

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
KRIMINALISTIKOS KATEDRA

Albinas Jakimavičius

TEISĖS IR POLICIJOS VEIKLOS STUDIJŲ PROGRAMA

Kriminalistinė eismo įvykių profilaktika

MAGISTRO BAIGIAMASIS DARBAS

DARBO VADOVAS

Prof.dr. V.E. Kurapka

VILNIUS, 2008-2009

TURINYS

ĮVADAS	3
1. EISMO ĮVYKIŲ KRIMINALISTINĖS PROFILAKTIKOS TEORINIAI PAGRINDAI. 6	
1.1. Kriminalistinės profilaktikos sampratos analizė.....	6
1.2. Kriminalistinės profilaktikos turinys ir rūšys	12
1.2. Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika ir jos reikšmė eismo įvykių prevencijai	16
1.2.1. <i>Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sąvoka ir struktūra</i>	<i>16</i>
1.2.2. <i>Eismo įvykių kriminalistinės charakteristikos analizė nusikaltimų profilaktikos kontekste</i>	<i>25</i>
2. EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO IR PROFILAKTIKOS PRAKTIKA: DABARTIS IR TOBULINIMO PERSPEKTYVOS.....	35
2.1. Eismo įvykių ikiteisminio tyrimo praktikos analizė.....	35
2.2. Eismo įvykių profilaktikos dabartis ir tobulinimo kryptys.....	41
IŠVADOS.....	54
SANTRAUKA	56
SUMMARY	57
LITERATŪROS SĄRAŠAS	58
Priedai	63
BYLŲ (MEDŽIAGŲ) ANALIZĖS ANKETA.....	63
IKITEISMINIO TYRIMO PAREIGŪNŲ APKLAUSOS ANKETA.....	66
GYVENTOJŲ APKLAUSOS ANKETA.....	71

IVADAS

Aktualumas - Kriminalistikoje apie profilaktines priemones siekiant padėti išvengti nusikaltimų ar jų padarinių pradėta kalbėti gan seniai. Kriminalistinės profilaktikos užuomazgų galime aptikti ir kriminalistikos pradininko Hanso Grosso (1847-1915) darbuose. Profilaktinių priemonių, būdų ir metodų rengimas visada buvo kriminalistikos mokslo tyrimo dalykas. Tačiau vienu ar kitu kriminalistikos mokslo raidos periodu kriminalistikos uždaviniai profilaktikos srityje arba labai išsiplėsdavo, arba priešingai - itin susiaurėdavo. Reiškiami ir nuomonė, kad nusikaltimų profilaktika nepriklauso kriminalistikos mokslo dalykui. Šiandien kriminalistiką stengiamasi suvokti ne tik kaip mokslą, rengiantį technines priemones, taktinius būdus bei metodus įkaičiams surinkti, užfiksuoti bei ištirti. Kriminalistikai priskirtina ir kita funkcija - nusikaltimų profilaktika¹ Atsižvelgiant į tai pagrįstai galima teigti, kad kriminalistinė profilaktika yra vienas iš veiksnių galinčių daryti įtaką eismo įvykiams. Tai ypač aktualu šiuo metu, kadangi Lietuvai integruojantis į Vakarų Europos ekonominę erdvę, sparčiai kinta šalies transporto sistema. Dinamiškas automobilių skaičiaus ir pervežimo poreikio kitimas sąlygoja eismo intensyvumo augimą. Šalies geopolitinė padėtis sudaro sąlygas sėkmingai integruotis į Europos transporto tinklą ir transporto paslaugų rinką. Todėl integruojantis į Europą saugus eismas keliais tampa prioritetine sritimi, kuri yra sudedamoji Europos Sąjungos narystės dalis.

Lietuva saugaus eismo požiūriu yra padidintos rizikos šalis, todėl avaringumas yra vienas iš pagrindinių rodiklių, atspindinčių transporto sistemoje vykstančius procesus, jų teigiamą ar neigiamą raidą. Pagrindiniai statistiniai avaringumo rodikliai (informacija apie eismo įvykius, žuvusiuosius ir sužeistuosius) neigiamai apibūdina saugaus eismo situaciją šalyje.

Per pastaruosius 20 metų transporto priemonių skaičius šalyje vis didėjo ir 2006 m. pasiekė 1 950 302 vienetus. Didžiąją dalį šio skaičiaus sudarė lengvieji automobiliai, kurių 1000 šalies gyventojų 2006 m teko 471 vienetas. Lietuvos Respublikoje nuo 1987 iki 2006 m. įvyko 108 494 eismo įvykiai, kurių metu 15 911 žmonių žuvo ir 125 299 buvo sužeista.² Eismo įvykių metu dažniausiai nukenčia jauni žmonės, visuomenė patiria didelių moralinių ir materialinių nuostolių. Dėl eismo įvykių patiriami nuostoliai įvairiais vertinimais yra skirtingi. Pagal Lietuvoje parengtą metodiką šie nuostoliai kasmet sudaro apie 1,3 mlrd. Lt., Pasaulio banko atliktais skaičiavimais jie sudaro 800 mln. Lt. Eismo įvykių metu gautos traumos yra labai sunkios: laikoma, kad vienam žuvusiajam tenka trys likę invalidais. 65-68 proc. eismo įvykių Lietuvoje kaltininkai yra vairuotojai, todėl tvarka ir eismo saugumas keliuose labiausiai priklauso nuo vairuotojų. Dauguma eismo įvykių - jų klaidų rezultatas. Vairuotojo klaidos - tai neteisingi, priešlaikiniai ar pavėluoti veiksniai, arba visiškas veiksmų nesiėmimas, vairuojant transporto

¹ L. Novikovienė. Kriminalistikos profilaktinė funkcija: kai kurie diskusiniai klausimai // Policija. 2007. Nr. 23 (87-425). P.18

² 2003-2006 metų eismo įvykių statistika Lietuvoje. Vilnius, 2007.P.7.

priemonę greitai kintančiomis sąlygomis, o ypač pavojingose situacijose. Vairuotojo elgesiui įtaką daro daugelis veiksnių - kelias, automobilis, aplinka. Automobilio vairuotojas gali būti vertinamas kaip sudėtingos sistemos „vairuotojas - transporto priemonė - kelias – aplinka“ operatorius. Kritinėse situacijose vairuotojo gebėjimą priimti sprendimus ir tinkamai veikti lemia žmogiškasis veiksnys, kuris apima fizinių ir psichinių asmens savybių visumą³. Šalyje iki šiol pasigendama racionalios saugaus eismo sistemos struktūros, kuri užtikrintų visų grandžių veiklos nuoseklumą bei tarpusavio sąveiką. Eismo priežiūra ir kontrolė - epizodiškos, todėl vis dažniau vairuojama apsvaigus nuo alkoholio ar narkotinių medžiagų, vis mažiau vairuotojų ir keleivių naudojami saugos diržais, vaikai vežami ne specialiose saugos kėdutėse, dažnai viršijamas greitis. Nors eismo įvykiai yra atsitiktiniai, tačiau būtina suvokti ir valdyti jų priežastis, aplinkybes ir padarinius, kad būtų užkirstas jiems kelias arba bent sušvelninti padariniai.⁴

Problemos ištirtumo lygis - šias bei kitas saugaus eismo temas – avaringumą, alkoholio ir narkotinių priemonių vartojimo įtaką eismo įvykiams kilti, greičio ir saugos diržų bei oro pagalvių įtaką eismo saugumui, vairuotojo asmeninių savybių įtaką nagrinėjo daugelis autorių, tai Bonas A. (Automobilio vairavimo menas. Vilnius, 1980), Augaitis A. (Kelių eismas vakar ir šiandien. Vilnius, 1987), Zasada S. (Saugus eismas. Vilnius, 2002), Greičius S., Vitkauskas K. (Kelių policijos vykdomo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. Jurisprudencija, 2002, t. 35(27), A. Pikūnas (Kompleksinė saugaus eismo gerinimo programa iki 2010 metų: mokslo darbo ataskaita. Vilnius, 2004), D. Klebelsverg (Д. Клебельсверг), A. Romanovas (А.Романов), K. Žerondo (К. Жерондо) ir kt. Tačiau eismo įvykių tyrimo kriminalistiniai klausimai nėra plačiai išnagrinėti. Paprastai apie eismo įvykių tyrimo klausimus kalbama kriminalistikos vadovėliuose. Norėtume atkreipti dėmesį, kad eismo įvykių prevencija kriminalistikos požiūriu praktiškai nėra analizuota. Todėl mūsų darbas yra inovatyvus.

Tyrimo objektas - kriminalistinės profilaktikos priemonės galinčios daryti įtaką eismo įvykių mažėjimui šalies keliuose.

Tyrimo hipotezė - kompleksinių kriminalistinės profilaktikos priemonių įdiegimas eismo saugumo srityje, lemtų didesnę eismo saugumą bei eismo įvykių skaičiaus sumažėjimą.

Tyrimo tikslas - atskleisti kriminalistinės profilaktikos priemonių galimybes daryti įtaką eismo įvykių mažėjimui keliuose bei ištirti jų poveikį eismo saugumui.

Tyrimo uždaviniai:

1. atskleisti kriminalistinės profilaktikos sampratą;
2. atlikti eismo įvykių kriminalistinės charakteristikos analizę;
3. išanalizuoti eismo įvykių tyrimo ir prevencijos praktiką Kauno apskrities

³ G. Paliulis, Trumpai apie saugų eismą. Vilnius, 2003. P.1.

⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. liepos 8 d. nutarimas Nr. 759 „Dėl valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005-2010 metų programos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 84-311.

policijos komisariatuose;

4. tiriant labiausiai paplitusias eismo įvykių kilimo priežastis numatyti eismo įvykių kriminalistinės prevencijos priemonės bei jų tobulinimo perspektyvas ir kelius;

Tyrimo metodai:

1. Teoriniai – analizė, sintezė, sąvokų apibendrinimo, lyginamasis.

2. Empiriniai – *anketinės apklausos*. Atlikta gyventojų anketinė apklausa, kurios metu buvo apklaustas 101 respondentas. Respondentai atrinkti atsitiktinės atrankos būdu. Taip pat atlikta ikiteisminio tyrimo pareigūnų anketinė apklausa. Apklausti 92 ikiteisminio tyrimo pareigūnai tiriantys eismo įvykius. Atliekant tyrimą taikytas *dokumentų analizės metodas* – šio metodo pagalba išanalizuota 81 eismo įvykių baudžiamoji byla (medžiaga). Darbe analizuojamos policijos įstaigos vykdomos prevencinės programos, kuriomis siekiama padidinti eismo saugumą. Taip pat naudotas statistinis - *dažnio pasiskirstymo analizė* – metodas, kurio pagalba pateikiama gautų rezultatų procentinė išraiška.

Darbo struktūra:

Darbo struktūrą sudaro įvadas, dėstomoji dalis, kuri sudaryta iš 2 skyrių išvados, literatūros sąrašas, santrauka lietuvių ir anglų kalba ir priedai (apklausos anketų pavyzdžiai)..

Pagrindinės sąvokos:

1. Profilaktika - tai priemonių, skirtų išaiškinti, apriboti arba neutralizuoti nusikalstamumo ir nusikaltėlio asmenybės visuomeninio pavojingumo faktorius, taip pat skirtų pašalinti atskirų nusikaltimų rūšių ir formų atsiradimo ir išplitimo faktorius, visuma.

2. Prevencija - tai visuomenės, socialinės kontrolės institucijų, atskirų piliečių poveikis nusikalstamumo veiksniams, kuris mažina nusikalstamumą ir/arba norima linkme keičia jo struktūrą bei užkerta kelią galimiems nusikaltimams.

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

4. Eismo saugumas - kelių eismo ypatybių visuma, rodanti kiek eismo dalyviai yra apsaugoti nuo eismo įvykių ir jų padarinių.

5. Eismo saugumo užtikrinimas - veikla, kuria siekiama užkirsti kelią eismo įvykiams, sušvelninti jų padarinius.

1. EISMO ĮVYKIŲ KRIMINALISTINĖS PROFILAKTIKOS TEORINIAI PAGRINDAI

Remiantis pagrindiniais statistiniais avaringumo rodikliais (informacija apie eismo įvykius, žuvusiuosius ir sužeistuosius), Lietuva saugaus eismo požiūriu yra padidintos rizikos šalis. Siekiant padidinti eismo saugumą, įvairios valstybinės institucijos rengia prevencines programas, kuriose numatomos įvairaus pobūdžio prevencinės priemonės. Reikėtų pažymėti, kad kriminalistikos mokslas taip pat negali likti šių problemų nuošalyje, kadangi būtent kriminalistika yra tas mokslas, kuris į nusikaltimų atskleidimo, tyrimo ir jų prevencijos praktiką diegia gamtos, technikos, kitų mokslo pasiekimus. Kitaip tariant kriminalistikos mokslas tiek remdamasis kitų mokslų pasiekimais, tiek naujausiais kriminalistiniais tyrimais rengia profilaktinio pobūdžio priemones, būdus ir metodus. Todėl šis mokslas savo parengtais būdais, metodais bei priemonėmis gali prisidėti prie saugaus eismo keliuose stiprinimo. Siekdami įvertinti kriminalistikos mokslo galimybes šioje srityje, pradėsime nuo kriminalistinės profilaktikos sampratos analizės.

1.1. Kriminalistinės profilaktikos sampratos analizė

Dabartiniu metu daugeliui nekyla abejonių, kad nusikaltimų profilaktika yra neatsiejama kriminalistikos mokslo vykdoma funkcija. Tačiau giliau išanalizavę kriminalistinės profilaktikos sampratos raidą, galime pamatyti, kad toks kriminalistinės profilaktikos suvokimas susiformavo ne iš karto. Kriminalistinės profilaktikos samprata yra praėjusi tam tikrus raidos etapus, kurie iš esmės susiję su kriminalistikos kaip mokslo raida, jos samprata, tyrimo dalyko apibrėžimu. Glaustai šiuos kriminalistinės profilaktikos sampratos raidos etapus norėtume aptarti.

Pirmasis – kriminalistinės profilaktikos sampratos formavimosi - etapas susijęs su būtinumu pagrįsti pačios kriminalistikos kaip naujos mokslinės disciplinos, besiskiriančios nuo tradicinių teisinių mokslų – baudžiamojo proceso ir baudžiamosios teisės, atsiradimą. Šis etapas susijęs su kriminalistikos mokslo pradininko, teismo tardytojo, vėliau - Graco universiteto profesoriaus, Hanso Groso (1847-1915) darbų pasirodymu. Minėtas mokslininkas rašė, kad “...materialiosios baudžiamosios teisės dalyką sudaro nusikalstamos veikos ir bausmės tyrimas, formalioji baudžiamoji teisė (procesas) apima materialiosios baudžiamosios teisės taikymo taisykles. Bet kokių būdu padaromas nusikaltimas? Kaip ištirti šiuos būdus ir juos atskleisti, kokie buvo padaryto nusikaltimo motyvai, kokie buvo tikslai – apie visa tai mums nekalba nei baudžiamoji teisė, nei procesas. Tai yra kriminalistikos (...) dalykas”⁵. Nors šiuose teiginiuose

⁵ Г.Гросс. Руководство для судебных следователей как система криминалистики. 4-е изд. Санкт-Петербург, 1908. С. VIII.

tiesiogiai profilaktikos terminas neminimas, tačiau studijuodami H.Grosso darbus, galime pajauti, kad kriminalistikos mokslas neatsiejamas nuo nusikaltimų profilaktikos. Šis mokslininkas pabrėžė nusikalstamos veikos padarymą nulėmusių aplinkybių išaiškinimo svarbą nusikaltimo tyrimo metu. Jis analizavo šias aplinkybes ir kritikavo Č. Lombrozo teiginius apie biologinį žmogaus polinkį nusikaltimo padarymui⁶.

Antrajam kriminalistinės profilaktikos sampratos raidos etapui būdinga intensyvi mokslininkų diskusija dėl kriminalistikos vaidmens nusikaltimų prevencijoje. Pagrindinis diskusijų klausimas: ar nusikaltimų profilaktika gali būti laikoma kriminalistikos mokslo funkcija?

Galima pažymėti, kad buvo išsakyta daug įvairiausių nuomonių dėl kriminalistinės profilaktikos nagrinėjamų klausimų apimties. Buvo išsakyta nuomonė, kad kriminalistinė profilaktika turi nagrinėti ne tik tuos klausimus, kurie susiję su tam tikrų nusikaltimų rūšių padarymo priežasčių nustatymu ir atitinkamų profilaktinių programų parengimu ir įgyvendinimu, bet ir atlikti kitas funkcijas, kaip antai, visuomenės švietimas, auklėjimas, pasitelkiant žiniasklaidos priemones ir kt.⁷ Kiti, pernelyg susiaurindami kriminalistinės profilaktikos uždavinius juos sutapatina tik su techninių profilaktinių priemonių rengimu⁸. Galime sutikti su kai kurių autorių nuomone, kad profilaktinė veikla nėra kriminalistikos sritis⁹.

Profilaktinė funkcija kriminalistikos mokslui buvo priskirta ne iš karto. Viename pirmųjų I.N. Jakimovo suformuluotų kriminalistikos apibrėžimų, teigiama, kad kriminalistika kaip mokslas apima “tikslingiausių gamtinių, medicininių ir techninių mokslų būdų ir metodų taikymo, atskleidžiant nusikaltimus ir tiriant fizinę ir moralinę nusikaltėlio asmenybę, tyrimą”¹⁰. Taigi, šiame apibrėžime nekalbama apie kriminalistikos profilaktinį vaidmenį. Nusikaltimų prevencijos kaip savarankišką kriminalistikos uždavinį pirmasis paminėjo A.Vinbergas¹¹, kuris teigė, kad kriminalistika tai mokslas apie įkalčių suradimo, rinkimo, fiksavimo ir tyrimo technines priemones, taktinius būdus ir metodus, kurie taikomi siekiant išaiškinti nusikaltimus, nustatyti kaltus asmenis ir užkirsti kelią nusikaltimams. Šis šiuolaikinės kriminalistikos pradininkas taip pat teigė, kad kriminalistika turi rengti profilaktines priemones, kurios funkcionuoja kaip apsauginės priemonės, trukdančios daryti nusikaltimus, juos nutraukiančios arba apsunkinančios jų padarymą. Šis A.Vinbergo suformuluotas kriminalistikos apibrėžimas

⁶ Č.Lombrozas išskyrė fizinius požymius, jo nuomone, apibūdinančius žmogų, kurį galima vadinti nusikaltėliu iš prigimties. Plačiau žr.: <http://alfa.lt/straipsnis/83986> Prisijungimo laikas: 2008 08 15 d.

⁷ В.Ф. Зудин. Социальная профилактика преступлений: Криминологические и криминалистические проблемы. Саратов, 1983. Р. 99.

⁸ С.П. Митричев. Предупреждение преступлений и задачи судебной экспертизы // Социалистическая законность, 1961, №. 12. С. 32

⁹ Криминалистика. / Ред. И.Ф. Пантелеев, Н.А. Селиванов. М., 1988. С.12.

¹⁰ И. Н.Якимов. Криминалистика. Руководство по уголовной технике и тактике. М., 1925. С. 3.

