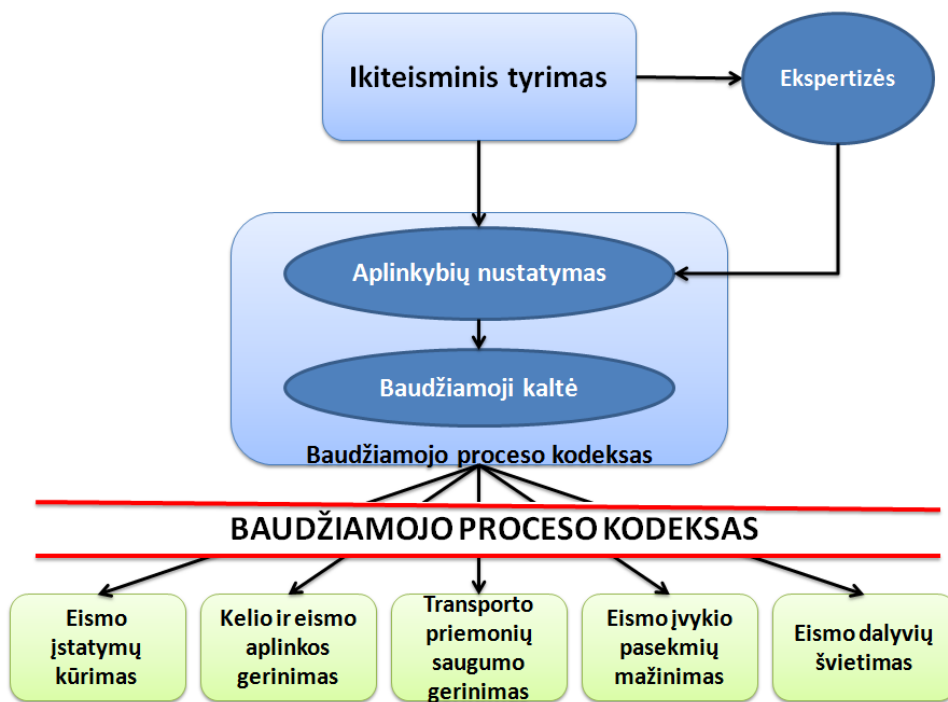
rimtą argumentą baudžiamosios kaltės nustatymo procese. Visą šį ikiteisminio tyrimo procesą apibrėžia Baudžiamojo proceso kodekso nuostatos (3.6 pav.).

Baudžiamojo proceso kodekso 177 straipsnis. „Ikiteisminio tyrimo duomenų neskelbtinumas“ numato kad:

„1. Ikiteisminio tyrimo duomenys neskelbtini. Šie duomenys iki bylos nagrinėjimo teisme gali būti paskelbti tik prokuroro leidimu ir tik tiek, kiek pripažįstama leistina. Draudžiama skelbti duomenis apie nepilnamečius įtariamuosius ir nukentėjusiuosius.

2. Reikiamais atvejais prokuroras ar ikiteisminio tyrimo pareigūnas įspėja proceso dalyvius ar kitus asmenis, mačiusius atliekamus ikiteisminio tyrimo veiksmus, kad draudžiama be prokuroro leidimo paskelbti ikiteisminio tyrimo duomenis. Tokiais atvejais asmuo pasirašytinai įspėjamas dėl atsakomybės pagal Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 247 straipsnį.“

Remiantis šio straipsnio nuostatomis, visa tyrėjo ir ekspertizių metu surinkta eismo įvykio medžiaga, yra neskelbtina ir yra naudojama tik baudžiamajai kaltei nustatyti. Šioje situacijoje eismo įvykio ikiteisminio tyrimo medžiaga negali būti pritaikyta eismo saugumo sritims: eismo įstatymų kūrimui; kelio ir aplinkos gerinimui; transporto priemonių saugumo gerinimui; eismo įvykių pasekmių mažinimui; eismo dalyvių švietimui.



3.6 pav. Ikiteisminio proceso medžiagos panaudojimo modelis

3.6. Trečiojo skyriaus išvados

Lietuvoje eismo įvykių duomenis renka trys institucijos: draudimo kompanijos, policijos ir medicinos įstaigos. Pagrindinis šių įstaigų duomenų šaltinis yra eismo įvykio dalyviai. Eismo

įvykio duomenų rinkimo procesas prasideda, kai bendrasis pagalbos centras ar operatyvaus valdymo padalinys gauna pranešimą apie eismo įvykį. Policijos, medicinos ir kitų įstaigų dalyvavimas priklauso nuo įvykio aplinkybių ir dalyvių priimtų sprendimų, remiantis Lietuvos Kelių eismo taisyklėmis. Policijos ir medicinos įstaigos rinkdamos ir apdorodamos eismo įvykio duomenis vadovaujasi įstatymais, veiklos aprašais ir kitais teisiniais dokumentais.

Išanalizavus Lietuvoje vykdomą eismo įvykių apskaitos procesą nustatyti kad eismo įvykio vietoje policijos patruliai ir tyrėjai fiksuoja eismo įvykio duomenis užrašuose ar ant „balto popieriaus lapo“. Taip pat eismo įvykio vietoje, dažnu atveju yra sudaromas juodraštinis įvykio schemos variantas. Toks duomenų fiksavimo pobūdis yra todėl, kad nėra oficialių duomenų fiksavimo formų, kurias policijos pareigūnai galėtų naudoti įvykio vietoje. Esamu atveju, egzistuoja duomenų netikslumo, trūkumo tikimybė, nes reikalingų duomenų pobūdį ir kiekį apsprendžia renkantis pareigūnas, kuris vadovaujasi policijos patrulių veiklos aprašu ir baudžiamojo proceso kodeksu. Duomenų trūkumo ir netikslumo tikimybė yra pagrindžiama tuo, kad policijos patrulis ir tyrėjas gali palikti eismo įvykio vietą neužfiksavęs tam tikrų duomenų ir trūkstamus duomenis užpildyti transporto priemonėje ar jau grįžęs į komisariatą eismo įvykių duomenimis.

Taip pat nustatyta, kad yra neefektyviai atliekamas eismo įvykio duomenų rinkimo procesas. Policijos patruliai ir tyrėjai surinktus ir užsirašytus eismo įvykio duomenis turi papildomai suvesti į Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registrą. Šiuo atveju, policijos patruliai ir tyrėjai atlieka tą pačią duomenų užrašymo, įrašymo procedūrą du kartus, nes nėra numatyta galimybė tiesiogiai iš įvykio vietos įvesti eismo įvykio duomenų į registrą, dėl technologinių trūkumų.

Lietuvoje eismo įvykių dalyviai, esant galimybei, rašo paaiškinimus nurodydami pagrindinę informaciją, reikalingą įvykio aplinkybėms nustatyti. Tokio pobūdžio eismo dalyvių informacija yra naudojama tik baudžiamajai kaltei nustatyti (ikiteisminiam tyrimui). Tolimesnės dalyvių apklausos taip pat yra paremtos vienetinio eismo įvykio aplinkybių ir baudžiamosios kaltės nustatymu. Tačiau eismo įvykio dalyviai gali suteikti daug papildomos informacijos, reikalingos atlikti bendrinius eismo įvykių priežastingumo tyrimus, paremtus dalyvių veikla ir psichologija.

Papildomai nustatyta, kad medicinos įstaigos policijos pareigūnams pateikia informaciją apie eismo įvykyje sužeistų asmenų būklę ir gydymo būdą: stacionariai ar ambulatoriškai. Tokią informaciją medicinos įstaigų darbuotojai policijos įstaigoms perduoda telefonu, siekiant operatyvumo. Tolimesnis informacijos, duomenų teikimas vyksta pagal tam tikras užklausas ir tik esant būtinybei ir dėl to visa informacija apie eismo įvykių dalyvių sužeidimus, jų pobūdį ir rūšį yra kaupiama medicinos įstaigose bendrąja tvarka. Medicinos įstaigos vykdo savarankišką pacientų apskaitą ir neturi galimybės centralizuotai teikti informacijos apie tam tikras pacientų grupes.

4. ADMINISTRACINIŲ TEISĖS PAŽEIDIMŲ IR EISMO ĮVYKIŲ REGISTRO ANALIZĖ IR VERTINIMAS

Šiame skyriuje pateikiama detali Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro sistemos analizė ir vertinimas. Analizė atliekama remiantis sistemos veikimo pagrindais – etapais. Kiekviename etape yra išanalizuojamas duomenų pildymo pobūdis, tipas, kiekybė ir kokybė. Atlikus analizę yra pateikiamas vertinimas bei tiksliniai siūlymai sistemai tobulinti. Siūlymai yra formuojami atsižvelgiant į užsienio šalių praktiką, Lietuvos eismo saugumo, transporto sričių specialistų, policijos įstaigų darbuotojų, viešąją nuomonę. Papildomai formuojant pasiūlymus buvo remtasi Suomijos transporto priemonių draudimo centro eismo įvykių tyrimų grupės veiklos modeliu – Mirtinų eismo įvykių tyrimo metodas (VALT- METHOD, popierinė forma) [10]. Modelyje nepriklausomų ekspertų yra pateikiami eismo įvykių duomenų pobūdžio kriterijai, kurie yra laikomi „gerąja praktika“.

4.1. Eismo įvykio registravimo procesas ir registruojamų duomenų pobūdis

Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registras [1] (toliau – registras) yra programinė įranga, skirta registruoti policijos uždaviniams įgyvendinti, administracinei teisenai, saugiam eismui užtikrinti būtinus registro objektus. Registre duomenys renkami, kaupiami, apdorojami, sisteminami, saugomi ir teikiami fiziniams bei juridiniams asmenims pagal „Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro duomenų tvarkymo taisyklės“, patvirtintas Lietuvos policijos generalinio komisaro 2012 m. rugsėjo 13 d. įsakymu Nr. 5-V-622. Registras yra suskirstytas į dvi sritis – administracinius teisės pažeidimus ir eismo įvykius. Šios dvi sritys esant poreikiui gali būti susietos programiniu būdu. Registras taip pat turi tiesioginį priėjimą prie kitų duomenų registrų, kai yra ieškoma atitinkamų duomenų ir jie yra automatiškai užpildomi. Duomenų registrai, bazės, su kuriomis registras turi tiesioginę sąsają, pildant eismo įvykių duomenis:

- Policijos registruojamų įvykių registras;
- Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registras;
- Valstybinės techninės apžiūros duomenų bazė;
- Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo duomenų bazė;
- Lietuvos Respublikos gyventojų registras;
- Ieškomų asmenų, neatpažintų lavonų ir nežinomų bejėgių asmenų žinybinis registras;
- Ieškomų transporto priemonių registras.

Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registre duomenys apie eismo įvykius yra skirstomi į dvi sritis:

- Į oficialią statistiką įtraukiami duomenys apie eismo įvykius, kuriuose žuvo ir (ar) buvo sužeisti žmonės.
- Į oficialią statistiką neįtraukiamus duomenis apie eismo įvykius:

„6.1. kuriuose žmonės nenukentėjo;

6.2. įvykius aptvertose gyvenamųjų, sodo namų, įmonių, įstaigų, organizacijų, karinių dalinių, oro uostų ir kitų panašių objektų teritorijose;

6.3. įvykius uždaroje trasoje per sporto varžybas ar treniruotes, kuriose naudojamos transporto priemonės;

6.4. įvykius laukuose, miškuose ar kitose vietose, kuriuose dalyvavo traktoriai, savaeigės mašinos ar eismui ne keliais skirtos transporto priemonės, atlikdamos pagrindines gamybines funkcijas (ardamos, kasdamos, nuimdamos derlių, kirsdamos medžius, pakraudamos, iškraudamos krovinius, statydamos atramas ir pan.);

6.5. įvykius dėl stichinių nelaimių;

6.6. įvykius dėl neatsargių veiksmų, kai transporto priemonė nebuvo vairuojama (užvedant variklį rankena, raumenų jėga stumiant ar traukiant transporto priemonę, prikabinant priekabas, žemės ūkio technikos įrangą ir pan.);

6.7. įvykius dėl dviračių vairuotojų neatsargumo, kai kiti asmenys ir (ar) transporto priemonės juose nedalyvavo;

6.8. kai žmonės žuvo ar buvo sužeisti tyčinio nusikaltimo metu;

6.9. kai buvo bandoma nusižudyti;

6.10. kurių metu transporto priemonėse kilo su jų technine būkle nesusiję gaisrai;

6.11. įvykius ne dėl transporto priemonių vairuotojų ar kitų eismo dalyvių padarytų Kelių eismo taisyklių pažeidimų“

Eismo įvykio registravimas registre susideda iš šešių etapų. Duomenys yra pildomi aktyviuose langeliuose (formos elementuose) pasirenkant atitinkamas klasifikatoriaus reikšmes arba tekstą įvedant mechaniniu būdu.

[tęsinys] Įvykio rūšies kodas; Kita	– Užvažiavimas ant pėsčiojo; – Užvažiavimas ant kliūtis; – Užvažiavimas ant gyvūno; – Apvirtimas; – Susidūrimas su stovinčia transporto priemone; – Susidūrimas su bėgine transporto priemone; – Kiti eismo įvykiai. Formos elementas „Kita“ yra pildomas, jeigu klasifikatoriuje yra pasirenkama „Kiti eismo įvykiai“. Mechaniniu būdu yra aprašoma eismo įvykio rūšis. Vertinimas ir pasiūlymai Įvykio rūšies kodas yra labai svarbus formos elementas, nurodantis eismo įvykio identifikacinį tipą. Eismo įvykio rūšies klasifikatorių galima būtų papildyti įvykio rūšimi – „Nuvažiavimas nuo kelio“. Lietuvoje dažnai vyksta eismo įvykiai, kurių metu yra nuvažiuojama nuo kelio į kelio apsaugos zoną. Tokios įvykio rūšies reikalingumą taip pat pažymi įvykio schemos kodai, kuriuose yra nurodyti 7 galimi nuvažiavimo nuo kelio variantai.
Įvykio schemos kodas	Įvykio schemos kodas yra nurodomas iš galimų klasifikatoriaus reikšmių. Klasifikatoriuje schemos yra suskirstytos į 9 grupes, kurios turi kelis galimus variantus: – Susidūrimai judant ta pačia kryptimi (galimi 4 var.); – Priešpriešiniai susidūrimai (galimi 3 var.); – Susidūrimai sukanč į dešinę (galimi 7 var.); – Susidūrimai sukanč į kairę (apsisukanč) (galimi 7 var.); – Kiti susidūrimai (galimi 3 var.); – Užvažiavimas ant pėsčiojo pėsčiųjų perėjoje (galimi 6 var.); – Užvažiavimai ant pėsčiojo, kai nėra perėjos (galimi 9 var.); – Nuvažiavimas nuo kelio (galimi 7 var.); – Kiti eismo įvykiai (galimi 8 var.); Vertinimas ir pasiūlymai Klasifikatoriuje yra nurodomi 53 galimi eismo įvykių schemų variantai. Tačiau esamų schemų variantų nepakanka pavaizduoti įvykio pobūdžio. Nepakankamumą išryškina 2012 metų eismo įvykių duomenys, kuriuose iš 3312 įvykių 834 eismo įvykių schemos buvo nurodytos kaip – „Kita“. Tai reiškia, kad schemos negali apibūdinti ketvirtadalio visų įvykusių eismo įvykių. Siekiant pagerinti schemų išsamumą, detalumą yra siūloma išanalizuoti schemas, kurios buvo nurodytos kaip „Kita“ ir dažniausiai pasikartojančiomis schemomis papildyti klasifikatorių. Kaip pavyzdį galima pateikti skilties – „Užvažiavimai ant pėsčiojo pėsčiųjų perėjoje“ galimą schemų papildymą: – Užvažiavimas ant pėsčiojo pėsčiųjų perėjoje įvažiuojant į žiedinę sankryžą; – Užvažiavimas ant pėsčiojo pėsčiųjų perėjoje išvažiuojant iš žiedinės sankryžos;

4.2 lentelė. Dalyvių ir transporto priemonių skaičius

Dalyvių ir transporto priemonių skaičius Formoje yra nurodomas įvykio dalyvių ir transporto priemonių skaičius. Nurodoma, kiek eismo dalyvių buvo sužeista ir (ar) žuvo bei kiek buvo sugadintų transporto priemonių. Formoje atskiru elementu yra numatyta galimybė įvesti eismo įvykyje dalyvavusių policijos tarnybų transporto priemonių skaičių ir kiek iš jų buvo apgadinta. Jeigu eismo įvykio duomenys neturi būti įtraukti į oficialią statistiką formos elementuose „Iš jų žuvusių, sužeistų“ yra nurodomi nuliai ir tikroji informacija apie sužeistų ir (ar) žuvusių asmenų skaičių yra užrašoma lange „Pastabos“. Vertinimas ir pasiūlymai Šiame formos elemente yra pastebimas programinis trūkumas. Sistema negali savarankiškai atpažinti, ar į registrą įvesti duomenys yra priskiriami oficialiai ar neoficialiai statistikai. Šis trūkumas reikalauja papildomo pildymo laiko ir yra nepatogus pildančiam asmeniui. Sistema turėtų automatiškai atpažinti, įvertinti įvestus duomenis ir eismo įvykį priskirti atitinkamai statistikos rūšiai. Taip pat, kaip alternatyva siūloma sukurti papildomą formos elementą – „Duomenys įtraukiami į oficialią statistiką?“, kur pildantis asmuo galėtų pasirinkti „Taip“ arba „Ne“. Pasirinkus duomenų pobūdį, būtų galima automatiškai atskirti būtinus ir nebūtinus užpildyti duomenis.
--

4.3 lentelė. Važiavimo sąlygos

Važiavimo sąlygos	
Šioje formoje yra nurodomi duomenys, kurie nusako eismo įvykio sąlygas įvertinant meteorologinius veiksnius, apšvietimą, kelio būklę ir kelio elementus. Formoje taip pat yra nurodomas lemiantis veiksnys bei papildomi veiksniai. Visi duomenys yra parenkami iš klasifikatorių.	
Formos elementas	Aprašymas
Dangos rūšis ir būklė	Dangos rūšis ir dangos būklė yra parenkama iš klasifikatorių. Klasifikatorius sudaro: Dangos rūšys: – Asfaltbetonis, cementbetonis; – Žvyrkelis; – Grindinys; – Be dangos. Galimos būklės: – Sausa; – Šlapia; – Apledėjusi; – Apsnigta; – Užteršta.
	Vertinimas ir pasiūlymai Esamos dangos būklių reikšmės neapibūdina fizinės dangos būklės ir nepateikia detalios informacijos. Pavyzdžiui, esami dangos būklės variantai negali aprašyti tokio atvejo – nuo kelio dangos yra nuvalytas sniegas ir danga pabarstyta smėliu. Taip pat kaip pavyzdį galima pateikti, jog nėra galimybės nurodyti, kokiomis medžiagomis yra užterštas kelias – smėliu ar alyva. Todėl siūloma įvesti papildomą formos elementą „Papildoma dangos būklė“, kuriame būtų nurodoma detali dangos būklė. Siūlomi klasifikatoriaus reikšmių variantai:

<i>[tęsinys] Dangos rūšis ir būklė</i>	– Duobėta; – Provėžuota; – Remontuojama; – Nuvalyta ir pabarstyta; – Nuvalyta ir nebarstyta; – Padengta tirpstančiu sniegu su vandeningu pagrindu; – Užteršta biria medžiaga; – Užteršta skysčiu
Paros metas	Formos elementas yra parenkamas iš klasifikatoriaus, kurį sudaro; – Diena; – Sutemos (prieblanda); – Tamsus paros metas. Vertinimas ir pasiūlymai Klasifikatoriuje yra pastebimas sisteminis trūkumas. Įvedus tikslų eismo įvykio laiką registro programa turėtų automatiškai nurodyti, koks tai yra paros metas, remiantis astrologiniais duomenimis Esant tokio pobūdžio formos elementui yra siūloma visiškai išskirti paros laikus – rytą ir vakarą. Siekiant išvengti neteisingo ir įvairaus paros laikų traktavimo, siūloma įvesti apibrėžtis. Galimas paros meto traktavimas: – Šviesus paros metas – šviesu ir nėra sunkumų įžiūrėti objektus; – Rytas – švitimo laikas, kai įmanoma įžiūrėti objektus; – Vakaras (sutemos) – tai laikas, kai saulė yra žemiau horizonto ir yra sudėtinga įžiūrėti objektus; – Tamsus paros metas – tai laikas, kai neįmanoma įžiūrėti objektų.
Kelio apšvietimas	Elementas tampa aktyvus, jeigu yra nurodomas „Tamsus paros metas“ ir reikšmės yra parenkamos iš klasifikatoriaus: – Įjungtas; – Neįjungtas; – Neįrengtas.
Meteorologinės sąlygos Papildomos meteorologinės sąlygos	Meteorologinės sąlygos yra parenkamos iš klasifikatoriaus. Klasifikatoriaus galimi pasirinkimai: – Giedra; – Apsiniaukę; – Rūkas; – Lietus; – Sniegas, kruša; – Stiprus vėjas; – Lijundra; – Pūga. Formos elemente „Papildomos meteorologinės sąlygos“ yra numatyta papildomai nurodyti vyraujančias sąlygas ar jų derinius.