¹¹ А.И.Винберг. Предмет и метод советской криминалистики. Криминалистика, Ч.1. М., 1950. С. 4.

sulaukė daugumos Rusijos kriminalistikos mokyklos bei jos įtaką patyrusių kitų šalių mokslininkų pripažinimo ir tapo tradiciniu kriminalistikos apibrėžimu. Tai buvo pirmasis kriminalistikos apibrėžimas, kai į jos tyrimo sritį buvo įtraukti profilaktiniai klausimai¹².

Tačiau tokio kriminalistikos apibrėžimo suformulavimas nebuvo prielaida, kad visi be išimties mokslininkai pripažintų kriminalistikos mokslo reikšmę nusikaltimų profilaktikoje. Diskusijos mokslininkų tarpe ir toliau vyko. Todėl literatūroje esančias įvairių autorių nuomones sąlyginai galima padalinti į dvi skirtingų pozicijų grupes, kur vienos grupės šalininkai teigia, kad kriminalistika neabejotinai atlieka nusikaltimų profilaktikos funkciją¹³, o kitos grupės atstovai laikosi nuomonės, kad “kriminalistinės” nusikaltimų profilaktikos nėra. Jų nuomone nusikaltimų profilaktika yra išimtinai tik kriminologijos mokslo tyrinėjimo objektas¹⁴.

Norėtusi atkreipti dėmesį, kad mokslininkų darbe aktyviausios diskusijos vyko tuo metu, kai tuometinėje Tarybų Sąjungoje buvo priimtas Baudžiamojo proceso kodeksas (Lietuvoje priimtas 1961 m.). Šio kodekso 18¹, 18², 159 str. buvo reglamentuojama profilaktinė teisėsaugos institucijų veikla baudžiamosiose bylose. Priežasčių ir sąlygų, padėjusių padaryti nusikaltimą, pašalinimas buvo svarbi teisėsaugos institucijų procesinė pareiga. 159 str. buvo teigiama, kad tardytojas, nustatęs priežastis ir sąlygas, padėjusias padaryti nusikaltimą, imasi atitinkamų 18² str. numatytų priemonių, t.y. “pateikia atitinkamam valstybiniam organui, visuomeninei organizacijai arba pareigūnui teikimą, kad būtų imtasi priemonių šioms priežastims ir sąlygoms pašalinti”¹⁵. Kvotos organo, tardytojo, prokuroro teikimas baudžiamojoje byloje buvo šių teisėsaugos institucijų pagrindinė procesinė priemonė. Nuo 1993 – 1994 m. šie straipsniai neteko galios.

Kaip pažymi L. Novikovienė, panaikinus tokias galbūt ir nevysiškai tobulas normas praktiškai tiek mokslininkų, tiek praktikų darbas nusikaltimų profilaktikos srityje sustojo. Susidaro nuomonė, jog nusikaltimų profilaktika tai tik sovietinis reliktas nevertas dėmesio. Ir nors daugelyje Europos valstybių (Vokietijoje, Lenkijoje ir kt.) preziumuojama profilaktinės kriminalistikos funkcijos svarba, pas mus iki šiol tam neskiriama pakankamai dėmesio¹⁶.

Trečiajam kriminalistikos profilaktikos raidos etapui¹⁷) jau būdinga tai, kad kriminalistų tarpe nurimo intensyvios diskusijos dėl kriminalistikos vaidmens nusikaltimų prevencijos srityje. Kriminologų tarpe, lig šiol teigusiu, kad nusikaltimų prevencija yra išimtinė jų sritis, taip pat nurimo diskusijos.

¹² L. Novikovienė. Šiuolaikinės kriminalistinės profilaktikos koncepcijos formavimas ir taikymo tendencijos Lietuvoje. Daktaro disertacija. V., 2005. P. 15.

¹³ Prie šios grupės atstovų galima priskirti N.Jablokovą, G.Minkovskį, V.Kolmakovą ir kt.. Pagal: P.C.Белкин. Курс криминалистики. 3-е изд., дополненное. М., 2001. С. 48.

¹⁴ Žr. pvz. Криминалистика. / Под ред. И.Ф.Пантелеева, Н.А.Селиванова. М., 1984. С. 12

¹⁵ Lietuvos TSRS baudžiamojo proceso kodekso komentaras / Sudaryt. M.Kazlauskas. Vilnius, 1989.

¹⁶ L. Novikovienė. Kriminalistikos profilaktinė funkcija: kai kurie teoriniai aspektai // Jurisprudencija. 2001, Nr.22(14). P. 187.

¹⁷ šis etapas beje, tęsiasi iki šiol, nes mokslinis darbas atskirais kriminalistinės profilaktikos klausimais tebevyksta.

Analizuojant kriminalistinės profilaktikos sampratos klausimą, derėtų paminėti mokslininką, kurio darbai yra labai reikšmingi kriminalistinės profilaktikos teorijos susiformavimui. Taigi, Rusijos mokslininkas V.Kolmakovas¹⁸, įvesdamas kriminalistinės profilaktikos terminą, teigė, kad būtina susisteminti kriminalistikos žinias nusikaltimų profilaktikos srityje, mokslines bei technines ir operatyvines bei taktines priemones, būdus ir metodus, pagrįstus kriminalistikos mokslo, siekiančio išaiškinti ir pašalinti nusikaltimus skatinančias priežastis ir sąlygas, laimėjimais.

Kitas mokslininkas labai daug dėmesio skyręs kriminalistinei profilaktikai, ir ypač jos teorijai, buvo A. Fridmanas, kuris taip pat pateikia savą kriminalistinės profilaktikos sampratą. Taigi, šio mokslininko nuomone, kriminalistinė profilaktika – „tai visuma mokslinių priemonių ir būdų, grindžiamų kriminalistikos ir teismo ekspertizės duomenimis, kurie rengiami ir tobulinami kiekviename iš kriminalistikos skyrių (būtiniais atvejais - su kitų mokslo sričių ir technikos atstovais) ir kuriuos naudoja kriminalistai“¹⁹.

Prie kriminalistinės profilaktikos teorinių pagrindų plėtojimo daug prisidėjo V.F. Zudinas²⁰, kurio pateikiamas kriminalistinės profilaktikos suvokimas išsiskiria nuo kitų mokslininkų pateikiamų apibrėžimų. Išskirtinumas pasižymi tuo, kad kriminalistinės profilaktikos paskirtį ir vaidmenį šis mokslininkas supranta labai plačiai. Taigi, jis kriminalistinę profilaktiką apibrėžia kaip teisinių, etinių, psichologinių, loginių, identifikacinių, organizacinių – valdymo, gamtinių – techninių, informacinių – propagandinių, kultūrologinių mokslinių nuostatų sistemą. Priešingai daugelio kriminalistikos ir kriminologijos mokslininkų nuomonėms, minėtas autorius, mano, jog kriminalistinė profilaktika negali netyrinėti ir vidinės (subjektyvios) socialinės – psichologinės antvisuomeninio elgesio pusės. Jis teigia, jog kriminalistinei profilaktikai yra svarbu nagrinėjant konkretų nusikaltimą tirti kiekvieno nusikaltėlio “kultūrinį pasaulį”, intelektualinio, moralinio ir estetinio išsivystymo laipsnį, teisinės ir moralinės sąmonės lygį ir t.t.

Pirmajame lietuviškame kriminalistikos vadovėlyje, išleistame 1985 m. kriminalistikos profilaktinė funkcija taip pat sulaukė dėmesio, nors ir nedidelio. Lietuvos kriminalistai E.Palskys, M.Kazlauskas bei P.Danisevičius,²¹ nurodo, jog vienas kriminalistikos mokslo uždavinių –kurti bei tobulinti nusikaltimų prevencijos kriminalistinius būdus, priemones bei metodus.

Todėl sutinkame su V.Kornouchovo nuomone, kad savalaikis nusikaltimų atskleidimas, priežasčių bei sąlygų, sąlygojančių nusikaltimų padarymą, nustatymas bei asmenų, kaltų

¹⁸ В.П.Колмаков. Некоторые вопросы криминалистической профилактики преступлений // Советское государство и право. 1961, №. 12. С. 106.

¹⁹ И.Я.Фридман. Вопросы профилактики преступлений при криминалистическом исследовании документов. Киев, 1968. С. 18.

²⁰ Ф. Зудин. Социальная профилактика преступлений: Криминологические и криминалистические проблемы.-Саратов, 1983.

²¹ Kriminalistika / E.Palskys, M.Kazlauskas, P.Danisevičius. V., 1985. P.8.

nusikaltimų padarymu, demaskavimas bei izoliavimas - tai svarbiausios nusikaltimų prevencijos kryptys, kurių įgyvendinimas yra neįsivaizduojamas be kriminalistikos mokslo²².

R.Belkinas²³, kuriam pagrįstai priskiriami didžiausi nuopelnai rengiant fundamentaliuosius kriminalistikos teorijos pagrindus, taip pat teigia, kad kriminalistika tyrinédama nusikaltimo mechanizmo, informacijos apie nusikaltimą ir jo dalyvius atsiradimo, įrodymų rinkimo, tyrimo, vertinimo ir panaudojimo dėsningumus, turi rengti specialias nusikaltimų profilaktikos priemones, būdus bei metodus ir tobulinti jau esamus.

Mokslininkas V. Ševčukas²⁴ kriminalistikos profilaktiką, atsižvelgdamas į jos turinį, padalino į dvi pagrindines sritis :

1. Kriminalistinė profilaktika - kaip tam tikrų subjektų tikslinės veiklos organizavimo sistema;

2. Kriminalistinės profilaktikos teorija, kurios tikslas - nagrinėti tam tikrus reiškinius ir dėsningumus, rengti konkrečias profilaktines metodikas .

Kriminalistinėje literatūroje²⁵ galime sutikti įvairių mėginimų apibrėžti kriminalistinės profilaktikos sąvoką. Dauguma mokslininkų kriminalistinę profilaktiką apibrėžia kaip teismo, ikiteisminio tyrimo, ekspertinių įstaigų subjektų veiklą siekiant nustatyti nusikaltimų padarymą lemiančias priežastis ir apriboti jų daromą įtaką. Pagrindinis kriminalistinės profilaktikos teorijos uždavinys yra išvengti nusikaltimų ir jų padarinių, naudojant parengtas profilaktikos metodikas, pagal kurias būtų išvengiami įvairūs nusikaltimai.

Taip pat sutinkami mėginimai kriminalistinę profilaktiką apibūdinti kaip profilaktinių priemonių, būdų ir metodų visumą, užkertanti kelią nusikaltimams²⁶.

Norėtume pritarti L. Novikovienės²⁷ išsakytai nuomonei, kad kriminalistinė profilaktika susideda iš dviejų tarpusavyje organiškai susijusių dalių: kriminalistinių nusikaltimų profilaktikos priemonių, būdų bei metodų rengimo ir jų realizavimo praktinėje veikloje, todėl kriminalistinė profilaktika gali būti apibrėžiama kaip kriminalistinių profilaktinio pobūdžio priemonių, būdų, ir metodų, kuriais siekiama gauti kriminalistiškai reikšmingą informaciją apie priežastis ir sąlygas, palengvinančias rengti, daryti arba nuslėpti nusikalstamas veikas, taip pat gauti informaciją apie rengiamas nusikalstamas veikas bei apsaugoti objektus nuo nusikalstamų kėsinių, sistema bei jų realizavimas pašalinant (lokalizuojant, neutralizuojant) nurodytas priežastis ir sąlygas,

²² Курс криминалистики. Общая часть / Ред. В.Е. Корноухов. М., 2000. С. 765

²³ Р.С. Белкин. Курс криминалистики (3-е изд., дополненное). М., 2001. С. 22.

²⁴ Шевчук В.М. Вопросы криминалистической профилактики преступлений // Материалы международной научной конференции / Ред. Т.В. Аверьянова., Ю.Г. Корухов. М., 2002. С. 182.

²⁵ Криминалистика социалистических стран / Ред. Колдин В.Я. М., 1986. С.39. И.Я. Фридман. Вопросы профилактики преступлений в системе криминалистики // Криминалистика и судебная экспертиза. 1971, Вып. 8. Киев. С. 18; Криминалистика / Ред. Е.П. Ищенко. М., 2000. С. 71.

²⁶ Криминалистика. Ред. Н.П. Яблокова. М., 2001. С.110.

²⁷ L. Novikovienė. Šiuolaikinės kriminalistinės profilaktikos koncepcijos formavimas ir taikymo tendencijos Lietuvoje. Daktaro disertacija. V., 2005. P.26.

užkertant kelią rengiamoms ir užkardant pradėtas nusikalstamas veikas.

Aptarus kriminalistinės profilaktikos sampratą neabejotinai kyla klausimas kokie gi jai yra keliami uždaviniai? Būtent šį klausimą toliau paanalizuosime.

Kriminalistinei profilaktikai mokslinėje literatūroje²⁸ keliami uždaviniai skirstomi į:

- 1) bendruosius;
- 2) specialiuosius.

Bendrasis kriminalistinės profilaktikos uždavinys - nuolat tobulinti mokslines technines priemones, nusikaltimo tyrimo taktinius būdus ir metodus, padidinančius tyrimo efektyvumą ir mokslinį bei metodinį lygį. Tačiau šio uždavinio įgyvendinti neįmanoma nerealizuojant specialiųjų kriminalistinės profilaktinių uždavinių.

- rengti būdus ir priemones, kuriomis siekiama išaiškinti priežastis ir sąlygas, palengvinančias padaryti nusikaltimus;
- Išaiškinti objektus, kuriems reikalingas profilaktinis poveikis;
- Išaiškinti bei tirti tipines profilaktinio pobūdžio tyrimo situacijas, susiklostančias byloje, bei remiantis jomis, parengti profilaktines veiklos kryptis;
- Numatyti kriminalistinių profilaktikos priemonių kompleksą minėtose situacijose, saugant įvairius objektus nuo nusikalstamo kėsینimosi;
- Rengti pradėto bei planuojamo nusikaltimo užkardymo ir kelio nusikaltimui užkirsti specialias kriminalistinio pobūdžio priemones.

Jei atkreiptumėme dėmesį į E.Iščenkos²⁹ nuomonę, tai pastebėtume, kad jis kriminalistinei profilaktikai kelia tokius uždavinius:

1. Savalaikis neatidėliotinių priemonių priėmimas užkertant kelią rengiamiems nusikaltimams;
2. Nedelsiamas teisinių priemonių priėmimas pagal padaryto nusikaltimo faktą;
3. Nusikaltimo padarymo aplinkybių pagal nusikaltimo padarymo būdą, vietą, laiką, subjektus, nustatymas apibrėžiant pagrindines ikiteisminio tyrimo ir operatyvinių paieškos subjektų veiklos kryptis panašaus pobūdžio nusikaltimų profilaktikoje;
4. Kriminalistiniu požiūriu labiausiai pažeidžiamų objektų nustatymas ir specialiųjų techninių ir kriminalistinių profilaktinio kryptingumo priemonių parengimas.

V.Kornouchovas³⁰ išskiria šias kriminalistinės profilaktikos kryptis:

- savalaikis nusikalstamų veikų atskleidimas bei ištyrimas;
- priežasčių bei sąlygų, dariusių įtaką nusikalstamos veikos padarymui, nustatymas

²⁸ Криминалистика. Ред. Н.П. Яблоков. М., 2001. С. 110.

²⁹ Криминалистика / Ред. Е.П. Ищенко. М., 2000. С.72.

³⁰ Курс криминалистики. Общая часть / ред. В.Е. Корноухов. М., 2000. С. 764-777.

bei likvidavimas;

- individualioji profilaktika, apimanti veiksmus, kuriais daromas poveikis asmeniui, kaltinamam (įtariamam) nusikalstamos veikos įvykdymu;

L. Novikovienė³¹ sukonkretinusi, patikslinusi ir papildžiusi kriminalistinėje literatūroje pateiktas kriminalistinei profilaktikai keliamų uždavinių klasifikacijas pateikia šiuos kriminalistinės profilaktikos uždavinius:

- rengti priemones, būdus ir metodus, skirtus nustatyti ir pašalinti nusikaltimų rengimą, darymą bei nuslėpimą palengvinančias priežastis ir sąlygas;
- taikyti neatidėliotinas priemones, būdus ir metodus užkertant kelią rengiamiems nusikaltimams ir užkardant jau pradėtus nusikaltimus;
- savalaikis nusikaltimų atskleidimas ir tyrimas;
- nustatyti labiausiai pažeidžiamus kriminalistiniu požiūriu objektus ir rengti specialias kriminalistikos profilaktines priemones šių objektų apsaugai;
- rengti specialias kriminalistines priemones, palengvinančias nusikaltėlio identifikavimą;
- numatyti tipines profilaktinio pobūdžio nusikaltimų tyrimo situacijas, susiklostančias tiriant atskiras nusikaltimų rūšis, ir parengti kriminalistikos profilaktines priemones, taikomas šiose situacijose;
- atskirų nusikaltimų rūšių kriminalistinės charakteristikos pagrindu numatyti pagrindines ikiteisminio tyrimo ir operatyvinių paieškos subjektų profilaktinės veiklos kryptis panašaus pobūdžio nusikaltimuose.

Apibendrinami galime teigti, kad viena iš svarbių kriminalistikos funkcijų yra profilaktinė, kuri pasireiškia tuo, jog kriminalistika, siekdama užkardyti konkretų nusikaltimą, užkirsti kelią galimiems nusikaltimams bei pažeidimams, analogiškiems įtariamajam, rengia organizacinio bei techninio pobūdžio rekomendacijas (taipogi ir specialius techninius įrenginius).

1.2. Kriminalistinės profilaktikos turinys ir rūšys

Nagrinėjant kriminalistinės profilaktikos sampratą objektyviai kyla būtinumas išsiaiškinti kokiomis priemonėmis, būdais bei metodais galima įgyvendinti kriminalistinės profilaktikos uždavinius, nes kaip atskleidėme ankstesnėse darbo dalyse, būtent šių profilaktinio

³¹ L. Novikovienė. Šiuolaikinės kriminalistinės profilaktikos koncepcijos formavimas ir taikymo tendencijos Lietuvoje. Daktaro disertacija. V., 2005. P.28.

pobūdžio priemonių, būdų ir metodų rengimas sudaro kriminalistinės profilaktikos turinį.

Norėtume pažymėti, kad mokslinėje literatūroje nėra vieningos nuomonės kokios priemonės, būdai bei metodai gali būti priskiriami prie kriminalistinių profilaktinių. Iš esmės dauguma mokslininkų³² sutinka, kad tai tokios priemonės, būdai bei metodai, kurių dėka yra tobulinama nusikaltimų išaiškinimo bei tyrimo metodika ir taktika, rengiamos bei teikiamos rekomendacijos ikiteisminio tyrimo tyrėjams nusikaltimų išaiškinimo bei atskleidimo klausimais. Kitaip tariant, tai specialiosios priemonės, būdai bei metodai, turintys įtakos ne tik nusikaltimų savalaikiam atskleidimui bei tyrimui, bet taipogi ir priežastims bei sąlygoms, įtakojančioms nusikaltimo padarymą, nustatymui bei pašalinimui

Kriminalistika privalo rengti tokias apsaugines priemones, kurios trukdytų padaryti nusikaltimą, užkirstų jam kelią arba apsunkintų jo įgyvendinimą (pvz., apsauginiai elementai nuo dokumentų klastojimo ir priemonės, padedančios aptikti dokumentų, piniginių banknotų suklastojimo faktus). Prie kriminalistikos uždavinių nusikaltimų prevencijos srityje priskirta įvairaus pobūdžio signalizacijos, specialių svarbių objektų apsaugos priemonės, dokumentų apsaugos nuo padirbinėjimo priemonės, kurios apsunkintų nusikaltimo padarymą.