<i>[tęsinys] Meteorologinės sąlygos</i> <i>Papildomos meteorologinės sąlygos</i>	Vertinimas ir pasiūlymai Formos elemente yra neteisingas meteorologinių reiškinių sniegas ir kruša traktavimas. Kruša – meteorologinis reiškinys, kai šiltuoju metų laiku iš kamuolinių lietaus debesų krenta sušalusio ledo gabalai (ledokšniai). Atsižvelgiant į tai siūloma klasifikatoriaus reikšmę „Sniegas, kruša“ išskirti į du atskirus reiškinius. Taip pat siūloma įvesti papildomą meteorologinę sąlygą „Liūtis“, nes esamos sąlygos negali apibūdinti stipraus lietaus, kurio metu yra prastos matomumo sąlygos; „Liūtis“ - labai smarkus lietus, pasižymintis dideliu intensyvumu, tačiau nepastovus: staigiai prasideda, staigiai ir baigiasi, būdingi pertrūkiai.
Kelio, gatvės kreivės tipas	Elemente yra nurodomos kelio, gatvės horizontalios ir vertikalios kreivės. Klasifikatoriuje galimi pasirinkimai: – Tiesus horizontalus ruožas; – Tiesi įkalnė; – Tiesi nuokalnė; – Horizontalus vingis; – Vingiuota įkalnė; – Vingiuota nuokalnė.
Nulemiantis veiksnys Papildomi veiksniai	Šiame formos elemente yra nurodomi veiksniai, kurie nulėmė eismo įvykį ir yra parenkami iš klasifikatoriaus reikšmių: – Slidus kelias; – Nelygi danga, duobės; – Nelygūs, minkšti kelkraščiai; – Tiltu važiuojamosios dalies plotis, mažesnis už kelio važiuojamosios dalies plotį; – Geležinkelio pervaža neatitinka keliamų reikalavimų; – Medis; – Stulpas; – Šviestuvų atramos; – Nėra šaligatvių, pėsčiųjų takų; – Nėra transporto atitvarų pavoje kelio ruože; – Nėra pėsčiųjų atitvarų pavoje kelio ruože; – Nepakankamas kelio, gatvės apšvietimas; – Darbų vietoje trūksta atitvarų, signalizacijos, kelio ženklų; – Blogas kelio ženklų matomumas; – Nėra kelio ženklų; – Kelio ženklai neteisingai pastatyti; – Sugedęs šviesoforas; – Blogai matomi šviesoforo signalai; – Nėra horizontalaus kelio ženklinimo; – Blogai matomas horizontalus kelio ženklinimas; – Nėra vertikalios kelio ženklinimo; – Blogai matomas vertikalus kelio ženklinimas; – Blogas matomumas sankryžoje;

<i>[tęsinys] Nulemiantis veiksnys; Papildomi veiksniai</i>	– Blogas matomumas geležinkelio pervažoje; – Blogas matomumas pėsčiųjų perėjoje; – Blogas matomumas kelio vingyje; – Blogas matomumas įkalnėje; – Kliūtis kelyje, gatvėje. Elemente „Papildomi veiksniai“ yra numatyta galimybė nurodyti papildomus veiksnius ar veiksnius, kurių nėra klasifikatoriuje. Vertinimas ir pasiūlymai Tiriant eismo įvykio priežastingumą yra bandoma nustatyti pagrindinius rizikos faktorius ir pagrindinį veiksnių, kuris darė įtaką eismo įvykiui. Kaip viena iš rizikos faktorių sričių yra nurodoma eismo įvykio vietos aplinka – kelias, kelio elementai ir aplinkui esantys objektai. Pagrindiniu veiksnium yra įvardijamas trumpalaikis veiksmas, kuris neturi grįžtamojo efekto ir lydi į eismo įvykį, kurio pasekmės, pobūdį nusako rizikos faktoriai. Todėl toksai įvardijamas veiksnys kaip medis, negalėjo nulemti eismo įvykio, nes prieš atsitrenkiant į jį, buvo įvykdytas priežastingas veiksnys, kuris nulėmė eismo įvykį. Todėl atsižvelgiant į tai yra siūloma elementą „Nulemiantis veiksnys“ pervadinti į „Kelių infrastruktūros trūkumai, darę įtaką eismo įvykiui“. Naujai traktuojamas klasifikatorius būtų reikšmingas kelių savininkams dėl esamų trūkumų keliuose ir taptų svariu argumentu esamiems trūkumams pašalinti. Klasifikatoriaus reikšmė „Slidus kelias“ turėtų būti nurodoma eismo įvykio aplinkybėse. Taip pat šią reikšmę aprašo kelio būklės elementas.
Atitvarai	Formos elemente yra nurodoma, ar yra eismo įvykio vietoje įrengti atitvarai – „Nėra“ arba „Yra“. Vertinimas ir pasiūlymai Apsauginių atitvarų sistemos įrengiamos tose gatvėse, kelio vietose, kur avarinis transporto priemonės išvažiavimas iš važiuojamosios gatvės, kelio dalies yra pavojingesnis nei atsitrenkimas į apsauginį atitvarą. Todėl ne visuose kelio ruožuose atitvarai yra įrengiami, ir šios formos elementas turėtų būti priskirtas prie elemento „Nustatyti kelio, kelio elementų, aplinkos trūkumai“. Tačiau verta paminėti, kad jau esančiame sąraše, kaip galimas trūkumas apsauginių atitvarų sistemos – yra įrašytos.
Policijos įstaiga, kurios pareigūnas įformino eismo įvykio medžiagą	Elemente automatiniu būdu yra įrašomas policijos įstaigos, kurios vartotojas įveda duomenis į Registrą, pavadinimas. Jeigu eismo įvykio medžiagą įformina kitos policijos įstaigos pareigūnas, klasifikatoriuje pakeičiamas įstaigos pavadinimas. Vertinimas ir pasiūlymai Tokio pobūdžio elementai turėtų būti pildomi duomenų pildymo proceso pabaigoje. Todėl siūloma šį elementą perkelti į paskutinę eismo įvykio duomenų pildymo formą, nes jis nepateikia jokių eismo įvykio duomenų.

4.4 lentelė. Eismo įvykio vieta

Eismo įvykio vieta	
Formoje yra numatyta galimybė įkelti eismo įvykio vietos nuotrauką, nurodyti tikslų eismo įvykio vietos adresą, kelio kilometrus bei apibūdinti kelio, gatvės elementus.	
Formos elementas	Aprašymas
Nuotrauka	Šiame formos elemente yra numatyta galimybė įkelti nuotrauką, jeigu eismo įvykio vieta buvo fotografuojama.
	Vertinimas ir pasiūlymai Dažnu atveju eismo įvykio vietos nuotraukos nėra įkeliamos į registro sistemą dėl įrangos stygiaus ar duomenų perkėlimo sudėtingumo. Tačiau verta pabrėžti, kad tai nėra privalomasis registro punktas, todėl yra galimybė savavališkai naudotis šia išimtimi. Atsižvelgiant į tai, yra siūloma šį elementą padaryti privalomą užpildyti, kai eismo įvykyje yra žuvusių asmenų.
Įvykio koordinatės: ilguma, platuma.	Esant galimybei yra užpildomos eismo įvykio koordinatės.
	Vertinimas ir pasiūlymai Kaip ir nuotraukų įkėlimas, tai yra neprivalomasis registro punktas, todėl egzistuoja galimybė, jog elementas nebus užpildytas. Taip pat eismo įvykio koordinatės gali būti programiniu būdu pritaikytos, siekiant automatiniu būdu užpildyti elementus, aprašančius eismo įvykio vietos adresą. Atsižvelgiant į tai, siūloma šį elementą padaryti privalomą užpildyti.
Įvykio adresas	Papildomame formos elemento lange automatiniu būdu yra įrašomas savivaldybės, kurios policijos įstaigos vartotojas įveda eismo įvykio duomenis į registrą, pavadinimas. Jei reikia, savivaldybės pavadinimas gali būti pakeistas. Jeigu eismo įvykis įvyko mieste, miesto gatvės pavadinimas parenkamas iš klasifikatoriaus, nurodant namo, prie kurio įvyko įvykis, numerį. Jeigu eismo įvykis įvyko sankryžoje arba šalia jos, parenkami dviejų gatvių pavadinimai.
	Vertinimas ir pasiūlymai Eismo įvykio adresas, kelio tipas, pavadinimas, atstumas nuo kelio pradžios galėtų būti užpildomi automatiniu būdu, remiantis eismo įvykio koordinatėmis. Panaudojus programinius sprendimus šis veiksmas yra lengvai, realiai įgyvendinamas. Tačiau šiam veiksmui atlikti trukdo neprivalomas koordinatinių žymėjimas.
1 kelio tipas	Elemente yra nurodomas kelio tipas, kuris yra skirstomas į: – Magistraliniai keliai; – Krašto keliai; – Rajoniniai keliai; – Vietinės reikšmės keliai.
	Vertinimas ir pasiūlymai Žiūrėti: Įvykio adresas – pastabos ir pasiūlymai
1 kelio pavadinimas	Elementas parenkamas iš Lietuvos automobilių kelių

	klasifikatoriaus. Vertinimas ir pasiūlymai Žiūrėti: Įvykio adresas – pastabos ir pasiūlymai
Atstumas nuo kelio pradžios	Formos elemente yra nurodomas atstumas nuo kelio pradžios iki eismo įvykio vietos metrų tikslumu. Vertinimas ir pasiūlymai Žiūrėti: Įvykio adresas – pastabos ir pasiūlymai
Kelio ilgis	Elementas yra užpildomas automatinio būdu, remiantis įvesto kelio pavadinimu
2 kelio tipas; 2 kelio pavadinimas	Formos elementai yra pildomi, jeigu eismo įvykis įvyko sankryžoje arba šalia jos. Šiuo atveju atstumas nuo kelio pradžios yra nenurodomas Vertinimas ir pasiūlymai Elementai taip pat galėtų būti užpildomi automatinio būdu, jeigu būtų nurodomos įvykio koordinatės ir tinkamas sankryžos formos tipas.
Sankryžos tipas	Šis formos elementas tampa aktyvus, kai yra įvedami dviejų kelių, gatvių duomenys. Elemente iš klasifikatoriaus yra parenkamas sankryžos tipas: – Reguluojama; – Nereguluojama; – Prie sankryžos. Vertinimas ir pasiūlymai Šis formos elementas nenurodo išsamios ir tikslios informacijos apie sankryžos formos tipą. Elemente yra nurodoma tik sankryžos eismo reguliavimo forma. Todėl siūloma pakeisti klasifikatoriaus esamus variantus į: – Trišalė; – Keturšalė; – Žiedinė; – Skirtingų lygių; – Nuovaža į teritoriją. Klasifikatoriaus esamą variantą „Prie sankryžos“ siūloma perkelti į elementą „Kelio, gatvės elementai“ ir pervadinti – „Sankryžos prieigose“. Siekiant detalesnės informacijos yra siūloma įvesti papildomą formos elementą – „Eismo reguliavimo forma“, kurio klasifikatorių sudarytų: – Šviesoforais; – Pirmumo ženklais; – Ženklaais nurodančiais važiavimo kryptį; – Nereguluojama.
Kelio, gatvės elementai Kelio, gatvės elementai 2 Kita	Kelio gatvės elementai yra parenkami iš klasifikatoriaus, kurį sudaro: – Tiltas, estakada, viadukas; – Keleivinio transporto sustojimo vieta;

<i>[tęsinys] Kelio, gatvės elementai</i> <i>Kelio, gatvės elementai 2</i> <i>Kita</i>	– Pėsčiųjų perėja; – Geležinkelio pervaža su užtvaru; – Geležinkelio pervaža be užtvairo su šviesoforais; – Geležinkelio pervaža be užtvairo ir be šviesoforų; – Automobilų stovėjimo aikštelė; – Išvažiavimas iš kiemo, stovėjimo aikštelės ir pan.; – Darbų vykdymo vieta; – Kiemas; – Degalinė; – Miškas; – Laukas; – Kita. Formos elemente „Kelio, gatvės elementai 2“ yra numatyta galimybė nurodyti papildomus elementus. Elementas „Kita“ tampa aktyvus, jeigu klasifikatoriuje yra pasirenkama „Kita teritorija“. Tokiu atveju lange yra aprašoma teritorija.
	Vertinimas ir pasiūlymai Šiuos elementus siūloma perkelti priešais formos elementą „2 kelio tipas“, nes nurodžius kelio, gatvės elementą būtų galimybė automatinio būdu nustatyti ar yra reikalinga pildyti antro kelio ar gatvės duomenis. Taip pat siūloma klasifikatorių papildyti galimais variantais: – Gyvenamoji teritorija; – Sankryža; – Sankryžos prieigos.

4.5 lentelė. Aplinkybės

Aplinkybės Formoje yra nurodomos eismo įvykio aplinkybės, kurios yra parenkamos ir kopijuojamos iš standartinių eismo įvykio aplinkybių aprašymų pagal įvestos schemos kodą arba iš Policijos registruojamų įvykių registro.	
Formos elementas	Aprašymas
Eismo įvykio aplinkybės	Šiame elemente nukopijuotos aplinkybės yra papildomos ir patikslinamos, nurodant įvykyje dalyvavusių transporto priemonių valstybinius numerius ir (arba) įrašant kitas aplinkybes. Jeigu standartinio aprašo nėra, elemente yra savarankiškai suformuojamos įvykio aplinkybės.
	Vertinimas ir pasiūlymai Eismo įvykių aplinkybių kopijavimas turėtų būti nenaudotinas veiksmas, nes: – Esantis eismo įvykio aprašymas Policijos registruojamų įvykių registre gali būti suformuotas pareigūno, kuris nedalyvavo eismo įvykio vietoje. Atsižvelgiant į tai, eismo įvykio aplinkybės gali būti netinkamai suformuotos ir perteikiančios netikslią ir neišsamią informaciją. Siūloma panaikinti galimybę kopijuoti įvykio aplinkybes iš minėto registro. – Eismo įvykio schemos negali apipavidalinti ketvirtadalio

[tęsinys] <i>Eismo įvykio aplinkybės</i>	visų įvykusių eismo įvykių, todėl kopijuojamos standartinės aplinkybės taip pat negalės aprašyti ketvirtadalio eismo įvykių. – Savarankiškai formuojamas ketvirtadalis eismo įvykio aplinkybių pasižymi aiškumo, detalumo, logiškumo trūkumu, nes nėra nurodyta, kaip aplinkybės turėtų būti formuojamos. Atsižvelgiant į minėtus trūkumus yra siūloma sukurti aplinkybių formavimo metodiką. Metodika turėtų būti pritaikoma visų tipų eismo įvykiams, nurodant svarbiausias faktines aplinkynes, dariusias įtaką eismo įvykiui. Aplinkybių formavimas turėtų būti iš dviejų dalių. Pirmojoje dalyje būtų nurodomi eismo dalyvių veiksmai, faktai prieš eismo įvykį, o antroje dalyje faktai, pasekmės jau įvykus eismo įvykiui.
Pastabos	Šiame elemente yra pildomi duomenys apie eismo įvykio kaltininką, kai: – ikiteisminis tyrimas nutrauktas, nes kaltininkas ir nukentėjusysis susitaikė; – kai kaltininkas nenustatytas ir pasišalinęs iš įvykio vietos; – kaltininko nustatyti nėra galimybės. Bei, nurodoma administracinio teisės pažeidimo bylos teisenos stadija ir pan.

4.1.2. Antrasis etapas. Transporto priemonės duomenys

4.2 pav. Transporto priemonės duomenys [7]

4.6 lentelė. Techniniai transporto priemonės duomenys

Techniniai transporto priemonės duomenys	
Šioje formoje, prieš pradėdami pildyti transporto priemonės duomenis, yra pažymima ar transporto priemonė pašalinoma iš įvykio vietos. Pažymėjus „Ne“ yra tęsiamas duomenų pildymas. Formoje pagal įvestą transporto priemonės valstybinį numerį, automatinio būdu yra užpildomi „Identifikavimo numeris (VIN kodas)“, „Unikalus identifikavimo kodas KTP registre“, „Markė“, „Modelis“, „Pagaminimo metai“, „Registracijos dokumento numeris“ ir „Registracijos dokumento išdavimo data“ duomenys iš Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registro. Neužpildyti duomenys yra suvedami mechaniniu būdu arba parenkant iš klasifikatoriaus.	
Formos elementas	Aprašymas
Transporto priemonės registracijos šalis	Elemente reikšmė „LTU“ pakeičiama kita reikšme esančia pasaulio valstybių klasifikatoriuje, jei transporto priemonė įregistruota ne Lietuvos Respublikoje.
Kategorija	Transporto priemonės kategorija yra parenkama iš klasifikatoriaus, kurį sudaro 36 galimos kategorijos.