Kriminalistinės nusikaltimų profilaktikos priemonės, būdai ir metodai klasifikuojami įvairių kriterijų pagrindu.

R.Belkinas³³ kriminalistines nusikaltimų profilaktikos priemones, būdus bei metodus klasifikuoja pagal paskirtį į:

- 1) nustatančius priežastis bei sąlygas, palengvinančias padaryti arba užmaskuoti nusikalstamą veiką;
- 2) padedančios gauti informaciją apie padarytus bei rengiamus nusikaltimus;
- 3) padedančios apsaugoti įvairius objektus nuo nusikalstamų kėsinių.

L.Novikovienė³⁴, išanalizavusi aukščiau pateiktas R.S.Belkino išskirtas kriminalistinių prevencijos priemonių, būdų bei metodų rūšis, suformulavo joms keliamus tikslus. Kriminalistikos rengiamoms nusikaltimų profilaktikos priemonėms, būdams bei metodams yra keliami trys pagrindiniai tikslai:

- 1) gauti informaciją apie rengiamus nusikaltimus bei imtis užkardymo priemonių;
- 2) išaiškinti bei pašalinti priežastis ir sąlygas, padedančias daryti nusikaltimus;•
- 3) apsaugoti objektus nuo nusikalstamų kėsinių;

Kriminalistinės nusikaltimų profilaktikos priemonės, būdai bei metodai klasifikuojami

³² И.Я. Фридман. Использование данных судебной экспертизы для предупреждения правонарушений. Киев, 1972. С. 20; В.П. Колмаков. Некоторые вопросы криминалистической профилактики преступлений // Советское государство и право. 1961, №. 12. С.122.

³³ Р.С. Белкин. Курс криминалистики (3–е изд., дополненное). М., 2001. С. 87

³⁴ L. Novikovienė Kriminalistikos profilaktinė funkcija: kai kurie teoriniai aspektai. // Jurisprudencija., 2001. T.22 (14). P. 187

dar ir kitais kriterijais, kaip pavyzdžiui, pagal turinį, kilmės šaltinį, viešumo laipsnį. Taigi, minėtos priemonės, būdai bei metodai skirstomi į šias rūšis³⁵:

Pagal paskirtį į: priemonės ir būdai nustatyti priežastis ir sąlygas, palengvinančias nusikalstamų veikų rengimą, darymą ir nuslėpimą; informacijos apie rengiamas nusikalstamas veikas gavimo priemonės ir metodai; įvairių objektų apsaugos nuo nusikalstamų kėsinių priemonės ir būdai; priemonės, palengvinančios nusikaltėlio identifikavimą.

Pagal turinį kriminalistinės nusikaltimų profilaktikos priemonės, būdai ir metodai skirstomi į: techninės; taktinės, metodinės.

Pagal kilmės šaltinį į: kylančios iš nusikaltimų tyrimo praktikos (ikiteisminio tyrimo, teisminės, operatyvinės-paieškos veiklos); kylančios iš kitų mokslų (gamtos, technikos, socialinių) pasiekimų; kylančios iš kriminalistinių mokslinių tyrinėjimų (perimtos iš kitų mokslų, pritaikant jas kriminalistikos reikmėm, perimtos iš kitų mokslų, nekeičiant jų tiesioginės paskirties); kylančios iš gyvenimiškos praktikos.

Pagal viešumo laipsnį: viešojo pobūdžio, neviešojo pobūdžio.

Viena esminių, tiek teorinių, tiek ir praktinių, problemų, anot daugumos autorių, yra kriminalistinės profilaktikos rūšys bei jos klasifikavimo kriterijų nustatymas. Norėtusi atkreipti dėmesį į L. Novikovienės pateiktą išsamesnę nei už kituose literatūros šaltiniuose kriminalistinės profilaktikos klasifikaciją. Minėta autorė kriminalistinę profilaktiką klasifikuoja išties įvairiais kriterijais³⁶:

I. Pagal kriminalistinės profilaktikos tikslus išskiriamos tokios kriminalistinės profilaktikos rūšys:

1. Profilaktinė veikla, kuria siekiama užkirsti kelią ruošiamiems bei daromiems nusikaltimams;

2. Profilaktinė veikla, kuria siekiama išaiškinti bei pašalinti priežastis, lemiančias šiuos nusikaltimus;

3. Profilaktinė veikla, kuria siekiama išvengti žalingų nusikaltimo padarinių;

4. Profilaktinė veiklą kuria siekiama, remiantis apibendrinta tyrimo bei ekspertine praktika, atliktų eksperimentų rezultatais rengti įvairias nusikaltimų profilaktikos priemones, būdus bei metodus;

5. Profilaktinė veikla, kuria siekiama užkirsti kelią nelaimingiems atsitikimams;

6. Profilaktinė veikla, kuria siekiama nurodyti nusikaltimo padarymo bei maskavimo būdus;

II. Pagal subjektus - tai profilaktinė veikla, kurią vykdo ikiteisminį tyrimą atliekantis

³⁵ L. Novikovienė. Kriminalistinės profilaktikos samprata. // Jurisprudencija., 2005. T.67 (59). P. 89

³⁶ L. Novikovienė. Kriminalistikos profilaktinė funkcija: kai kurie teoriniai aspektai. // Jurisprudencija., 2001. Nr.22 (14). P. 186

asmuo (tyrėjas prokuroras, teisėjas), ekspertas arba kitas tam tikro profilio specialistas;

III. Pagal poveikio sritį (objektą): bendroji profilaktika; specialioji profilaktika;

IV. Pagal atitinkamą kriminalistikos mokslo sritį: kriminalistinės technikos profilaktika; kriminalistinės taktikos profilaktika; atskirų nusikaltimų rūšių tyrimo metodikos profilaktika;

V. Pagal taikomus pažinimo metodus: palyginimas; eksperimentas; apibendrinimas; kiti;

VI. Pagal santykį su teise: procesinė profilaktika; neprocesinė profilaktika;

VII. Pagal teisenos rūšį: baudžiamoji; administracinė; civilinė.

Atkreiptinas dėmesys, kad ši kriminalistinės profilaktikos klasifikacija nėra visiškai išsami ir galutinė, kadangi, remiantis dar kitais įvairiais kriterijais, galima klasifikuoti kriminalistinę profilaktiką. Norėtume pažymėti, kad minėtos autorės, vėlesniuose darbuose³⁷, ši klasifikacija jau yra papildyta. Kriminalistinė profilaktika į atskiras rūšis dar skirstoma:

1. Pagal lygmenį į: mokslinio lygmens kriminalistinė profilaktika; praktinio lygmens kriminalistinė profilaktika.

2. Pagal gautų rezultatų atspindėjimo formą: procesiniai dokumentai (ikiteisminio tyrimo veiksmo protokolas, ekspertizės aktas, specialisto išvada); neprocesiniai dokumentai (metodiniai leidiniai, moksliniai straipsniai, pasiūlymai, rekomendacijos ir kt.).

Šiek tiek pakeista ir kriminalistinės profilaktikos klasifikacija į atskiras rūšis pagal subjektą. Išskiriami šie kriminalistinės profilaktikos subjektai³⁸:

1. Mokslinio lygmens subjektai: kriminalistikos mokslo įstaigos; kriminalistikos laboratorijos; atskirų mokslininkų studijos; kitų mokslų (kriminologijos, viktimologijos) įstaigos; nevyriausybinės organizacijos (Lietuvos kriminalistų draugija, Lietuvos nusikaltimo aukų rėmimo asociacija ir kt.).

2. Praktinio lygmens subjektai: profilaktinė veikla, kurią vykdo ikiteisminio tyrimo tyrėjas; ekspertas ar kitas tam tikro profilio specialistas; prokuroras; ikiteisminio tyrimo teisėjas; kitų teisėsaugos institucijų padalinių pareigūnai (Policijos komisariato prevencinės tarnybos inspektoriai apylinkės įgaliotinis ir kt.).

Kriminalistinė profilaktika išties reikšminga bei svarbi kriminalistikos mokslo nuolat atliekama funkcija, kurios įgyvendinimas, S. Pikulski³⁹ manymu, pasireiškia trejomis kryptimis:

1. Susijusi su nusikaltimo grėsmės, kylančios iš tam tikrų asmenų, veiksmu. Šios krypties esminis akcentas - tai potencialus teisės pažeidėjas, kurio elgesys gali įtakoti jo polinkį daryti nusikalstamą veiką (pavyzdžiui, asmuo vartoja alkoholį, narkotikus, niekur nedirba ir t.t.).

³⁷ L. Novikovienė. Šiuolaikinės kriminalistinės profilaktikos koncepcijos formavimas ir taikymo tendencijos Lietuvoje. Daktaro disertacija. V., 2005. P.30-31

³⁸ Ten pat. P.30-31.

³⁹ S. Pikulski. Podstawowe zagadnienia taktyki kriminalistycznej. Białystok, 1997. P. 118-121

Pažymėtina, jog šia kryptimi kriminalistikos profilaktinė funkcija gali būti realizuojama atliekant operatyvinius veiksmus bei auklėjamojo-įspėjamojo pobūdžio priemonės, kadangi jokie procesiniai veiksmai dar nėra galimi.

2. Susijusi su grėsmės tam tikrų asmenų arba institucijų saugumui veiksmiu. Šia kryptimi kriminalistinė profilaktinė funkcija gali būti realizuojama dvejopo pobūdžio veiksmais, kuriais, pirma, siekiama išpėti asmenį ar instituciją kuriai kyla grėsmė ir tuo pačiu aptarti atitinkamas priemonės, būdus bei metodus, kuriais galima būtų užtikrinti minėtųjų subjektų saugumą ir antra, tikrinti asmens saugumą.

3. Susijusi su aplinkybėmis, lemiančiomis grėsmę. Šia kryptimi kriminalistikos prevencinė funkcija gali būti realizuojama nuolat kontroliuojant atitinkamą teritoriją (pavyzdžiui, nuolat tikrinti gatvių apšvietimo būklę, vairuotojų blaivumą nuolatinį gyventojų informavimą apie reikiamus būdus bei priemonės, padedančias apsaugoti jų turtą ir pan.).

Taigi, kriminalistinė profilaktika gali būti realizuojama viso ikiteisminio tyrimo metu. Tačiau svarbiausia yra tai, kad kriminalistinė profilaktika turi būti nepertraukiama, nuolatinė ir efektyvi, kadangi tik taip ji įgyvendins visus jai keliamus tikslus bei uždavinius, ypač svarbius ir visai nusikaltimų prevencijai.

1.2. Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika ir jos reikšmė eismo įvykių prevencijai

1.2.1. Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sąvoka ir struktūra

Bendraja prasme charakteristika – “tai kokio nors reiškinių ar objekto apibūdinimas, jo skiriamų ypatybių nusakymas”⁴⁰. Terminas “kriminalistinė nusikaltimų charakteristika” kriminalistikos moksle pradėtas vartoti apie 1960 metus. Šios mokslinės kategorijos pradininkai yra Rusijos kriminalistikos mokyklos atstovai. Pasak S. Matulienės⁴¹, praktiškai visi Rytų Europos kriminalistai sutinka, kad kriminalistinė nusikaltimų charakteristika yra pagrindinis kiekvienos nusikaltimų tyrimo metodikos struktūros elementas.

Tuo tarpu Vakarų Europoje šis klausimas sprendžiamas kiek kitaip. Metodinės atskirų nusikaltimų rūšių tyrimo rekomendacijos čia taip pat prasideda tos rūšies nusikaltimų apibūdinimu, tačiau juose labiau dominuoja, ne kriminalistiniai (mūsų supratimu), o kriminologiniai duomenys: pateikiami statistiniai šios nusikaltimo rūšies rodikliai; išnagrinėjamos materialios baudžiamosios teisės normos numatančios atsakomybę už tokio

⁴⁰ Tarptautinių žodžių žodynas. Vilnius, 1999. P. 105.

⁴¹ S. Matulienė. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija: dr. disert.: soc. mokslai: teisė. Vilnius, 2004. P. 15.

pobūdžio nusikaltimų padarymą, pateikiama viktimologinė aukos charakteristika ir pan.⁴². Panašiai yra ir anglų – saksų teisinei sistemai priklausančiose valstybėse. Pavyzdžiui, Jungtinėse Amerikos Valstijose ketvirtąjį kriminalistikos sistemos skyrių “Specifiniai nusikaltimai”, sudarančiose atskirų nusikaltimų rūšių tyrimo metodikose, pateikiama ne kriminalistinė, bet baudžiamoji-teisinė atitinkamos nusikaltimo rūšies charakteristika. Čia nagrinėjami atitinkamo nusikaltimo sudėties elementai, atsižvelgiant į atskirų valstijų įstatymų skirtumus, pateikiama konkrečios nusikaltimo rūšies kriminologinė charakteristika, kur detaliam parodoma kiek yra padaroma tos rūšies nusikaltimų, koks jų sukeltos žalos dydis, pateikiama detali viktimologinė nukentėjusiojo charakteristika ir pan. Taip pat aprašomi labiausiai pasitaikantys tam tikros nusikaltimo rūšies padarymo būdai. Pavyzdžiui, nurodyti šie grobimų padarymo būdai:

1. “Pagal nusikaltimo būdo elementus: a) faktoriai, turintys įtakos grobimo objekto pasirinkimui; b) nusikaltimo padarymo laikas; c) maskavimosi pavyzdžiai; d) naudojamų įrankių rūšis; e) pasitraukimo iš įvykio vietos būdai.

2. Profesionalių nusikaltėlių grobimų padarymo būdai.

3. Apiplėšimo būdai pagal jų padarymo vietą: a) gatvėje; b) gyvenamosiose patalpose; c) komercinėse įstaigose; d) automobiliuose”⁴³.

Mokslinėje literatūroje, skirtoje kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sąvokos, struktūros, reikšmės ir kitų conceptualių klausimų analizei, galime sutikti įvairių nuomonių. Autorių nuomones dėl kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sąvokos, galima suskirstyti į dvi grupes. Viena iš šių grupių - sąvokos, kuriose detalizuojami kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūrą sudarantys elementai, kitą grupę sudaro sąvokos, kuriose kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūriniai elementai nėra vardijami.

Pirmąją kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sąvokų grupę sudaro sąvokos, kuriose detalizuojama vidinė kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūra. Čia būtų galima paminėti tokius mokslininkus kaip V. I. Kukliną⁴⁴, teigiantį, kad kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – tai tarpusavyje susijusių duomenų apie nusikaltimo padarymo mechanizmą ir būdus bei jų pasekmes ir kitus struktūrinius elementus, padedančius tinkamai panaudoti kriminalistines priemones, būdus ir metodus, tiriant ir įspėjant atskirų rūšių nusikaltimus. L.J. Drapkino nuomone kriminalistinė nusikaltimų charakteristika - tai “mokslinė kategorija, kurioje pakankamame konkretumo lygyje aprašyti tipiniai nusikalstamo įvykio, aplinkos, visuotinai pavojingos veikos padarymo būdo ir mechanizmo, įrodymų susidarymo ir lokalizacijos proceso požymiai ir savybės, tipologinės nusikaltėlių, nukentėjusiųjų asmenybės ir

⁴² M. Füllkrug. Die Bearbeitung von Sexualdelikten. // Lehr- und Studienbriefe der Kriminalistik.-1990, Nr. 10.

⁴³ А.Н. Гусаков Криминалистика США. Теория и практика ее применения.-Екатеринбург, 1993. С. 31.

⁴⁴ В.И. Куклин. Методика расследования отдельных видов преступлений. Иваново. 1983. С.46.

elgesio savybės, o taip pat pastovios kitų pasikėsimo objektų ypatybės”.⁴⁵ Prie šios grupės atstovų galima priskirti ir N. P. Jablokovą, kuris apibrėždamas kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką teigia, jog kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – “tai kriminalistiškai reikšmingų nusikaltimo požymių, kurie pasireiškia per nusikaltimo padarymo būdą ir mechanizmą, per nusikaltimo padarymo aplinką, o taip pat per atskirus nusikaltimo subjekto asmenybės bruožus, nukentėjusiojo savitumus, sistema”⁴⁶.

Antrosios grupės atstovai formuluodami kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sąvoką nedetalizuoja jos struktūrinių elementų. A.S. Šatalovo nuomone, kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką reikėtų suprasti, “kaip mokslinės informacijos apie tipinius, kriminalistiškai reikšmingus atitinkamos nusikaltimų rūšies (grupės) požymius, sąlygojančius kriminalistinių metodų, būdų ir priemonių taikymą, siekiant greitai atskleisti ir ištirti nusikaltimą, sistema”⁴⁷. N. Maročkino nuomone “kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – tai apibendrintų, būdingiausių kriminalistinių bruožų, požymių ir kitų nusikaltimo aplinkybių, turinčių svarbią mokslinę – praktinę reikšmę rengiant nusikaltimų tyrimo priemones ir metodus, sistema”⁴⁸. V. V. Radajevs kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką apibūdina kaip “žinių, apie atitinkamų kategorijų nusikaltimų tipinius nusikaltimo padarymo situacijos elementus, kriminalistiškai reikšmingus šių elementų tarpusavio ryšius ir pėdsakų susidarymo mechanizmo ypatumus, sistema”⁴⁹.

I.M. Luzginas mano, kad “nusikaltimų kriminalistinė charakteristika yra nusikaltimo informacinis modelis, nusikalstamo įvykio analogas”⁵⁰. Panašios pozicijos laikosi ir V.A. Obrazcovas, kuris kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką apibrėžia kaip “informacinį modelį, kuris atspindi tipinius, pasikartojančius, tam tikros nusikaltimų rūšies požymius”⁵¹. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika, V. A. Obrazcovo nuomone, apibūdina ne tik konkretų nusikaltimą, bet ir nusako visa tai, kas charakteringa absoliučiai tiriamos visumos daugumai. Jis teigia, kad nusikaltimų tyrimų praktikoje reikšmingos tam tikrų kategorijų nusikaltimų kriminalistinės charakteristikos. Kiekviena tokia charakteristika yra lyg sistematizuotas nusikaltimo požymių aprašymas ir paaiškinimas⁵².

⁴⁵ Pagal: A. С. Шаталов Сущность и содержание криминалистической характеристики преступлений // Следователь. 1999, №1. С. 22.

⁴⁶ Н. П. Яблоков. Криминалистическая методика расследования. Москва, 1985. С. 32.

⁴⁷ А.С. Шаталов. Сущность и содержание криминалистической характеристики преступлений // Следователь. 1999, №1. С. 24.

⁴⁸ Н. Марочкин. Понятие и содержание криминалистической характеристики в свете общих положений методики расследования преступлений. // Теисё. 1987, №. 22. Р. 124.

⁴⁹ В.В. Радаев. Криминалистическая характеристика преступлений и ее использование в следственной практике: Лекция. Волгоград, 1987. С. 4.

⁵⁰ Лузгин И.М. Некоторые аспекты криминалистической характеристики и место в ней данных о сокрытии преступлений // Криминалистическая характеристика преступлений. Москва. 1984.С.26.

⁵¹ Криминалистика: Учебник / Под ред В. А. Образцова. Москва,1997. С. 323-324.