Klasė	Šiame formos elemente transporto priemonės klasė yra parenkama iš klasifikatoriaus, kurį sudaro 58 galimos kategorijos.
	Vertinimas ir pasiūlymai Atsižvelgiant į labai didelį galimų pasirinkimų skaičių yra siūloma pritaikyti programinius sprendimus. Programa automatinio būdu turėtų parinkti transporto priemonės kategorijai galimus klasės variantus. Šis sprendimas būtų įgyvendintas atlikus transporto priemonių klasių grupavimą pagal jų kategorijas.
Transporto priemonė neįregistruota?	Elementas pažymimas, jeigu transporto priemonė yra neįregistruota Lietuvos Respublikoje ar kitoje valstybėje.

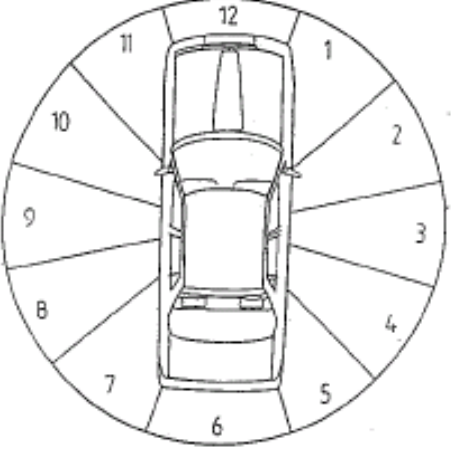
4.7 lentelė. Techninė apžiūra

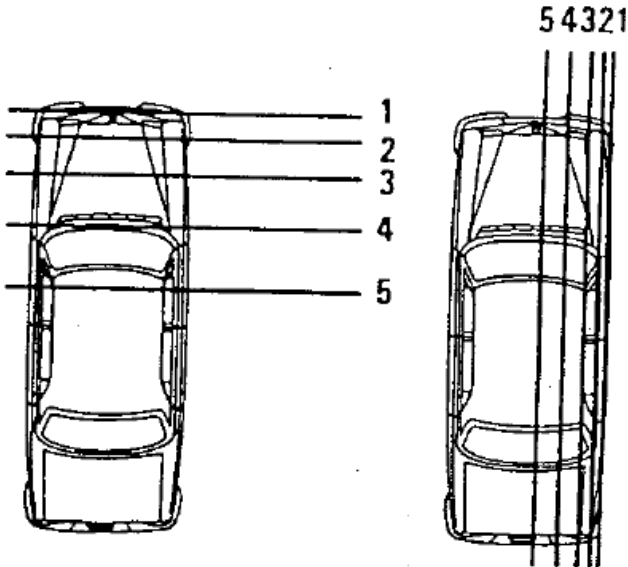
Techninė apžiūra Formoje, transporto priemonės techninės apžiūros duomenys: „Būsena“, „Talono numeris“, „Išdavimo data“, „Galiojimo data“, „Priekinio lipduko numeris“, „Galinio lipduko numeris“ ir „Lipdukų išdavimo data“ užpildomi automatinio būdu, jei šie duomenys yra Valstybinės techninės apžiūros duomenų bazėje. Jeigu automatinio būdu duomenys neužpildomi, jie yra parenkami iš klasifikatorių.

4.8 lentelė. Transporto priemonės duomenys

Transporto priemonės duomenys Šioje formoje automatinio būdu yra pildomi transporto priemonės draudimo duomenys: „Draudimo rūšis“, „Bendrovės kodas“, „Bendrovės pavadinimas“, „Poliso serija ir numeris“, „Dokumento išdavimo data“ ir „Dokumento galiojimo data, iki“. Duomenys yra parenkami iš Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biuro tvarkomos Transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomojo draudimo duomenų bazės. Jeigu laukai automatinio būdu neužpildomi, duomenys yra įvedami mechaniškai. Užpildžius draudimo duomenis yra parenkama draudimo rūšis – „Civilinės atsakomybės“ arba „Kasko“ Formoje taip pat yra nurodomi gedimai kurie nulėmė eismo įvykį, pirminis smūgis ir nustatyti apgadinimai.	
Formos elementas	Aprašymas
Gedimai, nulėmę eismo įvykį	Formos elementas yra pildomas jeigu yra nustatoma ar transporto priemonės gedimai nulėmė eismo įvykį. Gedimai yra parenkami iš klasifikatoriaus, kurį sudaro: – Stabdžių; – Vairo mechanizmo; – Ratų; – Padangų; – Šviesos prietaisų; – Sukabinimo įrenginio; – Kito konstrukcijos elemento; – Gamyklos defektas;
	Vertinimas ir pasiūlymai Tiriant eismo įvykių priežastingumą yra išskiriami rizikos faktoriai, kurie darė įtaką eismo įvykiui, jo pasekmių sunkumą. Vienai iš rizikos faktorių grupių yra priskiriami transporto priemonės gedimai. Gedimai gali būti įvairaus

<i>[tęsinys] Gedimai, nulėmę eismo įvykį</i>	pobūdžio ir jų įtaka eismo įvykio sunkumui skiriasi. Pavyzdžiui, ne visuomet įvyksta eismo įvykis sugedus šviesos prietaisams, nes įvykį taip pat veikia daugelis kitų rizikos faktorių. Atsižvelgiant į tai, siūloma formos elementą „Gedimai, nulėmę eismo įvykį“ formuoti kaip – „Gedimai, darę įtaką eismo įvykiui. Pakeitus elemento pavadinimą, būtų galima jį papildyti bendriniais transporto priemonės būklės defektais. Atliekant automobilių ekspertizių tyrimus yra atkreipiamas dėmesys į visus transporto priemonės elementus ir išvadose gali būti nurodomi bendriniai trūkumai. Siūloma esamą elemento klasifikatorių papildyti tokiais variantais: – Prasta kėbulo techninė būklė (kėbulo, laikantieji konstrukciniai elementai akivaizdžiai susidėvėję – surūdiję, suvirinti ir t.t., deformuoti gamykliniai kėbulo elementai). – Prasta ratų ir stabdymo sistemos būklė (nusidėvėjusios padangos, padangos neatitinka sezoniškumo, susidėvėję stabdžių diskai, kaladėlės). – Vidaus ir išorės įrangos trūkumai, defektai (langų valytuvai, prastas matomumas iš transporto priemonės vidaus, pakeista automobilio sėdynė, deformuoti vairo ir pavarų mechanizmai, nėra galinio matymo veidrodėlio ir t.t.). Vienas svarbesnių kontroliuojamų parametrų, techninių transporto priemonių apžiūrų metu, yra padangų protektoriaus rašto gylis. Rašto gylis ir padangų tipas daro labai didelę įtaką transporto priemonės važiavimo ir stabdymo sąlygoms, esant skirtingai dangai ir jos būklei. Todėl, siekiant ištirti galimą padangų įtaką eismo įvykiui, yra siūloma įvesti papildomą formos elementą – „Padangų protektoriaus gylis“. Klasifikatorių siūloma formuoti remiantis techninės apžiūros metu keliamais reikalavimais. Klasifikatorių turėtų sudaryti: – Vasarinės padangos, protektoriaus gylis >1,6 mm; – Vasarinės padangos, protektoriaus gylis <1,6 mm; – Žieminės padangos, protektoriaus gylis >3,0 mm; – Žieminės padangos, protektoriaus gylis <3,0 mm;
Pirminis smūgis	Formos elemente, iš klasifikatoriaus yra nurodoma transporto priemonės pirminio smūgio vieta į objektą. Klasifikatorių sudaro: – Priekinis; – Galinis; – Šoninis kairys; – Šoninis dešinys; – Galinis kairys; – Priekinis kairys; – Galinis dešinys; – Priekinis dešinys; Vertinimas ir pasiūlymai Esami klasifikatoriaus variantai nepilnai ir neišsamiai aprašo galimus pirminius smūgius. Kaip pavyzdį galima pateikti dvi

[tęsinys] Pirminis smūgis	situacijas, kai pirmoje, pirminis smūgis įvyko ties vairuotojo durelėmis, antroje situacijoje, ties kairės pusės keleivio durelėmis. Abiem atvejais pirminis smūgis klasifikatoriuje būtų nurodomas kaip šoninis kairys ir neperteiks skirtingai reikšmingos informacijos. Atsižvelgiant į tai, yra siūloma pritaikyti dvylikos pirminių smūgių krypčių klasifikavimą. Klasifikatoriuje pirminio smūgio kryptys atitiktų valandinės laikrodžio rodyklės kryptis priimant, kad transporto priemonės priekis yra ties dvylikta valanda. Taip pat siūloma pritaikyti grafinius sprendimus, nurodant pirminį smūgį. Pateikiamas galimas pavyzdys: 
Apgadinimai Kiti apgadinimai	Formos elemente yra nurodomi transporto priemonės apgadinimai. Apgadinimai yra parenkami iš klasifikatoriaus kurį sudaro 32 galimi išorinių kėbulo dalių apgadinimai. Jeigu transporto priemonė nebuvo apgadinta, parenkama klasifikatoriaus reikšmė „Neapgadinta“. Elemente „Kiti apgadinimai“ yra įrašomi transporto priemonės apgadinimai kurių nėra klasifikatoriuje. Vertinimas ir pasiūlymai Šis formos elementas aprašo tik transporto priemonės kėbulo dalių apgadinimus, bet neperteikia apgadinimo lygio. Kiekviena transporto priemonė yra skirtinga ir skiriasi jų sugadinimų lygis esant toms pačios eismo įvykio aplinkybėms ir sąlygoms. Siekiant identifikuoti eismo įvykio sudėtingumą, būtina nurodyti transporto priemonių sugadinimų lygius. Siūloma įvesti papildomą formos elementą „Apgadinimų lygis“. Klasifikatoriuje siūloma išskirti penkis apgadinimų lygius: – Nežymus (Įbrėžimai ir įlenkimai kurie nedaro įtakos laikančiosioms konstrukcijoms); – Nedidelis (Pažeistos automobilio metalinės dalys ir padaryta maža įtaka laikančiosioms konstrukcijoms. Ratų pakaba nėra pažeista); – Stiprus (Laikančiųjų konstrukcijų žala siekia ratų pakaba. Keleivio erdvė nepažeista);

<i>[tęsinys] Apgadinimai</i> <i>Kiti apgadinimai</i>	– Labai stiprus (Apgadinimai siekia keleivio erdvę, kuri yra minimaliai pažeista); – Visiškai sunaikintas (Keleivio erdvė smarkiai pažeista); Siekiant supaprastinti šių duomenų įvedimą ir sutaupyti laiko yra siūloma pritaikyti grafinį apgadinimų lygio atvaizdavimą: 
---	--

4.9 lentelė. Transporto priemonės dalyvavimo viešajame eisme informacija

Transporto priemonės dalyvavimo viešajame eisme informacija

Formoje yra nurodoma informacija apie uždraudimą (leidimą) transporto priemonei dalyvauti viešajame eisme. Jeigu transporto priemonei nustatyta tvarka uždraudžiama dalyvauti viešajame eisme, reikšmė „Ne“ yra pakeičiama į „Taip“. Papildomame lange yra nurodoma uždraudimo data ir įstaigos pavadinimas, kurios pareigūnas uždraudė transporto priemonei dalyvauti viešajame eisme.

4.10 lentelė. Transporto priemonės savininko duomenys

Transporto priemonės savininko duomenys

Forma yra užpildoma automatinio būdu ieškant duomenų Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre, pagal anksčiau įvestą transporto priemonės valstybinį numerį. Jeigu duomenys neužpildomi automatinio būdu, formos elemente „Savininko tipas“ pažymima reikšmė „Fizinis“ arba „Juridinis“. Elemente „Savininkas“ yra nurodomi transporto priemonės savininko žinomi duomenys.

4.1.3. Trečiasis etapas. Eismo įvykio dalyvio informacija

The screenshot shows the 'Eismo įvykio dalyvio informacija' form. At the top, there's a navigation bar with 'Administracinis teisės pažeidimų ir eismo įvykių registras' and buttons for 'Registruoti EĮ' and 'Registruoti ATP'. Below this, a tabbed interface shows 'Eismo įvykis' as the active tab. The form is titled 'Eismo įvykio dalyvio informacija' and includes a 'Transporto priemonė:' dropdown. The main form is divided into four dashed boxes:

- Dalyvio kategorija:** Includes 'Kategorija' (dropdown), 'Kita kategorija' (text input), and checkboxes for 'Žyma apie pašalinimą iš įvykio vietos' and 'Asmuo nežinomas?'. Below are text inputs for 'KET pažeidimo, dėl kurio įvykio eismo įvykis, kodas' and 'Kitų KET pažeidimų, kuriuos padarė eismo dalyvis, kodai'.
- Adresas:** Includes 'Deklaruotos gyvenamosios vietos adresas' (dropdown), 'Gyvenamosios vietos adresas' (text input), and a 'Pridėti adresą' button.
- Asmens duomenys:** Includes 'Asmens kodas' (text input), a link 'ieškoti asmens duomenų', a link 'Palyginti su gyventojų registru', 'Gimimo data' (calendar), 'Vardas' (text input), 'Pavardė' (text input), 'Nuotrauka' (button), 'Lytis' (dropdown), 'Pilietybė' (dropdown), and 'Telefono numeris' (text input).
- Dalyvio būklė:** Includes 'Eismo įvykio dalyvis' (dropdown), 'Eismo įvykio dalyvis neįgalus?' (checkbox), 'Eismo įvykio dalyvio būseną' (dropdown), 'Eismo įvykio dalyvio būseną 2' (dropdown), 'Asmens būklė' (dropdown), 'Vairuotojo kvalifikacija' (dropdown), 'Vairavimo stažas' (text input), and several checkboxes for safety and legal declarations like 'Žyma apie saugos diržo užsegimą', 'Ar privaloma naudoti vaiko sėdynę?', 'Žyma apie vaiko sėdynės naudojimą', 'Žyma apie saugos šalmą naudojimą', and 'Žyma apie oro pagalvių suveikimą'.

 At the bottom right, there are buttons for 'Patvirtinti', 'Atšaukti', and 'Atšaukti EĮ pakeitimus'.

4.3 pav. Eismo įvykio dalyvio duomenys [7]

4.11 lentelė. Dalyvio kategorija

Dalyvio kategorija	
Prieš pradėdant pildyti eismo įvykio dalyvio duomenis yra parenkama ir pažymima įvesta transporto priemonė, kuria vyko eismo įvykio dalyvis. Jeigu įvykio dalyvis (pėsčiasis, raitelis ir pan.) transporto priemone nevyko, ji nepažymima. Šioje formoje yra pažymima informacija apie eismo dalyvio kategoriją, nurodoma ar nepašalinoma iš eismo įvykio vietos. Taip pat nurodomi Kelių eismo taisyklių pažeidimai, kuriuos padarė eismo įvykio dalyvis.	
Formos elementas	Aprašymas
Kategorija Kita kategorija	Eismo įvykio dalyvio kategorija yra parenkama iš klasifikatoriaus kurį sudaro: – Automobilio vairuotojas; – Keleivis; – Pėsčiasis; – Motociklo vairuotojas; – Keturračio motociklo vairuotojas;

<i>[tęsinys] Kategorija</i> <i>Kita kategorija</i>	– Traktoriaus vairuotojas; – Mopedo vairuotojas; – Lengvojo keturračio motociklo vairuotojas; – Dviračio vairuotojas; – Kitos transporto priemonės vairuotojas; – Vadeliootojas; – Raitelis; – Asmuo, varantis gyvulius; – Asmuo, kuris moko vairuoti; – Kiti. Elemente „Kita kategorija“ yra įrašoma eismo įvykio dalyvio kategorija, jeigu klasifikatoriuje buvo pasirinkta „Kiti“. Vertinimas ir pasiūlymai Formos elemente nėra galimybės nurodyti eismo dalyvių, judančių pagalbinėmis priemonėmis: neįgaliųjų vežimėliu, riedučiais, paspirtukais, elektriniais paspirtukais, įvairaus tipo lentomis su ratukais, rogutėmis. Šios priemonės nėra priskiriamos prie transporto priemonių, tačiau jos daro ženkliai įtaką eismo dalyvių judėjimo greičiui, sustojimo laikui bei manevringumui. Siūloma klasifikatorių papildyti eismo dalyvio kategorija – Pėsčiasis, judantis pagalbine priemone. Taip pat siūloma klasifikatoriaus reikšmę „Automobilio vairuotojas“ išskirti į dvi reikšmes: „Lengvojo automobilio vairuotojas“ ir „Sunkiojo transporto vairuotojas“. Tokio pobūdžio išskyrimas padės identifikuoti skirtingus vairuotojų tipus. Esamoje situacijoje, pagal pateikiamus statistinius duomenis yra sudėtinga atskirti vairuotojų kategoriją, nes du skirtingų automobilių kategorijų vairuotojai yra priskiriami vienodu kodu prie to paties eismo įvykio.
Žyma apie pašalinimą iš įvykio vietos	Formoje nurodoma ar eismo įvykio dalyvis pašalinamas iš įvykio vietos. Klasifikatoriuje nurodoma „Taip“ arba „Ne“
Asmuo nežinomas	Jeigu eismo įvykio dalyvis pašalinamas iš įvykio vietos ar žuvo ir negalima nustatyti jo asmenybės elemente yra pažymima reikšmė „Taip“. Šiuo atveju į elementą „Asmens duomenys“ automatiniu būdu įrašoma „NEŽINOMA“ ir kitų asmens duomenų pildyti nereikia. Jie turi būti užpildyti, nustačius nežinomo eismo įvykio dalyvio asmenybę.
KET pažeidimo, dėl kurio įvyko eismo įvykis, kodas Kitų KET pažeidimų, kuriuos padarė eismo dalyvis, kodai	Kelių eismo taisyklių pažeidimas dėl kurio įvyko eismo įvykis yra parenkamas iš klasifikatoriaus. Klasifikatorių sudaro 72 galimi pažeidimai kurie yra suskirstyti į 3 pažeidėjų grupes: – Vairuotojas, vadeliootojas, raitelis, gyvulių varovas; – Pėsčiasis; – Kitas eismo dalyvis; Formos elemente „Kitų KET pažeidimų, kuriuos padarė eismo dalyvis, kodai“ yra nurodomi papildomi pažeidimai.