⁵² Žr. Ten pat. Р. 324.

Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sąvokų suskirstymas į dvi grupes tėra sąlyginis. Štai S. Matulienė, apibendrindama įvairių autorių nuomones dėl kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sąvokos, išskiria 6 mokslininkų požiūrius į kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką:

1. “Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – tai tam tikros rūšies (grupės) nusikaltimų tipinių požymių informacinis modelis;
2. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – tai tipinių ryšių ir įrodomosios informacijos šaltinių idealus modelis;
3. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – tai tikėtinas įvykių modelis;
4. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – tai sistema duomenų (žinių) apie nusikaltimą, padedančių išaiškinti ir atskleisti nusikaltimus;
5. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – tai tam tikros rūšies nusikaltimų ypatumų sistema, turinti reikšmės tyrimui;
6. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – tai kriminalistiškai svarbių aprašomojo-statistinio pobūdžio duomenų (susijusių su tam tikros rūšies nusikaltimų požymiais, jų dėsningumais bei skirtumais) sistema”⁵³.

Trumpai apžvelgsime Lietuvos mokslininkų požiūrį į šią mokslinę kategoriją. Atskirus kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos klausimus savo daktaro disertacijose nagrinėjo R. Burda⁵⁴, A. Barkauskas⁵⁵. Daugiau šią temą gvildenęs P. Kuconis pateikia tokį kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos apibrėžimą – tai “nusikaltimų tyrimo veiklos savybių ir požymių, svarbių kriminalistikos požiūriu, apibūdinimas”⁵⁶. Vėliau jis pateikia kiek kitokią definiciją. Pasak jo, “kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką galima apibrėžti kaip duomenų (informacijos) apie nusikalstamos veikos ir jų kriminalistiškai svarbius požymius sistemą”⁵⁷. E. Palskys, M. Kazlauskas, P. Danisevičius kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką apibrėžia kaip tam tikros rūšies nusikaltimų tipiškų būdų visumą⁵⁸. Šiuo atveju galima pastebėti, kad kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos pagrindu laikomas nusikaltimo padarymo būdas, t.y. veiksmai, kuriais rengiamasi padaryti nusikaltimą, veiksmai, kuriais jis padaromas ir slepiamas.

Vienas pirmųjų darbų, Lietuvoje, kuriame kompleksiskai nagrinėjama kriminalistinės

⁵³ S. Matulienė. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija: dr. disert.: soc. mokslai: teisė. Vilnius, 2004. P. 17.

⁵⁴ Žr. Burda R. Nusikaltimai ekonomikai: sampratos modeliavimas ir šiuolaikinė tyrimo metodikos koncepcija: dr. disert.: soc. mokslai: teisė / LTU. Vilnius, 2000. P. 37-39.

⁵⁵ Žr. Barkauskas A. Nusikaltimo tyrimo versijų šiuolaikinė koncepcija ir jos plėtros kryptys: dr. disert.: soc. mokslai: teisė (6F) / LTU. Vilnius, 2000. P. 125-131.

⁵⁶ Kuconis P. Kriminalistinės nusikaltimų tyrimo charakteristikos sąvoka, struktūra ir reikšmė // Teisė, Nr.29.-V., 1995. P. 33.

⁵⁷ Kuconis P. Nusikaltimų finansams, tiriamų sumarinio proceso tvarka kriminalistinė charakteristika ir įrodinėtinos aplinkybės // Kriminalistikos ir teismo ekspertizės problemos. V, 1995. p. 24.

⁵⁸ E. Palskys, M. Kazlauskas, P. Danisevičius. Kriminalistika. Vilnius, 1985. P. 264-266.

nusikaltimų charakteristikos problematika yra S. Matulienės⁵⁹ daktaro disertacija, kurioje pateikiamas naujoviškas požiūris į kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sampratą. Minėta autorė teigia, kad kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką sudaro visuma (sistema) kriminalistiškai svarbių nusikaltimo požymių, išryškinančių nusikaltimą, jo padarymo mechanizmą bei dėsningumus. Manytume, jog ši sąvoka, atsižvelgiant į šią šiuolaikinę kriminalistikos būklę optimaliausiai apibrėžia šią mokslinę kategoriją.

Kyla klausimas kokios žinios gali būti įtrauktos į kriminalistinę vienos ar kitos rūšies ar grupės nusikaltimo kriminalistinę charakteristiką. Mokslinėje literatūroje pateikiami įvairūs kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūros modeliai, kuriuose įtraukiami skirtingi savo turiniu ir skaičiumi struktūriniai elementai.

Išsamios teorinės studijos skirtos kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūros analizei atliktos S. Matulienės disertaciniame darbe, kuriame taikant kontent analizės metodą išskiriami šios įvairių autorių minimos sudėtinės kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūros dalys: “nusikaltimo padarymo būdas; duomenys apie nusikaltėlio asmenybę, įpročius bei nusikalstamus ryšius, nusikaltėlio maskavimasis; duomenys apie nukentėjusiojo asmenybę arba pasikėsینimo objekto aprašymas; nusikaltimo padarymo aplinka ir sąlygos, laikas ir vieta; tipinės tyrimo situacijos; nusikaltimo padarymo motyvai ir tikslai; nusikaltimo padarymo priežastys ir sąlygos; nusikaltėlio paliekami pėdsakai, pėdsakų susidarymo mechanizmas; nusikaltimo padarymo mechanizmas; kaltės pobūdis; nusikaltimo pėdsakų slėpimo būdai ir kitos maskavimosi priemonės; nusikaltimo būklės aprašymas; pirminės informacijos charakteristika (pirminiai duomenys); įrodinėjimo dalyko charakteristika; nusikaltimo paplitimas; nusikaltimo aptikimo ir išaiškinimo ypatumai; įrankiai ir priemonės; kiti duomenys, gauti atlikus tam tikrus tyrimus, susijusius su kriminalistine nusikaltimų charakteristika; duomenys apie tipinius atskiros rūšies nusikaltimų būdus bei pėdsakų atspindžius, kurie atsiranda panaudojus tam tikrą būdą”⁶⁰.

Nors įvairūs autoriai pateikia skirtingus kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūros modelius, tačiau visi sutinka, kad kriminalistinė nusikaltimų charakteristika turi apjungti būtinus elementus, kurie sudarytų vientisą, koreliacinių ryšių susaistytą sistemą.

Lietuvos kriminalistai pateikia originalų požiūrį į kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūrą. R. Burda teigia, jog “remiantis tuo, kad kriminalistikos pagrindinė funkcija yra padėti realizuoti baudžiamąjį įstatymą, jos pagrindinės kategorijos turėtų glaudžiai sietis su baudžiamąja teise. Baudžiamajoje teisėje nusikaltimą apibūdina jo sudėtis. Nusikaltimo sudėtį transformavus kriminalistikos reikmėm, t.y. nusikaltimų tyrimui, ji galėtų tapti

⁵⁹ S. Matulienė. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija: dr. disert.: soc. mokslai: teisė. Vilnius, 2004. P. 21.

⁶⁰ Ten pat. P. 37-41.

kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos pagrindu”⁶¹. Šią nuomonę palaiko ir S. Matulienė bei S. Kuklianskis⁶². Anot jų, nusikaltimo subjektas kriminalistikoje suprantamas kaip asmuo padaręs nusikaltimą, objektas – suprantamas kaip nukentėjęsysis (ir nesvarbu ar tai privatus asmuo, ar įmonė, organizacija ir pan.), kuriam nusikaltimu padaryta žala, bei jo apyvarčioje buvęs pasikėsinimo objektas (pinigai, vertybės ir pan.), nusikaltimo objektyvioji pusė kriminalistikoje pavirsta nusikaltimo būdu, o subjektyvioji pusė – situacija, kuri suprantama kaip santykiai tarp į nusikaltimą įtrauktų žmonių ir tiesiogiai ar netiesiogiai su nusikaltimu susijusi aplinka. Tokių teiginių pagrindu siūloma keturelementė kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūra:

- nusikaltimo būdas;
- asmuo, padaręs nusikaltimą;
- nusikaltimo pasikėsinimo dalykas ir (arba) nukentėjęsysis;
- nusikaltimo situacija.

Nusikaltimo būdas – “asmens, padariusio nusikaltimą, pasirengimo, darymo ir slėpimo veiksmų sistema, determinuota subjektyvių ir objektyvių aplinkos veiksnių bei sujungta vieninga tyčia (planu)”⁶³. Galima pastebėti, kad toks nusikaltimo padarymo būdo apibrėžimas nusako jo vidinę struktūrą, kurią sudaro ruošimosi nusikaltimui veiksmai, veiksmai, kuriais nusikaltimas padaromas ir slėpiamas, sistema. Literatūroje yra keliamas klausimas: ar prie nusikaltimo padarymo būdo priskirtinas ir jo slėpimas? Kai kurie autoriai, kaip pvz. A. Barkauskas⁶⁴, nusikaltimo slėpimo būdą išskiria kaip atskirą kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos elementą. Gerai žinomas rusų kriminalistas G. G. Zuikovas pateikia nusikaltimo būdo apibrėžimą, kuriame pabrėžia nusikaltimo rengimosi, vykdymo ir slėpimo būdų būtinumą. Su tokia pat nusikaltimo padarymo būdo struktūra sutinka ir R. S. Belkinas, kuris dar pažymi, jog rengimasis, vykdymas ir nusikaltimo slėpimas turi būti įvykdomi esant tapačiam sumanymui, kada visi šie veiksmai yra tarpusavyje susiję ir nusikaltėlis dar jų neatlikęs jau žinojo jų eigą.⁶⁵ Kitaip tariant nusikaltimo maskavimo būdas į nusikaltimo būdą gali būti įtraukiamas tik tuomet, jeigu rengimąsi nusikaltimui, nusikaltimo padarymą ir slėpimą sieja vieninga tyčia, kuomet visi šie veiksmai tarpusavyje susieti į vieningą sistemą, ir subjektas dar nepadaręs nusikaltimo turi aiškų veiksmų planą kaip paslėpti nusikaltimą.