<i>[tęsinys] KET pažeidimo, dėl kurio įvyko eismo įvykis, kodas</i> <i>Kitų KET pažeidimų, kuriuos padarė eismo dalyvis, kodai</i>	Vertinimas ir pasiūlymai Kelių eismo taisyklių pažeidimas „Saugaus greičio nepasirinkimas“ neperteikia detalios informacijos. Kiekvienas transporto priemonės vairuotojas skirtingai traktuoja saugų greitį leistinose jo ribose. Vairuotojas pasirinkdamas važiavimo greitį turi atsižvelgti į važiavimo sąlygas – vietovės reljefą, kelio ir transporto priemonės būklę, krovinį, meteorologines sąlygas, eismo intensyvumą. Todėl siekiant perteikti išsamesnę informaciją siūloma pažeidimą „Saugaus greičio nepasirinkimas“ išskirti į konkretesnius pažeidimus: – Neteisingai įvertino transporto priemonės būklę; – Neteisingai įvertino meteorologines sąlygas; – Neteisingai įvertino vietovės reljefą, kelio elementus; – Neteisingai įvertino eismo intensyvumą, sąlygas. Pažeidimų klasifikatorių siūloma papildyti galimais pažeidimais: – Važiavimas dviračiu važiuojamąja dalimi, kai yra įrengtas dviračių takas; – Važiavimas dviračiu pėsčiųjų taku, kai yra įrengtas dviračių takas; – Ėjimas dviračių taku, kai yra įrengtas pėsčiųjų takas. Klasifikatoriuje nurodomą pažeidimą „Liga“ siūloma formuoti kaip „Ūminė liga“. Vairuotojas prieš pradėdamas važiuoti jau tam tikrą laiką sirgo. Klasifikatoriuje nurodomus pažeidimus „Pavargimas“ ir „Užmigimas“ siūloma formuoti kaip vieną bendrą pažeidimą – „Fizinis išsekimas“, nes esami du pažeidimai perteikia vienodą informaciją. Siekiant fizinio išsekimo atžvilgiu atskirti profesinius vairuotojus nuo paprastų vairuotojų yra siūloma įvesti papildomą pažeidimą – „Vairuotojas nepasinaudojo teisės aktų numatytu kasdieniniu poilsiu“
--	--

4.12 lentelė. Asmens duomenys

Asmens duomenys Šioje formoje eismo įvykio dalyvio asmens duomenys „Gimimo data“, „Vardas“, „Pavardė“, „Lytis“ ir „Deklaruotos gyvenamosios vietos adresas“ yra užpildomi automatiniu būdu, ieškant duomenų Lietuvos Respublikos gyventojų registre, pagal įvestą asmens kodą. Jeigu eismo įvykyje dalyvavo užsienio pilietis minėti duomenys yra užpildomi mechaniniu būdu ir formos elemente „Pilietybė“ reikšmė „LTU“ yra pakeičiama kita reikšme, esančia pasaulio valstybių klasifikatoriuje. Nežinant eismo įvykio dalyvio tikslios gimimo datos formos elemente „Paklaida“ yra nurodoma apytikslės gimimo datos paklaida. Elementas „Telefono numeris“ yra pildomas, jei jis yra nurodomas.

4.13 lentelė. Adresas

Adresas
Formos elemente „Gyvenamosios vietos adresas“ yra įrašomas užsienio valstybės ar asmens be pilietybės nurodytas adresas. Formoje taip pat yra galimybė papildome lange įrašyti eismo įvykio dalyvio nedeklaruotos gyvenamosios vietos adresą. Papildomame lange galima įrašyti iki 10 adresų.

4.14 lentelė. Dalyvio būklė

Dalyvio būklė	
Šioje formoje yra pateikiama informacija apie eismo įvykio dalyvio būklę; neįgalumas, blaivumas, fizinė būklė (žuvo, sužeistas, mirė nuo sužalojimų, nenukentėjęs). Taip pat prie šios formos yra priskirta informacija apie vairuotojo stažą ir saugumo priemonių naudojimą ir veiksnumą.	
Formos elementas	Aprašymas
Eismo įvykio dalyvis neįgalus?	Formos elemente reikšmė „Ne“ pakeičiama reikšme „Taip“ jei įvykio dalyvis yra neįgalus.
Eismo įvykio dalyvio būseną	Elemente yra nurodoma eismo įvykio dalyvio būseną, kuri yra parenkama iš klasifikatoriaus: – Blaivus; – Neblaivus; – Atsisakė būti patikrintas; – Apsvaigęs nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų;
Eismo įvykio dalyvio būseną 2	Formos elemente yra nurodomas eismo įvykio dalyvio blaivumo laipsnis. Laipsnis yra parenkamas iš klasifikatoriaus: – Nežymus neblaivumo (girtumo) laipsnis; – Lengvas neblaivumo (girtumo) laipsnis; – Vidutinis neblaivumo (girtumo) laipsnis; – Sunkus neblaivumo (girtumo) laipsnis;
Asmens būklė	Eismo įvykio dalyvio būklė yra parenkama iš klasifikatoriaus: – Žuvo; – Sužeistas; – Mirė nuo sužalojimų; – Nenukentėjęs; Reikšmė „Mirė nuo sužalojimų“ parenkama nurodant mirties datą, jei anksčiau buvo įvesta reikšmė „Sužeistas“ ir asmuo mirė nuo patirtų kūno sužalojimų per 30 (trisdešimt) parų po įvykio. Šiuo atveju automatiškai pasikeičia registruojamo eismo įvykio žuvusių ir sužeistų asmenų skaičius. Jeigu klasifikatoriuje parenkama reikšmė „Sužeistas“, papildomai yra nurodoma kur eismo įvykio dalyvis yra gydomas: – Gydomas ambulatoriškai; – Gydomas stacionariai; Vertinimas ir pasiūlymai Atsižvelgiant į Europos šalių sužeidimų lygių skirstymą yra siūloma įvesti aiškius sužeidimų lygių apibrėžimus. Apibrėžimuose turėtų būti nurodomas gydymo būdas ir

<i>[tęsinys] Asmens būklė</i>	galimas gydymo laikotarpis. Siūlomi apibrėžimai: Eismo įvykyje sunkiai sužeistas žmogus - asmuo, eismo įvykyje patyręs kūno sužalojimus, dėl kurių buvo gydomas stacionariai medicinos įstaigoje, ilgiau negu 24 valandas po eismo įvykio. Eismo įvykyje lengvai (nežymiai) sužeistas žmogus – asmuo, eismo įvykyje patyręs kūno sužalojimus, dėl kurių po medicinos darbuotojų apžiūros buvo išleistas gydytis ambulatoriškai ir (ar) medicinos įstaigoje praleido mažiau negu 24 valandas. Pirminę informaciją, apie sužeidimo lygį eismo įvykio vietoje, policijos pareigūnui turėtų suteikti greitosios medicinos pagalbos darbuotojai. Jeigu sužeistą asmenį pristačius į gydymo įstaigą yra nustatomas kitas sužeidimų lygis, policijos įstaigos būtų informuojamos apie pasikeitusią informaciją. Siūloma registro sistemoje palikti esančias klasifikatoriaus reikšmes „Gydomas ambulatoriškai“, „Gydomas stacionare“ ir papildyti Eismo įvykių apskaitos aprašą jų reikšmėmis. Siekiant identifikuoti sunkių sužeidimų tipą siūloma pradėti registro sistemoje fiksuoti patirtus sužalojimus. 2011 m. vasario mėn. 23 d. Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministras įsakymu Nr. V- 164 (Žin., 2011 Nr. 23-1108) pavedė visoms Lietuvos sveikatos priežiūros įstaigoms nuo 2011 m. balandžio 1 d. pradėti naudotis Tarptautinės statistinės ligų ir sveikatos sutrikimų klasifikacijos dešimtuosiu pataisytu ir papildytu leidimu „Sisteminis ligų sąrašas (Australijos modifikacija“ TLK-10-AM). Sisteminiam lygų sąrašui yra naudojama kodavimo sistema, kuri galėtų būti sėkmingai pritaikyta registro sistemoje. Medicinos įstaigų darbuotojai policijos įstaigoms nurodytų pagrindinius sunkiai sužeisto asmens sužeidimų kodus, kuriuos policijos pareigūnas galėtų įvesti į registro sistemą. Tokio pobūdžio duomenų fiksavimas leistų identifikuoti labiausiai Lietuvoje paplitusias eismo įvykių dalyvių sužeidimų grupes ir aiškiai įvertinti eismo įvykių pasekmių sunkumą. Atsižvelgiant į tai, siūloma sukurti papildomą formos elementą „Sužeidimų kodas“, kuris taptų aktyvus jeigu būtų parenkama klasifikatoriaus reikšmė „Gydomas stacionariai“.
Vairuotojo kvalifikacija	Transporto priemonės vairuotojo kvalifikacija yra parenkama iš klasifikatoriaus: – Atitinka; – Neturi teisės vairuoti. Vertinimas ir pasiūlymai Klasifikatoriaus reikšmė „Neturi teisės vairuoti“ perteikia tris skirtingas vairuotojų grupes: – Vairuotojai, kurie nėra įgiję vairuotojo pažymėjimo; – Vairuotojai, kuriems yra atimtas vairuotojo pažymėjimas;

<i>[tęsinys] Vairuotojo kvalifikacija</i>	– Vairuotojai, kurie neturi teisės vairuoti vairuojamos transporto priemonės kategorijos; Siekiant detalizuoti vairuotojų kvalifikaciją, siūloma pakeisti ir papildyti klasifikatoriaus reikšmes. – Atitinka; – Nėra įgyja vairuotojo pažymėjimo; – Pažymėjimas yra atimtas; – Neatitinka transporto priemonės kategorija.
Vairavimo stažas	Elemente yra įrašomas vairuotojo stažas. Jeigu vairuotojas neturi vienerių metų transporto priemonių vairavimo stažo, į šį lauką įrašomas nulis.
Žyma apie saugos diržo užsegimą	Formos elemente yra nurodoma informacija apie saugaus diržo naudojimą. Klasifikatoriuje yra parenkama; – Užsegtas; – Neužsegtas; – Neįrengtas. Vertinimas ir pasiūlymai Ši informacija nėra išsami, nes nėra nurodoma keleivio sėdėjimo vieta. Tik nurodžius sėdėjimo vietą būtų galima išsamiau įvertinti automobilio saugumo priemonių efektyvumą, nustatyti kokią įtaką pirminis smūgis turėjo keleiviui. Atsižvelgiant į tai siūloma sukurti papildomą formos elementą – „Sėdėjimo vieta“. Elemento klasifikatorių sudarytų reikšmės: – Vairuotojo vietoje; – Priekyje, keleivio vietoje; – Gale, kairėje keleivio vietoje; – Gale, dešinėje keleivio vietoje; – Neįmanoma nustatyti;
Ar privaloma naudoti vaiko sėdynę?	Elementas tampa aktyvus jeigu yra įvedamas keleivis ar vairuotojas jaunesnis kaip 12 metų. Šiuo atveju reikia pažymėti reikšmę „Taip“ arba reikšmę „Ne“.
Žyma apie vaiko sėdynės naudojimą	Jeigu privaloma naudoti vaiko sėdynę formos elemente yra pažymima atitinkama reikšmė „Naudota“ arba „Nenaudota“.
Žyma apie saugos šalmo naudojimą	Jeigu eismo įvykyje dalyvavo motociklininkas, elemente yra pažymima informacija apie šalmo naudojimą - „Naudota“ arba „Nenaudota“. Vertinimas ir pasiūlymai Įvykus eismo įvykiui yra svarbu nustatyti ar įvykio dalyvis naudojo saugos priemones, nes jų naudojimas gali tiesiogiai įtakoti eismo įvykio pasekmių rimtumą. Todėl siūloma įvesti papildomą formos elementą – „Naudotos saugos priemonės“. Šis elementas apimtų visus eismo dalyvius išskyrus automobilių vairuotojus. Klasifikatorių galėtų sudaryti pagrindinės saugos priemonės: – Šalmas; – Speciali apsauginė apranga; – Kelių apsaugos; – Alkūnių apsaugos;

<i>[tęsinys] Žyma apie saugos šalmo naudojimą</i>	– Riešų apsaugos; – Šviesą atspindinti liemenė; – Atšvaitai; – Kitos priemonės;
Žyma apie oro pagalvių suveikimą	Elemente informacija apie oro pagalvių suveikimą yra parenkama iš klasifikatoriaus: – Suveikė; – Nesuveikė; – Neįrengta;
	Vertinimas ir pasiūlymai Žiūrėti – „Žyma apie saugos diržo užsegimą“ - „Pastabos ir pasiūlymai“

4.1.4. Ketvirtasis etapas. Įrašai sistemoje

4.4 pav. Įrašai sistemoje [7]

4.15 lentelė. Įrašai sistemoje

Įrašai sistemoje	
Šioje formoje yra automatiškai pateikiami duomenys iš Ieškomų asmenų, neatpažintų lavonų ir nežinomų bejėgių asmenų žinybinio registro ir Ieškomų transporto priemonių registro, jei šiuose registruose yra informacijos apie eismo įvykyje dalyvavusią transporto priemonę ar asmenį.	

4.1.5. Penktasis etapas. Administracinis ir ikiteisminis tyrimas

4.5 pav. Administracinis tyrimas [7]

4.6 pav. Ikiteisminis tyrimas [7]

4.16 lentelė. Administracinis ir ikiteisminis tyrimas

Administracinis tyrimas

Penktajame etape yra išskiriamos dvi „Teisenos stadija“ formos – „Administracinis tyrimas“ ir „Ikiteisminis tyrimas“. Formoje „Administracinis tyrimas“ yra rodomas susijusio su eismo įvykiu administracinio teisės pažeidimo numeris, jeigu toks pažeidimas įregistruotas. Jeigu nėra,

automatiniu būdu yra įregistruojamas administracinis teisės pažeidimas ir automatinio būdu perkeliama eismo įvykio ir šio dalyvio bei transporto priemonės duomenys. Formos elemente „Kam siųsti EĮ medžiaga?“ yra nurodoma įstaiga, kuriai yra persiunčiama eismo įvykio medžiaga.

Ikiteisminis tyrimas

Šioje formoje yra rodoma registruojamo eismo įvykio ikiteisminio tyrimo informacija iš Policijos registruojamų įvykių registro, jeigu pirminiai eismo įvykio duomenys įvesti per sąsają PRĮR – ATPEĮR.

4.1.6. Šeštasis etapas. Dokumentai

Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registras

Registruoti EĮ Registruoti ATP & dev Atsijungti

Eismo įvykis:

Eismo įvykis Transporto priemonės duomenys Dalyviai Irašai sistemoje Teisenos stadija Dokumentai

Sugeneruoti dokumentai

Registracijos numeris	Pavadinimas	Data	Pareigūno vardas, pavardė	Dokumento būseną	Anuliavimo priežastis	Anuluoti
Irašų nėra						

Formuoti lydraštį

Susieti dokumentai

Numeris	Registracijos numeris	Registracijos data	Data	Pavadinimas	Sudarytojas	Istorija	Ištrinti
Irašų nėra							

Susieti dokumentą

Prisegti dokumentai

Registracijos numeris	Pavadinimas	Institucija, iš kurios gautas dokumentas	Gavimo data	Lydraščio nr.	Ištrinti
Irašų nėra					

Prisegti

Dokumentų saugojimo vieta

Pastabos

Saugoti Atšaukti EĮ pakeitimus

4.7 pav. Dokumentai [7]

4.17 lentelė. Dokumentai

Dokumentai

Šioje formoje yra sugeneruojami, susiejami, prisegami įvairaus pobūdžio nuskenuto ar kitokio elektroninio failo dokumentai. Dokumentų įvedimas ir paieška vykdoma pagal dokumento registracijos numerį, datą, gavėją ir t.t. Kaip galimų dokumentų pavyzdį galima pateikti pažymą draudimui. Formoje „Dokumentai“ galima pamatyti ir atspausdinti prieš tai jau sistemos suformuotą eismo įvykio pažymą, skirtą draudimo bendrovėms.

4.2. Ketvirto skyriaus išvados

Registro sistemoje nėra pilnai išnaudojama galimybė automatinio būdu apdoroti duomenis. Pavyzdžiui, įvedus eismo įvykio koordinatas, programa automatiškai neužpildo įvykio vietos adreso duomenų. Taip pat, kai kuriuose klasifikatoriuose nėra galimų reikšmių grupavimo. Tai reiškia, kad dauguma pildomų duomenų nėra tarpusavyje susiejami. Ištaisyti šiuos trūkumus nėra sudėtinga ir

tai galima padaryti atnaujinat programinę įrangą. Sudėtingiau įgyvendinamas trūkumas būtų grafinis klasifikatorių atvaizdavimas. Siekiant supaprastinti bet kokio tipo duomenų įvedimą yra naudojami grafiniai sprendimai, kurie taip pat sutrumpina pildymo laiką. Pavyzdžiui registre būtų galima grafiškai pavaizduoti transporto priemonės pirminį smūgį ar net pačią transporto priemonę. Tokio pobūdžio sprendinių efektyvumas pasireikštų nešiojamuose įrenginiuose, kuriuose duomenys įvedami liečiant įrenginio ekraną.

Tiriant eismo įvykių priežastingumą yra svarbu tiksliai išsami informacija apie tris įvykio sudedamąsias dalis – eismo įvykio dalyvį, transporto priemonę, kelią ir jo aplinką. Kiekviena iš šių dalių padeda sudaryti bendrąjį eismo įvykio vaizdą, todėl yra svarbu, kad registro sistemoje būtų pakankamai tikslų ir išsamių duomenų. Dabartinėje registro sistemoje yra fiksuojami nepakankamai išsamūs duomenys, nes jie perteikia, tik paviršutinę įvykio informaciją. Pavyzdžiui, registro sistemoje yra nepakankamas eismo įvykio schemų skaičius. Pagal paskutinius eismo įvykių duomenis, eismo įvykio schemas negali aprašyti ketvirtadalio visų įvykusių eismo įvykių. Tokio tipo trūkumas tiesiogiai veikia ir eismo įvykio aplinkybių informaciją, nes registro sistemoje eismo įvykio aplinkybės yra standartizuotos pagal įvykio schemas. Registre taip pat yra pateikiama neišsami informacija apie dangos būklę, sankryžos tipą, reguliavimo formą, pirminį smūgį, vairuotojo klasifikaciją ir kitus formų elementus.

Be duomenų trūkumo yra pastebimas neteisingas jų traktavimas. Pavyzdžiui formos elementas „Nulemiantis veiksnys“ aprašo kelio ir jo aplinkos elementus, kurie nulėmė eismo įvykį, tačiau formoje pateikiami duomenys neatspindi tikrosios įvykio priežasties. Eismo įvykių priežastys nėra atsitiktiniai įvykiai, nes kiekvieną eismo įvykį įtakoja rizikos faktorių grupės. Rizikos faktorius apibūdina nustatyti transporto priemonės, eismo įvykio dalyvio, kelio ir jo aplinkos trūkumai ar tam tikros sąlygos eismo įvykio metu. Pavyzdžiui automobilis nuvažiavo nuo kelio ir atsitrenkė į medį, nes vairuotojas nepasirinko saugaus greičio, netinkamai veikė transporto priemonės stabdymo sistema ir buvo apsnigta kelio danga. Esamu atveju registro sistemos formos elemente „Nulemiantis veiksnys“ būtų parenkama klasifikatoriaus reikšmė „Medis“. Tačiau tokioje eismo įvykio situacijoje medis yra lygiai toks pat rizikos faktorius kaip netinkamai veikianti stabdymo sistema, todėl yra netikslinga medį įvardinti kaip nulemiantį eismo įvykį.

5. BENDROSIOS IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

Išvados

1. Eismo įvykių apskaitos sistemos principai nepriklausomai nuo valybėse taikomų skirtingų teisės normų yra vienodi ir susideda iš eismo įvykio duomenų rinkimo, apdorojimo ir teikimo procesų.
2. Pagrindiniai eismo įvykių duomenų rinkėjai visose Europos sąjungos šalyse yra policijos įstaigos. Galutiniai statistinių duomenų valdytojai – kelių administracinės institucijos.
3. Europos sąjungos šalyse nėra bendro sutarimo dėl eismo įvykio dalyvių sužeidimų lygių skirstymo.
4. Daugelis užsienio šalių naudoja eismo įvykių apskaitos programines sistemas. Pažangiausia sistema yra laikoma Švedijos programa STRADA.
5. Lietuvoje nėra oficialių policijos formų, blankų skirtų fiksuoti eismo įvykius dėmenims įvykio vietoje. Policijos patruliai ir tyrėjai fiksuoja eismo įvykio duomenis asmeniniuose užrašuose.
6. Policijos įstaigos neefektyviai atlieka eismo įvykių duomenų rinkimo procesą. Policijos patruliai ir tyrėjai surinktus ir užsirašytus eismo įvykio duomenis turi pakartotinai suvesti į Administracinių ir teisės pažeidimų registrą.
7. Eismo įvykių dalyvių paaiškinimuose nurodoma nepakankamai informacijos reikalingos įvykio priežastingumo tyrimams. Įvykio dalyviai nurodo tik pagrindinę įvykio informaciją kuri naudojama tik baudžiamajai kaltei nustatyti.
8. Medicinos įstaigos nepateikia išsamios statistinės informacijos apie eismo įvykių dalyvių sužeidimų tipus. Medicinos įstaigos atlieka vidinę, savarankišką sužeistų dalyvių apskaitą.
9. Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registre yra nustatyta programinių trūkumų:
 - registro sistemoje nėra pilnai išnaudojama galimybė automatinio būdu apdoroti duomenis;
 - sistemoje nėra taikomas grafinis duomenų atvaizdavimas.
10. Registre nustatytas esamų ir papildomų eismo įvykių duomenų trūkumų, bei pateikta 21 rekomendacija jiems pašalinti.

Rekomendacijos

1. *Atsižvelgiant į Lietuvos ir Europos galutinių eismo įvykio duomenų valdytojų skirtumus yra rekomenduojama:*

Įstaigoms ir (ar) organizacijoms tiesiogiai susijusioms su eismo saugumu keliuose, suteikti tiesioginį priėjimą stebėtojo teisėmis prie, į oficialią statistiką įtraukiamų, eismo įvykių duomenų, kurie yra registruojami Administracinės teisės pažeidimų ir eismo įvykių registre.

2. *Atsižvelgiant į Europos Sąjungos šalių ir tarptautinių organizacijų nurodomus sužeistų eismo įvykio dalyvių klasifikavimo kriterijus yra siūloma įvesti oficialų eismo įvykių dalyvių sužeidimų lygių skirstymą į du lygius:*

- Eismo įvykyje sunkiai sužeistas žmogus - asmuo, eismo įvykyje patyręs kūno sužalojimus, dėl kurių buvo gydomas stacionariai medicinos įstaigoje, ilgiau negu 24 valandas po eismo įvykio.
- Eismo įvykyje lengvai (nežymiai) sužeistas žmogus – asmuo, eismo įvykyje patyręs kūno sužalojimus, dėl kurių po medicinos darbuotojų apžiūros buvo išleistas gydytis ambulatoriškai ir (ar) medicinos įstaigoje praleido mažiau negu 24 valandas.

3. *Atsižvelgiant į oficialių formų, blankų skirtų fiksuoti eismo įvykio duomenims įvykio vietoje trūkumą yra siūloma:*

Parengti oficialias formas, skirtas fiksuoti eismo įvykio duomenims įvykio vietoje. Formos turėtų būti sudarytos remiantis Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registre fiksuojamais eismo įvykio duomenimis. Formos turėtų būti pateikiamos elektronine ir popierine forma. Elektroninė forma būtų pritaikyta nešiojamiems kompiuteriniams įrenginiams.. Popierinė forma turėtų būti sudaryta taip, kad nuskenuotas jos atvaizdas būtų automatinio būdu konvertuojamas į elektroninę formą.

4. *Atsižvelgiant į policijos įstaigų neefektyviai atliekamą eismo įvykio duomenų rinkimo procesą yra siūloma:*

Eismo įvykio duomenų rinkimui ir įvedimui įvykio vietoje naudoti nešiojamą kompiuterinę įrangą. Naudojama įranga galėtų būti planšetiniai arba delniniai kompiuteriai su integruota foto kamera ir automatinio koordinatų nustatymu. Įrenginiuose būtų pildoma jau minėta elektroninė forma, skirta fiksuoti eismo įvykio duomenims įvykio vietoje bei kiti dokumentai.

5. *Atsižvelgiant į eismo įvykių dalyvių paaiškinimuose nurodomą nepakankamą informaciją reikalingą įvykio priežastingumo tyrimams yra siūloma:*

Sudaryti eismo įvykio dalyviams klausimyną, paremtą įvykio dalyvių veikla ir psichologine būseną prieš eismo įvykį ir jo metu. Klausimynas turėtų būti sudarytas testo pagrindu ir greitai užpildomas. Klausimyno blankai turėtų būti sudaryti taip, kad nuskenuotas jų

atvaizdas būtų automatiškai būdu konvertuojamas į elektroninę formą. Surinkti duomenys turėtų būti teikiami suinteresuotoms institucijoms, kurios atlieka tyrimus, susijusius su eismo įvykių priežastingumu. Galimas klausimyno pavyzdys yra pateiktas priede B.

6. *Atsižvelgiant į medicinos įstaigų statistinės informacijos apie eismo įvykių dalyvių sužeidimų tipus trūkumą, yra siūloma:*

Pritaikyti Policijos elektroninių paslaugų sistemą www.epolicija.lt* centralizuotai rinkti papildomai medicinos įstaigų statistinei informacijai apie eismo įvykių metu sunkiai sužeistų asmenų sužeidimus, jų pobūdį ir rūšį. Medicinos įstaigų pranešimas turėtų būti formuojamas remiantis Tarptautinės statistinės ligų ir sveikatos sutrikimų klasifikacijos dešimtuosiu pataisytu ir papildytu leidimu „Sisteminis ligų sąrašas (Australijos modifikacija“ TLK-10-AM)**. Sisteminiame lygų sąrašė yra naudojama ligų kodavimo sistema kuri būtų pritaikoma Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro sistemoje statistiniams duomenims rinkti.

* - Policijos įstaigos, asmenų pranešimams apie jau įvykusius įvykius, naudoja Policijos elektroninių paslaugų sistemą www.epolicija.lt. Projektą "E-policija" įgyvendino Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vidaus reikalų ministerijos pagal Europos Sąjungos bei Lietuvos Respublikos biudžeto lėšomis finansuojamą projektą "Viešosios policijos paslaugos "Pranešimų policijai teikimas" perkėlimas į elektroninę erdvę".

** - 2011 m. vasario mėn. 23 d. Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministras įsakymu Nr. V- 164 (Žin., 2011 Nr. 23-1108) pavedė visoms Lietuvos sveikatos priežiūros įstaigoms nuo 2011 m. balandžio 1 d. pradėti naudotis Tarptautinės statistinės ligų ir sveikatos sutrikimų klasifikacijos dešimtuosiu pataisytu ir papildytu leidimu „Sisteminis ligų sąrašas (Australijos modifikacija“ TLK-10-AM).

LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro duomenų tvarkymo taisyklės (Valstybės žinios, 2011, Nr.: 31 -1478).
2. Policijos įstaigų operatyvaus valdymo padalinių darbo organizavimo instrukcija patvirtinta Lietuvos policijos generalinio komisaro 2010 m. birželio 30 d. įsakymu Nr. 5-V-553.
3. Greitosios medicinos pagalbos iškvietimų ir greitosios medicinos pagalbos brigados siuntimo į iškvietimo vietą tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2010 m. gruodžio 16 d. įsakymu Nr. V-1075.
4. Eismo įvykių apskaitos aprašas, patvirtintas Lietuvos policijos generalinio komisaro 2010 m. sausio 29 d. įsakymu Nr. 5-V-109.
5. Policijos patrulių veiklos instrukcija (Valstybės žinios 2011, Nr.: 96-4537).
6. Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (Valstybės žinios 2000, Nr. 92-2883).
7. Įsakymas dėl Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro automatiškai formuojamų blankų ir klasifikatorių patvirtinimo patvirtintas Lietuvos policijos generalinio komisaro 2010 m. sausio 11 d. įsakymu Nr. 5-V-18.
8. Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas (Valstybės žinios, 2002, Nr. 37-1341).
9. Tomas Fredlund Swedish Transport Agency, STRADA – Swedish Traffic Accident Data Acquisition 2012 Presentation.
10. VALT method – in-depth traffic accident investigation method. Traffic Safety Committee of Insurance Companies. Finland 2002.
11. IRTAD 2011. Reporting on Serious Road Traffic Casualties. Combining and using different data sources to improve understanding of non-fatal road traffic crashes. International Traffic Safety Data and Analysis Group, Paris.
<http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/Road-Casualties-Web.pdf>
12. IRTAD 2010. IRTAD Survey into definitions and accident recording. (IRTAD members provided information). International Traffic Safety Data and Analysis Group, Paris.
13. INTRAS 2007. Urban Accident Analysis System. Deliverable III: Urban traffic accident data collection and analysis in Europe: Current state. Instituto de Trafico y Seguridad Vial, Valencia. (TREN-03-ST-S07.30828).
14. Harry M. DERRIKS and Peter M. MAK 2007. Underreporting of Road Traffic Casualties. Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Netherlands.

<http://internationaltransportforum.org./irtadpublic/pdf/rep/NDL2007.pdf>.

15. NHTSA 2010. E-Crash: The Model Electronic Crash Data Collection System. National Highway Traffic Safety Administration. Report DOT HS 811 326. U.S. Department of Transportation, Washington DC.

16. WERD 2003. Data Management for Road Administrations – a Best practice Guide (Sub-group road data). Western European Road Directors, Paris.
http://www.cedr.fr/home/fileadmin/user_upload/Publications/2003/e_Road_Data_Best_Practice_Guide.pdf.

17. Building the European Road Safety Observatory - Recommendations for Transparent and Independent Road Accident Investigation.

18. Building the European Road Safety Observatory - In-depth Accident Causation Data Study Methodology Development Report.

19. Urban accident analysis system – Quality and representativity of the traffic accident data in urban areas. Instituto de Trafico y Seguridad Vial – Valencia.

20. Data Management for Road Administrations – A Best Practice Guide (Sub – Group Road Data, 2003).

21. Danish traffic accident data – sources and information. Road Directorate.

22. Crash Investigation and Accident Data Collection (A Tamil Nadu Case Study). A Wholly owned subsidiary of JP Research Inc., California.

23. On Scene Traffic Accident Investigation Level I – Participant Guide State of Georgia 2008.

24. International Traffic Safety Data and Analysis Group www.irtad.net.

25. European Transport Safety Council <http://www.etsc.eu/home.php>.

26. European Road Safety Observatory <http://ec.europa.eu>.

27. Austrian Road Safety Board: <http://www.kfv.at>.

28. Finnish Road Administration <http://www.tiehallinto.fi>.

29. VALT (database on fatal road traffic accidents and database accidents compensated by insurance) <http://www.liikennevakuutuskeskus.fi>.

30. Der Polizeipräsident in Berlin <http://www.berlin.de/polizei/verkehr/statistik.html>

31. Swedish Institute for Transport and Communications Analysis <http://www.sika-institute.se>.

32. Department for Transport <http://www.dft.gov.uk>.

PRIEDAI

- ## A priedas. Programinės sistemos STRADA apžvalga

A priedas.

Pirmame dialogo lange užpildomi pagrindiniai rodikliai apie įvykusį eismo įvykį (transporto priemonių vairuotojai, data, laikas ir kt.)

A.2 pav. Pagrindiniai rodikliai apie įvykusi eismo įvykį [9]

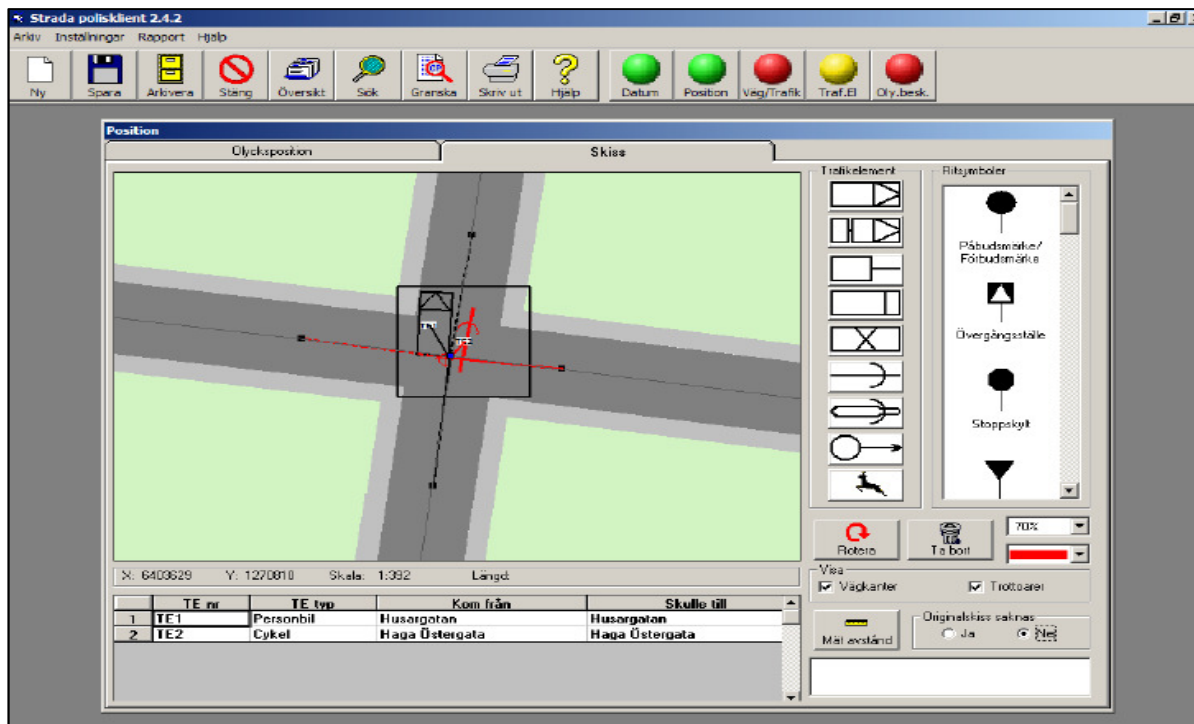
Naudojant skaitmeninį žemėlapiį galima nustatyti tikslią eismo įvykio vietą (A.3 pav.). Vieta gali būti nurodoma:

- Gatvės pavadinimu ar kelio numeriu;
- Koordinatėmis.

A.3 pav. Tikslios eismo įvykio vietos nustatymas [9]

A priedas.

Programoje (A.4 pav.) galima schematiškai pavaizduoti, kaip įvyko eismo įvykis, kas dalyvavo eismo įvykyje (transporto priemonės tipas, gyvūnai ir t.t.) ir kokiomis trajektorijomis judėjo eismo įvykio dalyviai prieš įvykstant eismo įvykiui.



A.4 pav. Eismo įvykio schemos braižymas [9]

Detalesnė informacija apie transporto priemones ir nukentėjusiuosius yra užpildoma sekančiame lange. (A.5 pav.)

Pažymima informacija, kokia transporto priemonė ir jos valstybinis numeris; kiek važiavo keleivių transporto priemonėse ir kiek iš jų sužeistų; nurodoma tikslesnė informacija, kokį veiksmą atlikinėjo transporto priemonė (lenkimas, parkavimas, stovėjo šalikelėje ar kt.); nurodoma, kuri transporto priemonės dalis (detalė) buvo sugadinta.

A priedas.

Traffic element

TE 1 Personbil | TE 2 Personbil

Check registration number: ☐ Yes ☒ No

Nationality: Reg number:

Number of trailers: ☒ 0 ☐ 1 ☐ 2

Nationality: Reg no. trailer:

Driving practice: ☐ Yes ☒ No ☐ Private ☐ Driving school

Number of people in the vehicle: ☐ Driver missing/unknown

Number of injured passengers:

	Nationality	Personal no	D/P	Placement	Injury level	Influe	Age	Sex
1	Sverige		F	Ovrig/okänd plats	Uppgift saknas	N	393	U

Other information: ☐ Stationary vehicle ☐ Parked vehicle ☐ Overtaking ☐ Drove into fixed object ☐ Drove off the road ☐ Reversed

Collision point (one or several):

A.5 pav. Informacija apie transporto priemones ir nukentėjusiuosius [9]

Eismo įvykio aplinkybės (tokios kaip kelio kategorija, oro sąlygos, kelio būklė, greičio ribojimas, sankryžos tipas ir kt.) registruojamos pažymint tinkamus laukelius (A.6 pav.)

Road and Traffic

Road number/road name: A: B:

Traffic instructions: Major road: ☐ A ☐ B No major road: ☐ A ☐ B

Traffic regulation: No left turn: ☐ A ☐ B Obligation to stop: ☐ A ☐ B Duty to give way: ☐ A ☐ B Other regulation: ☐ A ☐ B

Road type: Motorway: ☐ A ☐ B Major road: ☐ A ☐ B Other general road: ☐ A ☐ B Street: ☐ A ☐ B Private road: ☐ A ☐ B Other road: ☐ A ☐ B

Max speed limit: 30 km/hour: ☐ A ☐ B 50 km/hour: ☐ A ☐ B 70 km/hour: ☐ A ☐ B 90 km/hour: ☐ A ☐ B 110 km/hour: ☐ A ☐ B Other: A B

Traffic signal: In operation: ☐ A ☐ B Out of order: ☐ A ☐ B Yellow blinking: ☐ A ☐ B Missing...: ☐ A ☐ B

Weather conditions: Dry: ☐ Haze/fog: ☐ Rain: ☐ Rain/snow mix: ☐ Snowfall: ☐ Unknown: ☐

Road conditions: Roadway - dry: ☐ Roadway - wet / damp: ☐ Thick ice / packed snow: ☐ Thin ice / roadway visible: ☐ Unknown: ☐

Traffic environment: Populated area: ☐ No populated area: ☐ Unknown: ☐

Light conditions: Daylight: ☐ Darkness: ☐ Dawn/Twilight: ☐ Unknown: ☐

Road/street lighting: Turned on: ☐ A ☐ B Turned off: ☐ A ☐ B Missing: ☐ A ☐ B

Bridge: Yes: ☐ No: ☐

Tunnel: Yes: ☐ No: ☐

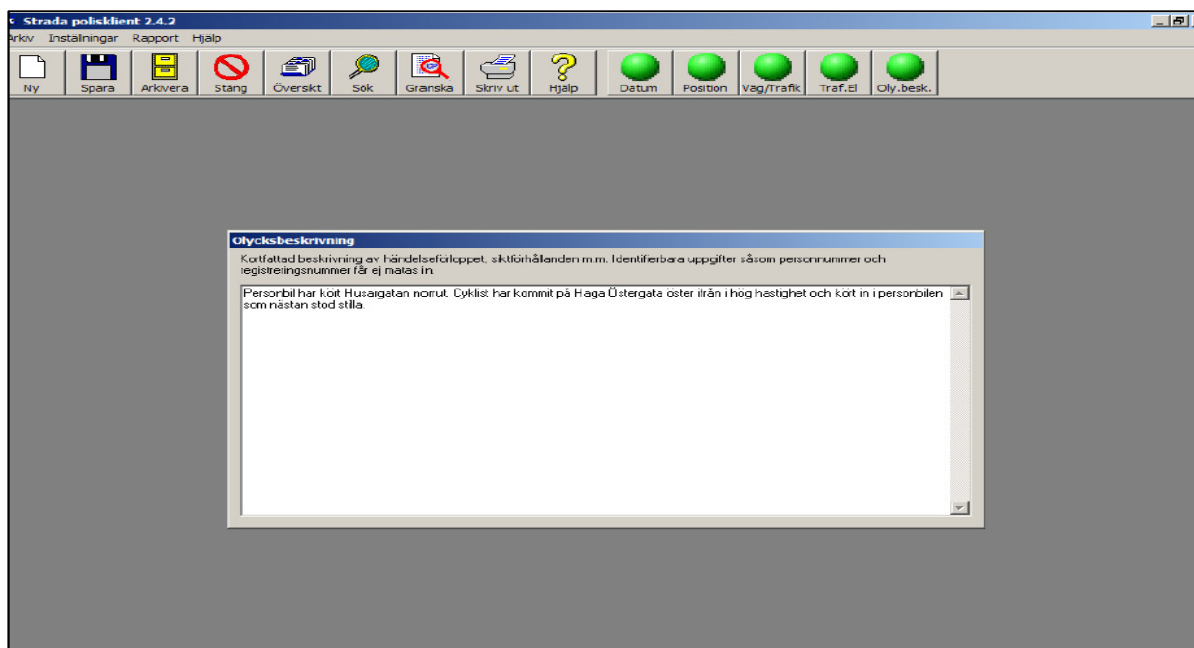
Roadworks: Yes: ☐ No: ☐

Series of accidents: Yes: ☐ No: ☐

Clear all fields:

A.6 pav. Eismo įvykio vietos (kelio) detalesnis apibūdinimas [9]

A priedas.



A.7 pav. Langas rodantis, kad eismo įvykio ataskaita paruošta [9]

Ligoninių surinktų duomenų registravimas į STRADĄ sistemą

Ligoninėse renkami duomenis apie:

- eismo įvykius ir nukentėjusius;
- nukentėjusių sužeidimai koduojami ICD-10 kodais (remiantis jais apskaičiuojamas sužeidimų sunkumo indeksas);
- skaitmeninis eismo įvykio žemėlapis, kur įvyko eismo įvykis ir kur greitoji pagalba padėjo nukentėjusiems).

A.8 paveikslėlyje pateikta forma, kuri yra pildoma medicinos darbuotojų, vėliau informacija yra suvedama į Strados duomenų sistemą. Formoje pateikiama informacija apie pacientą ir sužalojimų diagnostiką.

A priedas.

Trafikskadejournal

ifylls av samtliga patienter som skadats i trafiken.
OBS! Gäller även fotgängare som har ramlat och cyklister som har kört omkull.

Jag kom till akutmottagningen Datum (år/mån/år) Klockslag ____/____/____ ____:____ Olyckan inträffade Datum (år/mån/år) Klockslag ____/____/____ ____:____	ID-uppgifter
Beskrivning av olycksplats Ort: _____ Välgata: _____ Olyckan inträffade i tåtbeflygt område ☐ Ja ☐ Nej	Olyckan inträffade på ☐ Cykelöverfart ☐ Övergångsställe Plats typ ☐ Gatusträcka ☐ Korsning ☐ Randell ☐ Cykelbana ☐ Trottoar ☐ Hållplats ☐ Annat, t.ex park, torg, p-plats: _____
Beskriv utförligt hur olyckan gick till T.ex. orsaker och händelseförlopp, i eller på väg till/bil skots eller arbeta, på tråden etc. Rita gärna en skiss över olycksplatsen.	
Vid olyckan var jag ☐ Fotgängare ☐ På cykel ☐ På moped ☐ På mc ☐ I personbil ☐ I lastbil ☐ I buss ☐ Annat: _____ Och jag var ☐ Förare ☐ Passagerare med placering (fram, bak, höger, vänster, stående): _____	Jag kolliderade med ☐ Fotgängare ☐ Cykel ☐ Moped ☐ Mc ☐ Personbil ☐ Lastbil ☐ Buss ☐ Annat, t.ex träd, stolpe, stg: _____ Skuddskadning ☐ Ingen ☐ Hjälm ☐ Bälte ☐ Barnstol/kudde ☐ Airbag utlöst ☐ MC-ställ ☐ Belysning/reflex ☐ Annat: _____
Vägomständigheter ☐ Vägen/gång-/cykelbanan var hal pga snö/is ☐ Vägen/gång-/cykelbanan var hal pga löv ☐ Vägen/gång-/cykelbanan var hal pga vatten ☐ Vägen/gång-/cykelbanan var hal pga annat ☐ Vägen/gång-/cykelbanan var ojämn ☐ Vägen/gång-/cykelbanan hade hål och gropar ☐ Vägen/gång-/cykelbanan hade löst grus ☐ Vägen/gång-/cykelbanan har spårvägs-/jämvägsspår ☐ Annat: _____	Jag kom in med ambulans ☐ Ja ☐ Nej Polis har varit på olycksplatsen ☐ Ja ☐ Nej Får kontaktas per telefon för komplettering ☐ Ja Tel nr ____ / ____ ☐ Nej Patientens underskrift Uppgifterna kommer att databearbetas och hanteras enligt Sekretesslagen och Personuppgiftslagen.

A.8 pav. Ligoninėse pildoma forma [9]

Ligoninės darbuotojai privalo suvesti informaciją (A.9 pav.) apie eismo įvykį ir apie nukentėjusiuosius eismo dalyvius.

A priedas.

A.9 pav. Informacija apie eismo įvykį ir nukentėjusiuosius eismo įvykio metu [9]

Sistemoje leidžiama pažymėti sužalotas kūno vietas ir detaliau aprašyti, bei klasifikuoti pagal ICD-10 kodus, programa apskaičiuoja AIS (Abbreviated Injury Scale – suspažastinta žalos skalė) ir ISS (Injury Severity Score – traumos sunkumo kodas) kodus. (A.10 pav.).

A.10 pav. Ligoninės teikiama informacija apie sužeidimus ir jų sunkumo lygį [9]

Susistemintos ir apdorotos informacijos pateikimas

Strados sistema leidžia paversti duomenis i SQL kalbą, todėl duomenys lengvai apdorojami ir analizuojami.

A priedas.

Duomenys gali būti atrenkami pagal skirtingus kriterijus (datą, vietą ir kt.)

Urvalshanterare - Tidsperiod och kategori 2(5)

☒ Datum: 2003-07-01 - 2003-12-31

☐ Tid: 00:00 - 00:00 ☐ Del av dag

Sök efter:

☒ Olyckor ☐ Personer

☐ Visa olyckor/personer kända av:

☒ Sjukvård ☐ Polis

☐ Både Sjukvård och Polis

Sök med avseende på:

☐ Ålder:

☐ Kön: ☒ Man ☐ Kvinnor

Avbryt < Föreg. Nösta > Slutför

A.11 pav. Reikalingos informacijos paieškos langas [9]

Yra galimybė duomenų filtravimą atlikti pagal tokius kriterijus, kaip transporto priemonės tipas, eismo įvykio tipas, ar nukentėjusysis yra vairuotojas ar keleivis ir kt. (A.12 pav.)

Urvalshanterare - Olyckstyp, trafikelement och inblandade 3(5)

☒ Olyckstyp

☒ S - Singel (motorfordon)

☐ M - Möte (motorfordon)

☐ O - Omkörning (motorfordon)

☐ U - Upphinnande (motorfordon)

☐ A - Avvägande (motorfordon)

☐ K - Korsande (motorfordon)

☐ C - Cykel/Moped (motorfordon)

☐ F - Fotgängare (motorfordon)

☐ G - Fotgängare

☐ G - Cykel

☐ G - Moped

☐ J - Spårvagn

☐ J - Övriga Spårburna

☐ W - Alg

☐ W - Hjort/Rådjur

☐ W - Ren

☐ W - Annat Vilt

☐ Y - Övrigt (Varis)

☒ Trafikelementtyp

☐ Fotgängare

☐ Cykel

☐ Moped

☐ Motorcykel

☒ Personbil

☐ Lastbil

☐ Buss

☐ Övrigt

☒ Trafikantroll

☒ Förare

☐ Passagerare

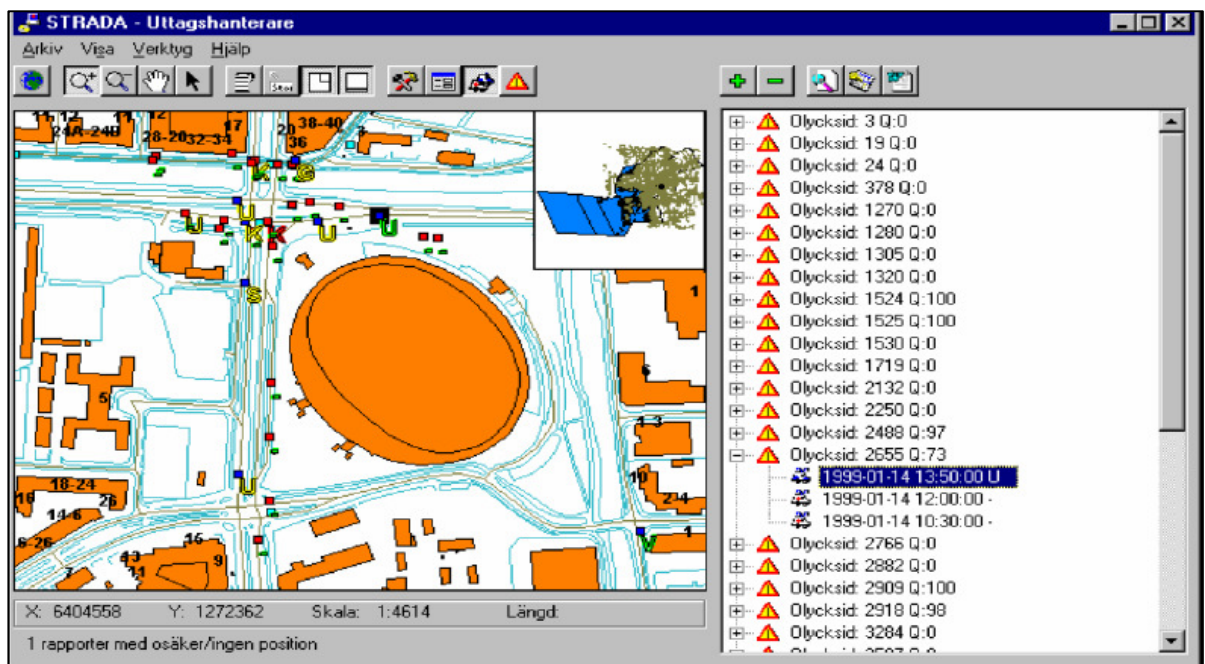
☐ Okant

Avbryt < Föreg. Nösta > Slutför

A.12 pav. Papildomi paieškos kriterijai [9]

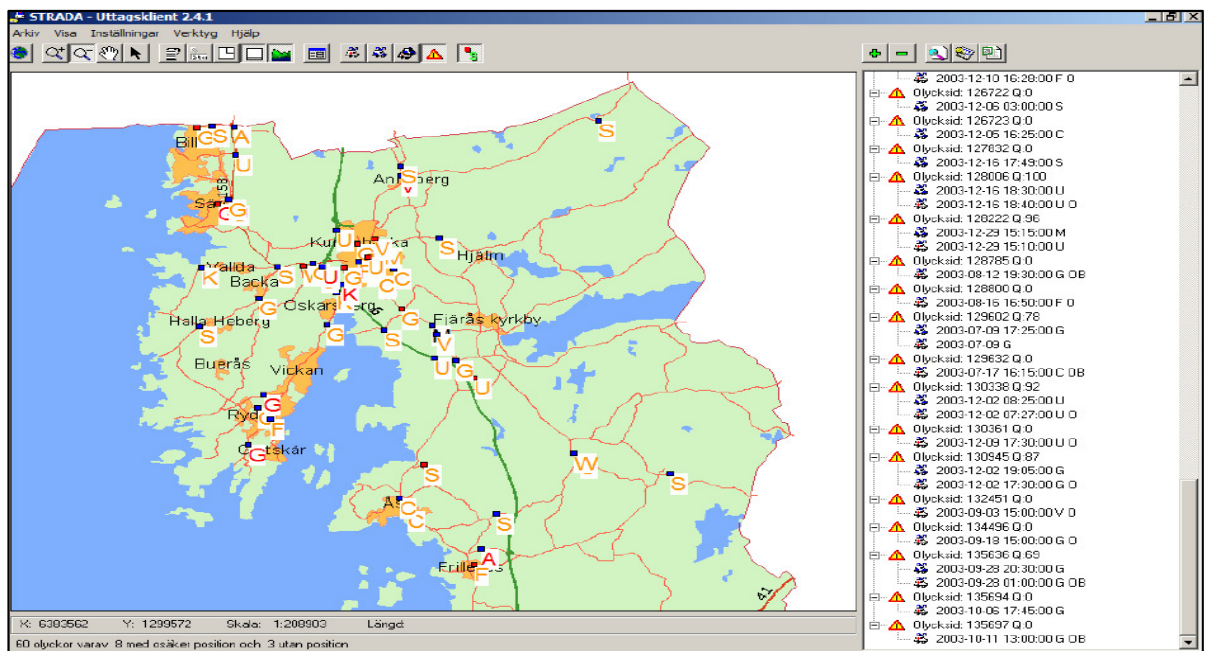
Kai norimi kriterijai nurodyti, surastus rezultatus galima pateikti grafiškai. (A.13 pav.) Strados sistema leidžia matyti žemėlapiuose vietas, kur įvyko eismo įvykiai.

A priedas.



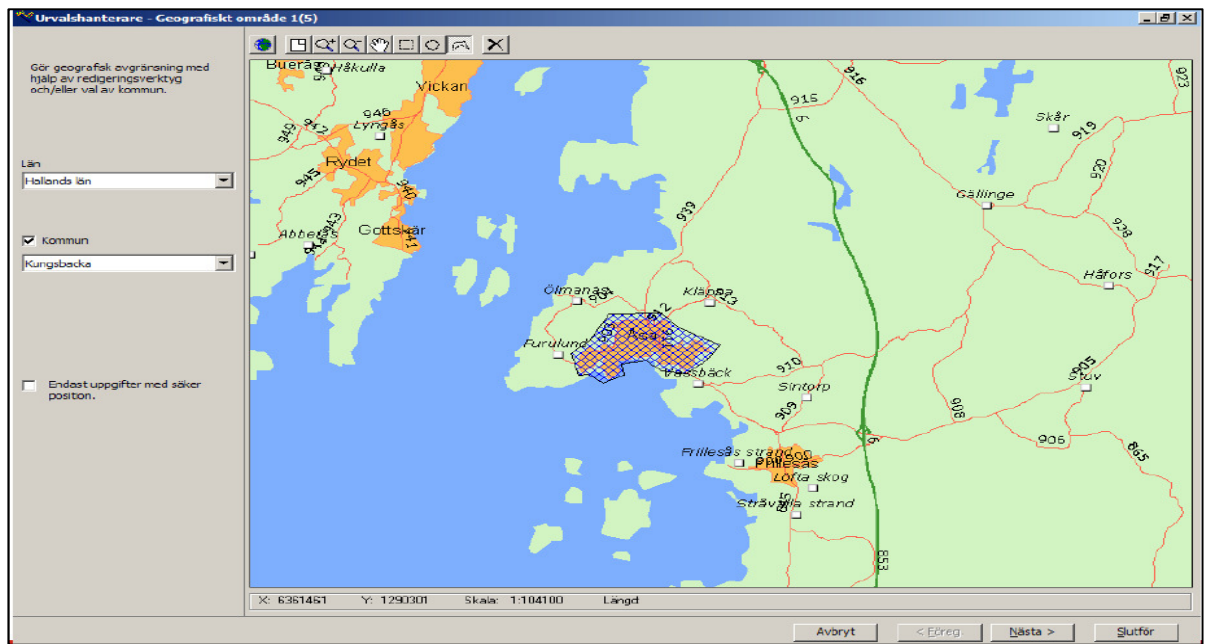
A.13 pav. Grafinis eismo įvykių vaizdavimas [9]

Grafinis eismo įvykių vaizdavimas gali būti ne tik konkrečioje vietoje (sankryžoje) bet ir bendras, pasirinkto miesto ar visos šalies (A.14– A.16 pav.).

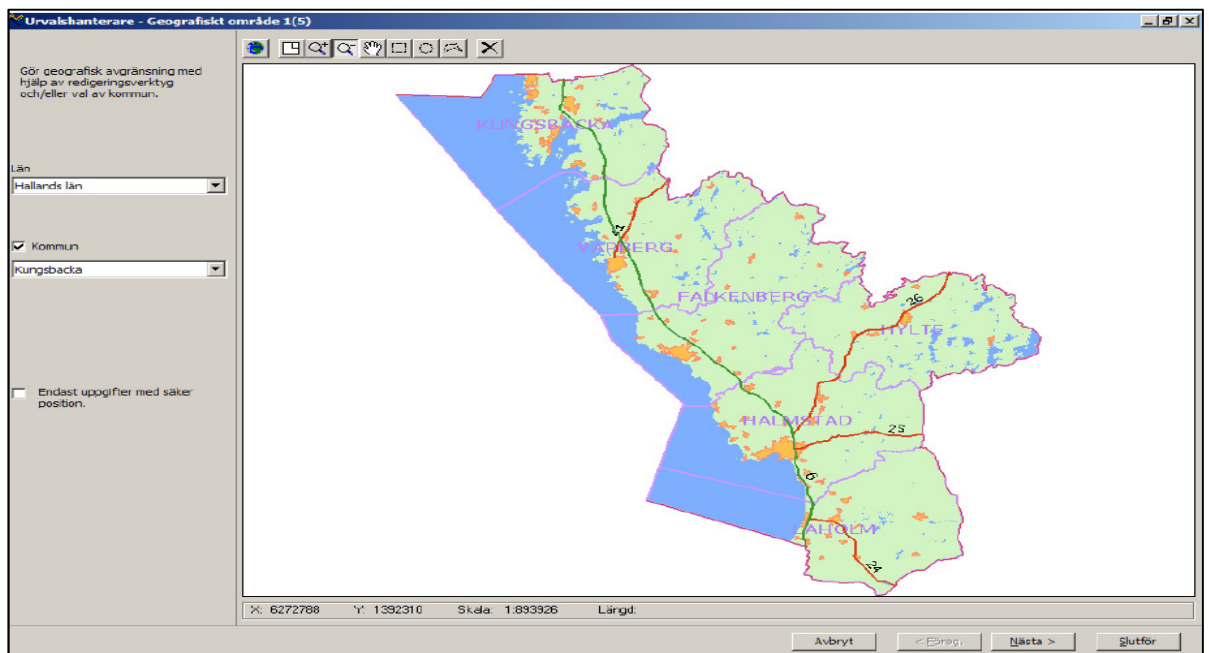


A.14 pav. Grafinis eismo įvykių vaizdavimas [9]

A priedas.



A.15 pav. Grafinis eismo įvykių vaizdavimas [9]



A.16 pav. Grafinis eismo įvykių vaizdavimas [9]

B priedas.

B priedas. Eismo įvykio dalyvio apklausos forma

1. Vardas ir Pavardė _____	Eismo įvykio numeris _____
2. Vedybinis statusas _____	Eismo įvykio data _____ / _____ / _____ val. _____ / _____
3. Profesija _____	Eismo įvykio vieta (miestas, gatvė, kelio numeris) _____

4. Trumpai apibūdinkite eismo įvykio aplinkybes _____

5. Įvardinkite konkrečią priežastį dėl ko įvyko eismo įvykis _____

6. Koks buvo transporto priemonės greitis _____

7. Kokia veikla užsiėmėte prieš susidarant kritinei situacijai?

- ☐ Naudojote telefoną
- ☐ Nustatinėjote radiją, sėdynę ir pan.
- ☐ Valgėte ar gėrėte
- ☐ Rūkėte ar ruošėtės rūkyti
- ☐ Diskutavote ar pasakojote kažką svarbaus
- ☐ Kita _____

8. Kur Jūsų dėmesys buvo nukreiptas prieš susidarant kritinei situacijai?

- ☐ Į priešpriešinio eismo dalyvį
- ☐ Kitą eismo dalyvį
- ☐ Kelio aplinką pvz. šviesoforai, ženklai ir kt.
- ☐ Nurodomuosius kelio ženklus
- ☐ Kita _____

9. Laikas, per kurį suvokėte, kad gresia pavojus?

- ☐ Nepastebėjote pavojaus
- ☐ 1 sekundė prieš įvykį
- ☐ 2 sekundės prieš įvykį
- ☐ _____ sekundės prieš įvykį

10. Kas trukdė suvokti anksčiau? _____

11. Laikas, per kurį pastebėjot kita eismo įvykio dalyvį?

- ☐ Nepastebėjote pavojaus
- ☐ 1 sekundė prieš įvykį
- ☐ 2 sekundės prieš įvykį
- ☐ _____ sekundės prieš įvykį

12. Kaip kitas eismo įvykio dalyvis elgėsi kritinės situacijos metu?

B priedas.

13. Ar kitas eismo įvykio dalyvis elgėsi netikėtai?

- ☐ Elgesys buvo netikėtas
- ☐ Numatėte galimą elgesį
- ☐ Kita _____

14. Kokių veiksmų ėmėtės, kad išvengtumėte eismo įvykio?

- ☐ Nieko
- ☐ Davėte garsinį signalą
- ☐ Mirksėjote šviesomis
- ☐ Stabdėte
- ☐ Didinote greitį
- ☐ Mėginote suvaldyti automobilį
- ☐ Kita _____

15. Ar kas nors netikėto nutiko prieš įvykį?

- ☐ Nieko
- ☐ Pasijutot blogai
- ☐ Užmigot
- ☐ Buvote išsigandęs
- ☐ Kita _____

16. Kiek laiko vairavote nuo tada, kai pradėjote kelionę? _____ val.

17. Ar kelionės metu turėjote vairavimo pertraukų?

- ☐ Ne
- ☐ Paskutinė pertrauka buvo prieš _____ val.

18. Ar kur nors skubėjote nuvykti?

- ☐ Ne
 - ☐ Taip.
- Kodėl _____

20. Kelionės tikslas?

- ☐ Profesionalus vairuotojas
- ☐ Važiavote iš darbo
- ☐ Važiavote į darbą
- ☐ Važiavote į tolimą kelionę

21. Kiek laiko paskutinį kartą miegojote _____ val.

22. Ar buvote pavargęs?

- ☐ Ne
 - ☐ Taip.
- Kodėl _____

23. Įvertinkite vairavimo patirtį kilometražu.

24. Kaip dažnai važiuojate pro eismo įvykio vietą?

- ☐ Pirmą kart
- ☐ Kasdien
- ☐ Kas savaitę
- ☐ Kas mėnesį
- ☐ Porą kartų per metus

25. Įvardinkite regos būklę.

- ☐ Nešioju akinius
- ☐ Nešioju kontaktinius lęšius
- ☐ Rega yra puiki

26. Ar sergate ūminėmis ligomis?

- ☐ Ne
- ☐ Taip. Kokia liga? _____

27. Ar sergate kokia kita liga pvz. sloga, gripas, galvos skausmas, pilvo skausmas, viduriavimas? _____

28. Kokia šios dienos veikla?

- ☐ Dirbote
 - ☐ Pramogavote
 - ☐ Sportavote
 - ☐ Kita
- veikla _____

29. Kada paskutinį kartą vartojote alkoholį?

- ☐ Laikas _____

B priedas.

- ☐ Važiavote be tikslo
 - ☐ Kita _____
-

30. Kaip dažnai vartojate alkoholį?

- ☐ Dažnai
- ☐ Retai
- ☐ Nevartoju

31. Gyvenimo pokyčiai prieš eismo įvykį.

- ☐ Artimojo mirtis
 - ☐ Santuoka
 - ☐ Skyrybos
 - ☐ Gyvenamosios vietos pakeitimas
 - ☐ Didelis laimėjimas
 - ☐ Praradimai
 - ☐ Darbo pakeitimas
 - ☐ Sunkumai darbe
 - ☐ Sveikatos problemos
 - ☐ Kita _____
-

32. Emocinė būklė prieš eismo įvykį

- ☐ Irzlus
 - ☐ Nusivylęs
 - ☐ Susijaudinęs
 - ☐ Nuliūdęs
 - ☐ Linksmas
 - ☐ Kita _____
-

33. Išsilavinimas

- ☐ Vidurinė mokykla
- ☐ Profesinė mokykla
- ☐ Neuniversitetinė aukštoji mokykla
- ☐ Universitetas, bakalauro studijos
- ☐ Universitetas, magistro studijos

ANALYSIS AND EVALUATION OF METHODOLOGY OF COLLECTING TRAFFIC ACCIDENT DATA IN LITHUANIA BASED ON PRACTISE OF EUROPEAN COUNTRIES

Evaldas Morkūnas

Road and Transport Research Institute, Kaunas, Lithuania

I. Kanto str. 25, P. O. Box 2082, LT-44009 Kaunas, Lithuania. E-mail: e.morkunas@kti.lt

Abstract. Analysis and evaluation of methodology of traffic accident data collection is introduction to overall improvement of traffic safety situation in Lithuania and the European Union. Each road administration recognizes the proper accident data as the one of major traffic safety resources. Parallel to traffic safety progress it is important to maintain progressive methodology of collecting traffic accident data. The primary way to achieve this is to accomplish a comparative analysis based on different countries practice and to identify essential differences and (or) problems.

The aim of this paper is to make comparative analysis between Lithuania and other European countries based on main criteria of methodology of collecting traffic accident data:

- Accident data collection and submission process performed by police. Police are the main accident data collector thus quality and accuracy of data depends from their actions;
- Identification of serious road traffic casualties. It is important to develop an international definition of injury severity and collect more systematic international information on the severity and type of injuries to contribute to further progress on safety research.

Also this paper presents detailed analysis of traffic accident process and model of data distribution based on accident circumstances. This model shows how accident circumstances influence the final data.

Keywords. Accident data collection, definition of injury severity, accident data distribution.

INTRODUCTION

Improvement recommendations for traffic accident data record is a preface to overall improvement of traffic safety situation in Lithuania and the European Union. Organizations of road administrations recognize traffic accident data as one of the main traffic safety resources. Without traffic safety resources, organizations would work ineffectively, because they would not be able to identify problems and assess the effectiveness of implemented solutions.

This paper describes a general process of traffic accident record in European Union countries and direct record of traffic accidents carried out by the Lithuanian police offices; the process consists of the following procedures: data collection, input, processing, and presentation. In each European Union country the regulations, content, and particularity of traffic accident record are different due to performed record process and differences of its effectors. However, the main traffic accident data is similar, because international organization that receive data from member states strive to ensure homogeneity of data. Organizations strive to ensure the same approach to injuries of the accident participants and division of injury level: slightly (minor) or seriously injured.

1 REVIEW OF TRAFFIC ACCIDENT RECORD IN THE EUROPEAN UNION COUNTRIES

1.1 Primary Response and Data Management

One of the most important problems in transportation is to ensure traffic safety in roads. The European Union in order to resolve this problem creates strategic plans of the decade, where the main goal is to reduce a number of deaths in the European roads. In order to observe this process in the European Union countries, it is necessary to keep a general record of traffic accidents. The record is kept at two levels: at the level of the European Union and national level. The goal of the European Union record is to ensure general and accurate record of data and their homogeneous approach. The European and international organizations that receive data from member states strive to ensure homogeneity of traffic accident data. For example, international organization IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) carries out a global survey of member states

regarding the process of traffic accident record. Survey results allow determining the main quality differences and highlighting global problems of road safety.

According to IRTAD survey results of 2010, the entire process of traffic accident data record can be divided into two stages: the primary response and data management. The primary response to traffic accident is similar in all countries. The police are always going to the scene of traffic accident, when they were informed about the dead or seriously injured participants. However, some countries have another criterion, which is money. Such countries as the Czech Republic, Denmark, and Spain have determined damage rates of traffic accidents that are from 4000 to 6000 euros according to which they response. In contrast to these countries, Poland and Netherlands apply different regulations. Polish police participates in all traffic accidents of which they are informed. Netherlands police officers decide on their own whether to response (within certain limits) or not. In parallel to traffic accident record, in the process of filling traffic accident forms, police officers follow the same principles. Accidents that involve serious injuries, deaths, or high damage rate are investigated, and other accidents, for examples in Germany, are only recorded digitally.

In all countries, traffic accident data is recorded in the national or police databases. Centralized data collection process and format are similar, but Sweden is more advanced in the area. Sweden has traffic accident data record software STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), which collects all traffic accident data from police and medical institutions – quick and direct method. Majority of collected information is confidential, but it is available for scientific research. In other countries, this process takes a lot of time due to weaknesses of technologies (software) and centralized management system. For example, in Greece, data of patients (traffic accident participant) are not collected centrally (each hospital has their own records and usually in paper form) and usually are not provided or disclosed. If there are such failures of record process, it is important to conduct data inspection. All countries on average check police and hospital data once a year. For example, Netherlands each year (4th quarter) adjust data of mentioned institutions in order to find out a “real” number of injuries treated at the hospital. In Sweden, STRADA system performs this process every day. In Spain, after performing “EMAT-O” study, it was revealed that currently it is impossible to check this type of data.

All data related to a traffic accident from all institutions is provided to the final effector. The quality, quantity, and data control depends on his competence and interests. In many countries, statistical traffic accident data is managed by the national road institutions or organizations related to the road safety. In Austria, the record is kept by the Austria Road Safety Council, in Belgium - Road Safety Institute, in Finland – even several institutions – Road Administration of Finland and Central Organization for Traffic Safety, in Netherlands – Transport Research Institute, and in Poland – National Road Safety Council. All these organizations and institutions receive direct traffic accident data from police institutions and provide statistical data according to their specific criteria. Also, these institutions and organizations try to get additional traffic accident data from additional sources (medical institutions, insurance companies) in order to carry out detailed researches in determining real road safety situation, and in order to adopt appropriate traffic safety improvement solutions.

1.2 Dividing Injury Levels

After evaluating the record process in the European Union countries, small differences (deficiencies) that collectively affect the general system of traffic safety are noticeable. However, a criterion, which has the most impact, is describing a severity of injury. In order to implement strategic traffic safety plans, the European Commission undertook to launch a joint action strategy related to road injuries and first aid: *“Towards a European Road Safety Area: Policy Orientations on Road Safety 2011-2020”* Improving crash data systems is also an important priority of the Global Plan for the Decade of Action for Road Safety, adopted by the United Nations, which recommends *“to establish and support national and local systems to measure road traffic deaths,*

injuries and crashes” and to “improve the quality of road safety data collected.” (IRTAD 2011. Reporting on Serious Road Traffic Casualties.)

One of the main strategy goals is to harmonize the definition of injury severity, gather information about severity of injuries and their nature internationally and systematically, and contribute to the safety field of scientific research advancement. Although there is no consensus, many countries use similar criteria to identify the severity of an injury. Criteria comply with the requirement of international organizations (International Transport forum, EUROSTAT, United Nations Economic Commission for Europe). They determined that:

- A person is considered to be severely injured if he/she is treated at the medical facility for more than 24 hours;
- A person is considered to be slightly (minor injuries) injured if he/she spent less than 24 hours at the medical facility.

Therefore, it can be noted that in order to determine the severity of injury it is necessary to determine how much time did the accident participant spend at the hospital. Some countries assess this criterion differently. For example, Switzerland and Austria consider a person injured if he/she cannot work for more than 24 hours. Ireland, Czech Republic, Denmark, Hungary do not use time criterion, they decide based on the fact of hospitalization. In contrary to other countries, Poland uses a period of 7 days instead of 24 hours. However, Poland and such countries as Czech Republic, Great Britain, Greece, Spain, Slovenia, and Germany consider cuts and abrasions as slight injuries. In Lithuania, determination of injuries is ambiguous and can be divided in to formal and informal. According to official documents, in Lithuania, distribution of injured accident participants by the level of injury is not performed. There are only two possible ways to describe a state of accident participant:

- **A person injured during the traffic accident** – a person, who experienced injuries during the traffic accident, and who had to go to a hospital or other health care facility for treatment or (and) if a medical specialist or forensic expert determined injuries during medical examination of a body.
- **A person, who died during the traffic accident** – a person, who have died during the traffic accident due to injuries or died within 30 (thirteen) days after the accident.

However, according to data gathered by the police, Lithuania records data on traffic accident participants, who were treated at the hospital or ambulatory. This kind of distribution of injured persons is similar to the criteria of international organizations and the European countries:

- If a person is treated in a hospital, it means that a person requires medical care in the medical establishment due to experienced injuries;
- If a person is treated in an ambulatory, it means that a person does not need medical care in the medical establishment due to experienced injuries.

These data are not included in the official statistics of traffic accidents, therefore, unofficially it can be stated that: in 2012, from 3711 officially injured people, 1566 (42%) were injured severely, and 2145 (58%) were slightly injured.

2 REVIEW OF TRAFFIC ACCIDENT RECORD IN LITHUANIA

2.1 Primary Actions

In Lithuania, a traffic accident is considered to be an accident, which occurred in the road or private territories, and during which: a vehicle was moving and people were killed or injured, at least one of the vehicles, cargo, road, its buildings, or any other property, which was in the scene of the accident, was damaged. The process of accident record begins after the occurrence of an accident. It depends on traffic accident participants and involved institutions. The nature of the future record process is defined by the primary actions of accident participants that can be divided into three groups of effectors:

- Traffic accident participants;
- Police institutions;
- Institutions that provide first aid medical or other assistance.

Traffic accident participants are the main source of information about occurred traffic accident; therefore, their primary actions influences further proceedings. All traffic accident participants must follow the regulations of Road Safety Rules of the Republic of Lithuania. The Road Safety Rules determine the duties of traffic participants that must be followed. The rules determine general duties and duties according to certain consequences of the traffic accident. The General duties determine that participants must take all measures to ensure traffic safety, do not endanger other traffic participants, and preserve the scene of accident. Further steps must be performed under the circumstances of the accident:

- If during the traffic accident a person was injured or died, a person must inform the police about the accident and remain at the scene of the accident; to take all necessary measures in order to provide first aid to the victims, to call an ambulance, and if it is impossible to call an ambulance, deliver the victims to a hospital;
- If the traffic accident caused only property damage – inform the police about the accident and remain at the scene of the accident;
- If during the traffic accident a person was not injured or died, participants related to the traffic accident agree upon the incident: must draw a scheme of the traffic accident on the insurance form, describe circumstances of the accident, and give it to all participants related to the accident to sign. If there is a disagreement upon the circumstances of the accident, participants related to the accident have to call the police.

After receipt of notification about a traffic accident, primary actions at the police institutions consist of two stages: the receipt and transmission of information; arrival of an operational group or police officers at the accident site. The Operational Management Unit is responsible for the receipt and transmission of information at the police institutions. One of the main goals is to clarify the circumstances of the accident properly, because the circumstances of the accident influence the expedition of primary actions. After the police institution receives a notification about prepared, conducted, or already committed criminal activity, it takes certain steps that determine how to react to notifications about the accidents. According to the response priorities, notifications about the accidents are divided into A, B, and C categories distinguishing by the severity of prepared, conducted, or already committed criminal activity. Police authorities determined the existing procedure and criteria of the categories individually. For example, in Vilnius, the police classify insured traffic accidents as category C, and arrive at the accident location within 30-40 minutes. Reaction process of ambulances and other special agencies is similar to police institutions. Ambulance must immediately respond to all notification and arrive at the scene within 10-15 minutes (maximum) in the city, and 20-25 minutes (maximum) in the rural areas.

2.2 Model of Primary Action Distribution

After analysis of primary actions of traffic accident participants, it was noticed that there is some sort of organization (**Fig. 1**). At the top of primary action system, there are participants of the traffic accident and evaluation of their circumstances, consequences, and decisions. Consequences of traffic accident can be divided into 3 groups, where each consequence group has its original primary actions that must be executed by the participants of the accident as it is determined by the Road Safety Rules. Each consequence group has assigned compulsory participation of certain authorities that evaluates consequences and properly distributes their arrival times. It is important to evaluate a negative factor in the system of primary actions: incorrectly evaluated circumstances, consequences, and improper primary actions of the participants of the traffic accident. This negative factor greatly influences a participation of certain authorities at the scene of traffic accident.

Increasing time of traffic accident process expedition increases potential consequences and the cost of damage.

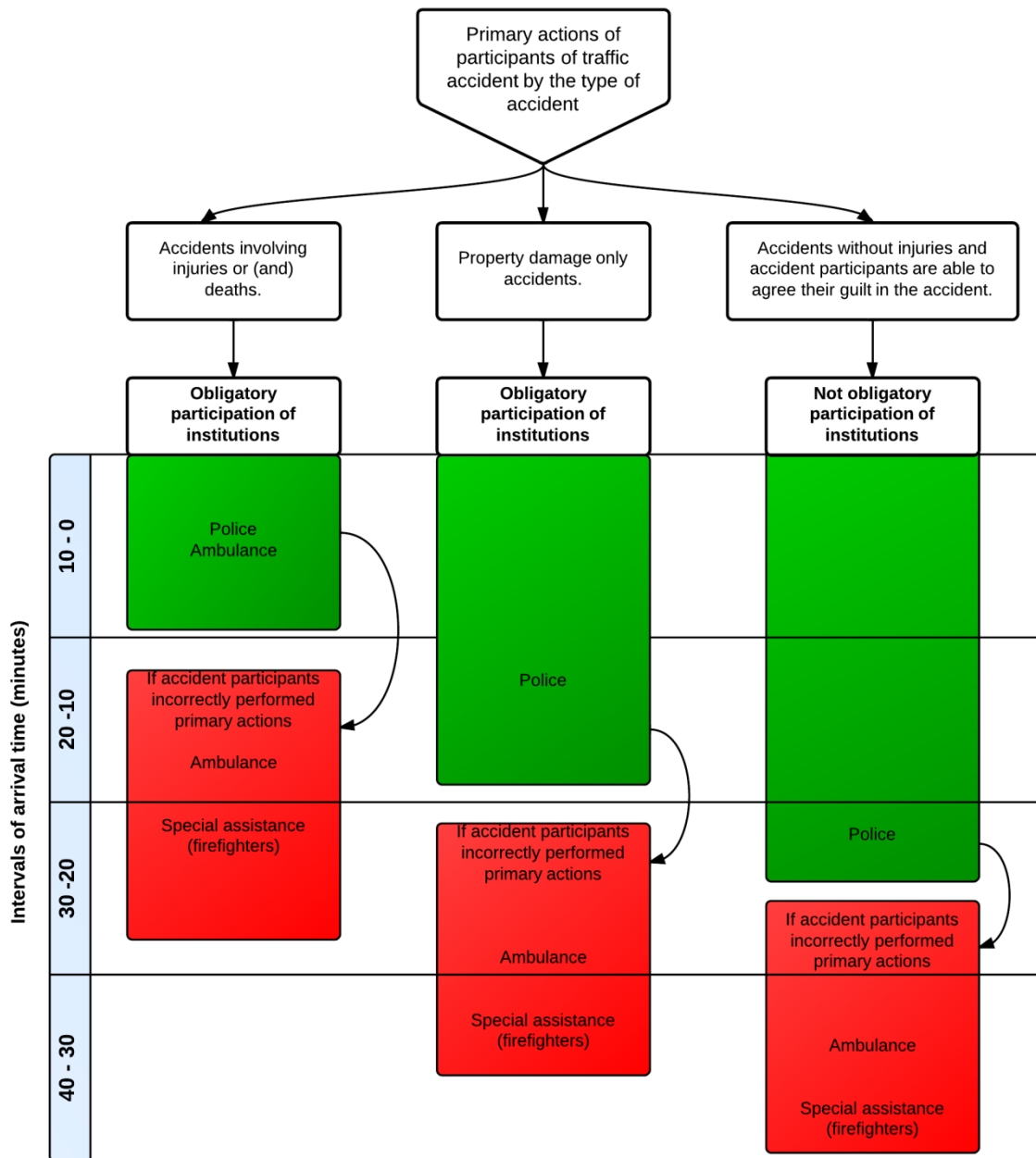


Fig. 1. The model of primary action distribution

2.3 Process of Police Office Data Collection, Input, and Presentation

At the scene of the traffic accident, police officers follow legal documents that regulate their activities and the nature of collected data. Police officers must:

- Identify the drivers of vehicles, witnesses, and gather their written explanations;
- If necessary, organize safe traffic at the scene of the traffic accident;
- Make a scheme of the traffic accident (scale 1 to 200);
- Inspect the vehicles, describe the damage;
- Ensure that the vehicles would remain in places and evidence would not be falsified;
- Identify the circumstances of the accident, identify the causer.

The listed general actions of police officers are mandatory, regardless of the type of the accident. If the traffic accident does involve injured people, an investigator, who takes over the further investigation of the accident, has to arrive at the scene. Police investigator, who arrives at the scene, follows the regulations of the Criminal Procedure Code that directly influence recorded data. In order to conduct a thorough investigation, the Protocol of the Accident Scene Inspection shall include the following data:

- Weather conditions; if the traffic accident occurred during the dark period of the day – how well the road was light up; visibility of the road and road elements, visibility of an obstacle;
- Parameters of a road section, where the traffic accident occurred: width of driveway, lanes, and roadsides; during the winter, when the road is covered in deep snow layer, the width of beaten road section; road turn (turning point radius and length), slope (its size);
- The state of driveway (dry, wet, icy, etc.), surface of roadsides and driveway (asphalt, gravel, etc.);
- Traffic control equipment (road signs, lane marks, traffic lights, etc.);
- Objects of environment (house, tree, fence, etc.), especially if the visibility is limited;
- Position of vehicles in the context of road elements and one another (position is recorded from the wheels of a vehicle);
- Objects of the accident consequences (scratches, traces of stopping, slipping, fragments, parts, and so on).

Also, the plan of accident scene inspection should be made additionally – it is a graphic representation of the accident site. In the plan, the position of the objects should be recorded in dimensions in such way that later it would be possible to determine the position of the objects in the context of road elements and one another. It is necessary to record the beginning and the end of remaining traces of the vehicle wheels, specify their nature - stopping, slipping, or take a proper picture.

Collected statistical data about traffic accidents are stored in the centralized system of police institutions: the Registry of Administrative Offences and Traffic Accidents. Police investigators and (or) other police officers, who formalize the material of traffic accidents or participate in their formalization, enters data to the registry. Data about traffic accidents should be entered to the registry no later than within three business days after the date of the accident. If during the pre-trial investigation data of the traffic accident changes (a person injured during the accident dies, traffic accident location, circumstances are specified, data about killed people, vehicle is determined, etc.), an officer, who conducts the investigation, must immediately enter the changed data to the registry.

The main administrator of system data in the registry is Lithuanian Police Traffic Supervision Service. This service performs statistical report of traffic accident data, quality control, and provides official statistical data for the Department of Statistic once a month. The service also provides data to the Prime Minister' Office of the Republic of Lithuania, the Ministry of Transport and Communication of the Republic of Lithuania, the Ministry of Interior of the Republic of Lithuania, the Department of Public Safety Policy, and the Lithuanian Road Administration under the Ministry of Transport and Communication.

Conclusion: the main process of traffic accident data collection starts and ends at the police institutions, and other institutions perform their activities with the data provided by the police.

2.4 Model of Traffic Accident Data Distribution

In Lithuania, gathered traffic accident data can be separated into three groups of possible consequences of accidents: accidents involving injuries or deaths; property damage accidents only; accidents without injuries or deaths, and accident participants are able to agree their guilt in the accident. Each potential consequence of the traffic accident has assigned characteristics of data: official and unofficial statistics. Accordingly, a data collector, which can be a participant of the traffic accident, police officer, or medical staff, is determined by the nature of data. In order to

organize collected data, there are certain data report measures that provide the results to the final administrators (**Fig. 2**).

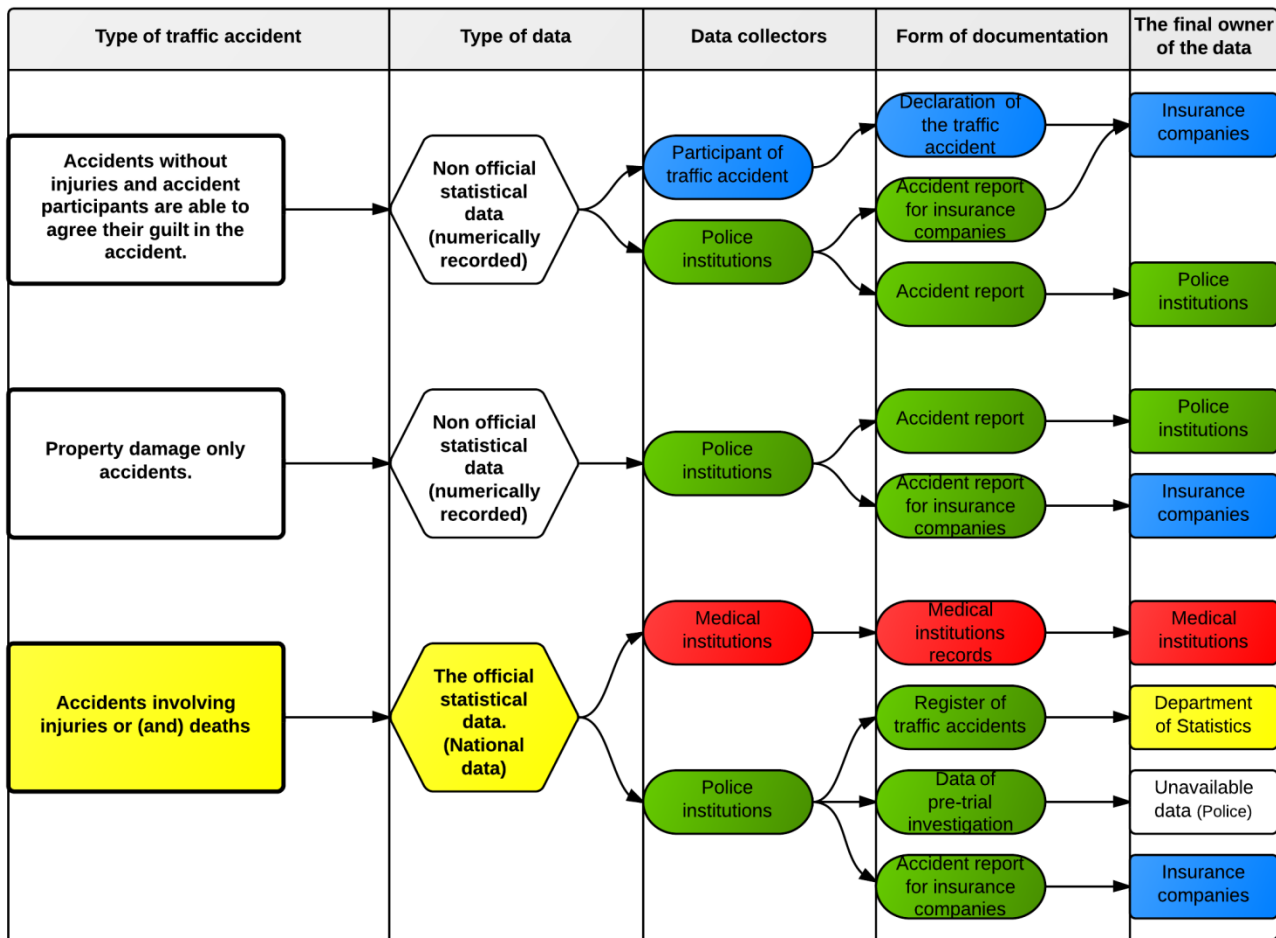


Fig. 2. Model of traffic accident data distribution

2.5 Model of Traffic Accident Data Presentation

The primary source of traffic accident data is the participants of the accident. According to the circumstances of the accident, participants of the accident provide information using certain measurements to three main data collectors: insurance companies, police, and medical institutions. The main data collectors exchange limited information about the traffic accident. The main data exchange takes place between the police and medical institutions. Police institutions also provide information to insurance companies, but insurance companies do not provide information to police and medical institutions, and do not get information from medical institutions. The entire exchange of data happens via three main instruments: by telephone, electronic, and paper forms (**Fig. 3**). Information and data exchanged between institutions:

- Police institutions provide information to insurance companies about traffic accidents: involved vehicle, persons, and causer. Information is provided in electronic form;
- Police institutions inform (if a participant of the traffic accident did not inform) medical institutions about traffic accidents and injured and (or) killed persons. Police also forms tasks in order to determine injuries, to perform examination of a body and blood, and others. Tasks are formed according to the circumstances of the accident and it is provided in paper or electronic form;

- At the scene of traffic accident, medical institutions inform police institutions about the medical treatment of a victim: at the hospital or ambulatory. Also, medical institutions provide answers to the tasks and tests prepared by police institutions.

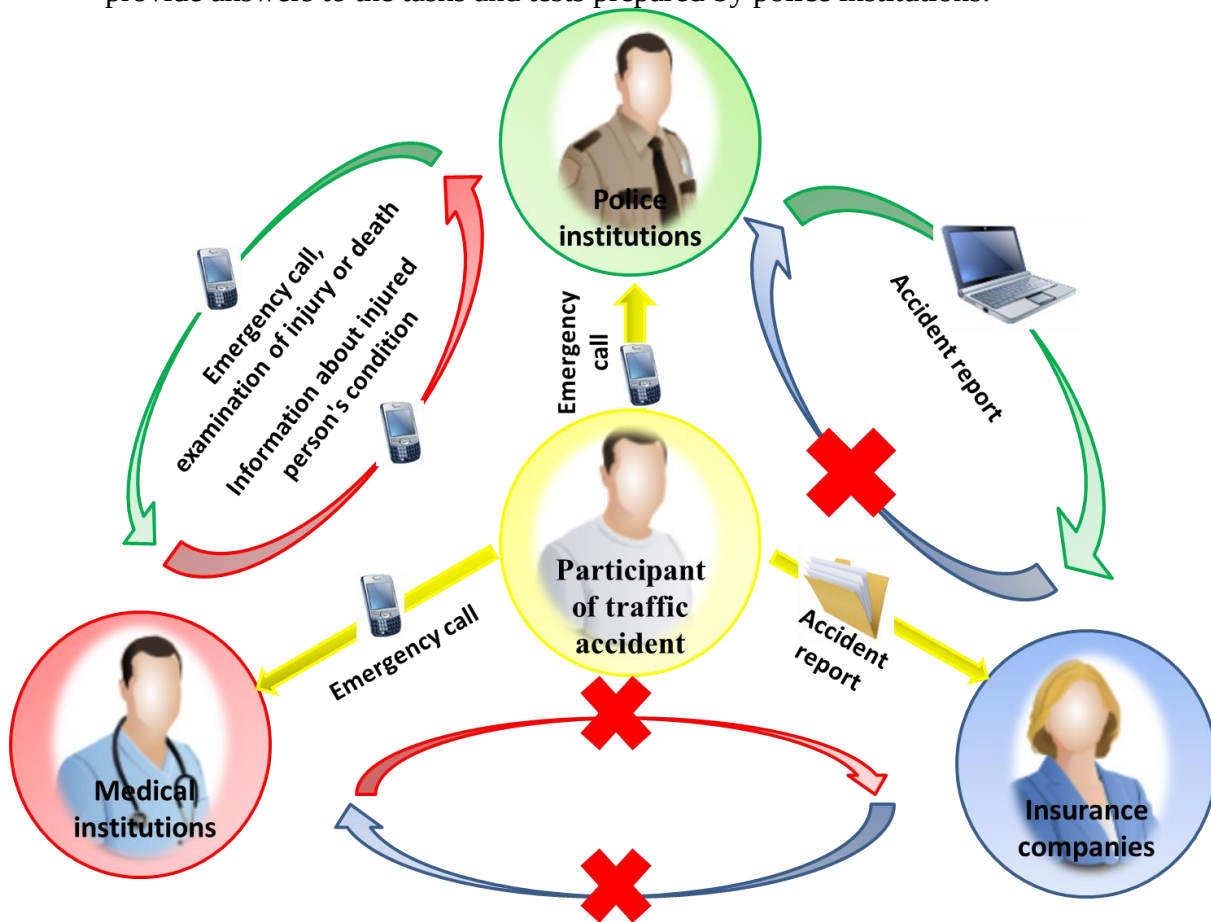


Fig. 3. Model of traffic accident data presentation.

CONCLUSIONS

In Lithuania, direct traffic accident record is performed by the police institutions. Record process consists of three main procedures: collection, input, and presentation. Data collection process starts from decisions made by the participants of the traffic accident and participation of certain institutions in the process of the accident. Police institutions divide the main data into official and unofficial statistics. Official statistics are included in the Registry of Administrative Offence and Traffic Accidents. In the registry, statistical data about traffic accidents are managed and presented to the certain institutions. The process of the accident also involves medical institutions and insurance companies, but data from these institutions has limited access due to the absence of centralized data input system.

After analysis and comparison of the record process performed in Lithuania and the European Union countries, two fundamental differences are observed:

- Lithuania does not perform detailed distribution of traffic participant's injuries;
- Organizations related to road safety do not have direct access to all data about traffic accidents.

In Lithuania, condition of traffic accident participants is described by two formal aspects: a person injured during the traffic accident and a person, who died during the traffic accident. In respect to differences of classification criteria applied in Lithuania and the European Union countries, it is possible to apply the distribution of injury levels in Lithuania as follows:

- A person severely injured during the traffic accident – a person, who experienced injuries during the traffic accident, and who had to go to a hospital or other health care facility for more than 24 hours after the traffic accident.
- A person slightly (minor injuries) injured during the traffic accident – a person, who experienced injuries during the traffic accident, was examined by medical staff, and after that was discharged for ambulatory treatment and (or) spent less than 24 hours at the medical facility.

The second difference is that there is no possibility to use all traffic accident data, which greatly influences effective insurance of traffic safety. In many European Union countries, institutions manage (control) the final data from all collectors (police, medical institutions, and insurance companies) of traffic accident data. Road institutions with such data can carry out detailed researches of causes of traffic accidents and determine the real problems of road safety. In this context, it would be useful to the Lithuanian institutions and (or) organizations that are directly related to road safety to provide direct access to official statistics of traffic accident data that are registered in the Registry of Administrative Offences and Traffic Accidents.

REFERENCES

- Administracinių teisės pažeidimų ir eismo įvykių registro duomenų tvarkymo taisyklės (Valstybės žinios, 2011, Nr.: 31-1478).
- Policijos patrulių veiklos instrukcija (Valstybės žinios 2011, Nr.: 96-4537).
- Lietuvos Respublikos Saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (Valstybės žinios 2000, Nr. 92-2883).
- IRTAD 2011. Reporting on Serious Road Traffic Casualties. Combining and using different data sources to improve understanding of non-fatal road traffic crashes. International Traffic Safety Data and Analysis Group, Paris. <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/Road-Casualties-Web.pdf>
- IRTAD 2010. IRTAD Survey into definitions and accident recording. (IRTAD members provided information). International Traffic Safety Data and Analysis Group, Paris.
- INTRAS 2007. Urban Accident Analysis System. Deliverable III: Urban traffic accident data collection and analysis in Europe: Current state. Instituto de Trafico y Seguridad Vial, Valencia. (TREN-03-ST-S07.30828).
- Harry M. DERRIKS and Peter M. MAK 2007. Underreporting of Road Traffic Casualties. Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Netherlands. http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/rep_NDL2007.pdf
- NHTSA 2010. E-Crash: The Model Electronic Crash Data Collection System. National Highway Traffic Safety Administration. Report DOT HS 811 326. U.S. Department of Transportation, Washington DC.
- WERD 2003. Data Management for Road Administrations – a Best practice Guide (Sub-group road data). Western European Road Directors, Paris. http://www.cedr.fr/home/fileadmin/user_upload/Publications/2003/e_Road_Data_-_Best_Practice_Guide.pdf