Kriminalistikoje nusikaltimo būdas gali būti įvairių struktūrų, pagrindinės yra šios:

⁶¹ R. Burda. Nusikaltimai ekonomikai: sampratos modeliavimas ir šiuolaikinė tyrimo metodikos koncepcija: dr. disert.: soc. mokslai: teisė / LTU.-V., 2000. P.39.

⁶² S. Kuklianskis, S. Matulienė. Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos samprata // Jurisprudencija. 2002, Nr. 29(21). P. 61.

⁶³ S. Matulienė. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija: dr. disert.: soc. mokslai: teisė. Vilnius, 2004. P. 60.

⁶⁴ A. Barkauskas. Nusikaltimo tyrimo versijų šiuolaikinė koncepcija ir jos plėtros kryptys: dr. disert.: soc. mokslai: teisė / LTU.-V., 2000. P. 129.

⁶⁵ P.C. Белкин. Курс криминалистики.-3-е изд., дополненное.-М., 2001. С. 731.

- “nusikaltimo būdas apima tris veiksmų elementus: pasiruošimą, nusikaltimo padarymą ir pasėkmių slėpimą;

- du veiksmo elementus: pasiruošimą ir nusikaltimo padarymą;

- du veiksmo elementus: nusikaltimo padarymą ir jo pėdsakų slėpimą;

- tik veiksmą, tiesiogiai susijusį su nusikaltimo padarymu ir visiškai sutampantį su juo”⁶⁶.

Asmuo, padaręs nusikaltimą. Nusikaltėlio asmenybę tyrinėja įvairių mokslo sričių specialistai, kaip pvz., kriminologijos, kriminalistikos, teismo psichologijos, teismo psichiatrijos ir kitų mokslų atstovai. Itin daug dėmesio šios problemos analizei skiriama kriminologijos moksle, kur stengiamasi išsiaiškinti kodėl žmogus padaro nusikaltimą. Tuo tarpu kriminalistikoje, atsižvelgiant į nusikaltimą padariusio asmens fizines, dvasines ir kitas savybes, atskleidžiamas žmogaus sugebėjimas padaryti nusikaltimą.

Nusikaltėlio asmenybės charakteristiką sudaro žinios apie kai kurias jo asmenines socialines – psichologines savybes, bruožus, nusikalstamą patirtį, profesiją, specialias žinias, lytį, amžių, tarpusavio santykių su nusikaltimo auka ypatybes.

Tiriant nusikaltėlio asmenybę, pastaruoju metu kriminalistikoje išryškėja dvi kryptys (etapai).

1. Kuomet renkama informacija apie nežinomo nusikaltėlio asmenybę, pagal nusikaltimo vietoje paliktus pėdsakus (rankų, kraujo, seilių ir kitų organizmo išskyrų), pagal tai, kokią informaciją suteikia liudytojai bei kiti šaltiniai. Ši informacija renkama siekiant nustatyti subjekto pasitraukimo kelius, organizuojant paiešką bei sulaikant. Dažniausiai tokia informacija suteikia žinias apie kokios nors žmonių grupės bendras savybes, tarp kurių gali būti ir nusikaltėlis. Todėl dar reikalingos kriminalistinės žinios apie tai, kas dažniausiai daro vienokio ar kitokio tipo nusikaltimus.

2. Kuomet aiškinamasi sulaikytojo asmenybę, siekiant ją kriminalistiškai įvertinti. Kriminalistinei nusikaltimų charakteristikai didelę reikšmę turi nusikaltėlio socialinės – demografinės ir socialinės – psichologinės asmenybės savybės, kurios ir nurodo į asmenybę, ją individualizuoja, o kartu ir charakterizuoja. Tai biografinio, anketinio pobūdžio duomenys (lytis, amžius, išsilavinimas, šeimyninė padėtis, veiklos pobūdis ir t.t.), duomenys apibūdinantys asmens gyvenimo būdą (elgesys darbe, laisvalaikiu, buityje), socialinės-psichologinės savybės (temperamentas, valia, emocijos). Tikslinga surinkti informaciją apie jo ryšius, elgesio ypatumus iki nusikaltimo padarymo, jo metu ir po nusikaltimo. Visa surinkta

⁶⁶ А.Ф. Облаков. Криминалистическая характеристика преступлений и криминалистические ситуации. Хабаровск. 1985. С.19.

informacija padės užmegzti kontaktą su subjektu, gauti teisingus parodymus, atskleisti nusikalstamą veiklą.

Nusikaltimo pasikėsavimo dalykas ir (arba) nukentėjusysis. Nukentėjusysis arba pasikėsavimo dalykas plačiaja prasme vadinamas pasikėsavimo objektu. Anot S. Matulienės, galima išskirti keturias tokių objektų grupes:

1. „Gyvosios gamtos objektai (žmonės, gyvūnai ir t.t.);
2. Negyvosios gamtos objektai (turtas, vertybės, daiktai ir pan.);
3. Informacija (duomenys);
4. Įvairaus pobūdžio sistemos (informacinės, technologinės, visuomenėje priimta tvarka – elgesio taisyklės, pareigūnų, įmonių, organizacijų, įstaigų veikla ir t.t.)⁶⁷.

Duomenys apie nukentėjusiojo amžių, profesiją, šeimyninę padėtį, gyvenimo būdą, elgesį, ryšių su nusikaltėliu pobūdį, tarpusavio ryšius su kitais asmenimis ir t.t. leidžia daryti išvadas apie nusikalstamą ar nenusikalstamą įvykdytų veiksmų pobūdį, juos kvalifikuoti, numatyti tyrimo veiksmų atlikimo taktinius būdus ir pagrindines tyrimo kryptis. Nukentėjusiojo parodymai tiriant daugelį nusikaltimų yra vienas iš įrodymų šaltinių, iš kurių gaunama informacija apie patį įvykį, nusikaltimo padarymo vietą, nusikaltėlio asmenybę, nukentėjusiojo elgesį ir jo vaidmenį atsirandant bei vystantis kriminalinei situacijai ir t.t.

Nors kriminalistika didesnę dėmesį skiria žmogui, kaip nukentėjusiajam, tačiau ne mažiau svarbus čia yra ir pasikėsavimo dalykas, nuo kurio priklauso nusikaltimo mechanizmas bei jo pobūdis.

Požymių sistema, kuri priklauso nukentėjusiojo asmenybei yra gana sudėtinga. Kriminalistiniu aspektu duomenys apie nukentėjusiojo asmenybės ir elgesio ypatumus yra skirstomi į: „demografinius duomenis (lytis, amžius, šeimyninė ir visuomeninė padėtis ir t.t.), duomenys apie fizines, biologines ir psichines ypatybes, apie gyvenimo būdą, vertybines orientacijas, ryšius, santykius su nusikalstamo pasaulio atstovais ir t.t.“⁶⁸.

Vienų ar kitų duomenų reikšmingumas be abejo nevienodas. Vienu atveju didžiausią kriminalistinę reikšmę turi žinios apie amžių, asmeninius ir tarpasmeninius ryšius, kitu – apie gyvenimo būdą, vertybines orientacijas, trečiu – apie fizinius ir psichinius ypatumus ir t.t. Atitinkamai tinkamiausių tyrimo metodų parinkimui paprastai naudojami skirtingi kriminalistiniai duomenys apie nukentėjusiųjų asmenybes. Tipinių nukentėjusiųjų savybių vienos ar kitos rūšies nusikaltimuose išskyrimas, jų analizė, apibendrinimas ir sistematizavimas leidžia sukurti kriminalistinę nukentėjusiųjų tipologiją.

⁶⁷ S. Matulienė. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija: dr. disert.: soc. mokslai: teisė. Vilnius, 2004. P. 117.

⁶⁸ Ten pat. P. 121.

Nusikaltimo situacija – “tai į nusikaltimą įtrauktų asmenų santykių įvairovės visuma prieš padarant nusikalstamą veiką, realizuojant ją ir po nusikaltimo padarymo”⁶⁹. V. V. Radajevas⁷⁰ nusikaltimo situacijos terminu apibūdina paties nusikaltimo požymius ir sąlygas, kuriose jis padaromas.

Situacija – tai tam tikra aplinka, kurią priimdamas atitinkamus sprendimus, įvertina nusikaltėlis. Kiekviena situacija egzistuoja konkrečiose laiko – erdvės ribose. Situacijos gali būti apribotos nedidele erdve ir trukti vos keletą sekundžių, bet gali apimti ir didelę teritoriją bei užtrukti ilgą laikotarpį. Reikėtų pažymėti, kad pati situacija kiekvienu konkrečiu atveju yra individuali, nors nusikaltėlis ir gali pasirinkti tą patį nusikaltimo padarymo būdą ar tuos pačius nusikaltimo padarymo įrankius, bet laiko faktorius bus jau visai kitas.

Nusikaltimo situacija kriminalistiniu aspektu - tai “įvairių tarpusavyje sąveikaujančių iki nusikaltimo padarymo ir nusikaltimo padarymo metu objektų, reiškinių ir procesų sistema, charakterizuojanti vietą, laiką, daiktines, gamtines – klimatinės ir kitas supančios aplinkos sąlygas, netiesioginių priešingo teisei veikimo dalyvių elgesio ypatybes, psichologinius ryšius tarp jų ir kitus objektyvios realybės faktorius, apibrėžiančius nusikaltimo padarymo galimybes, sąlygas ir kitas aplinkybes”⁷¹.

Nusikaltimo situacijos termino nedera painioti su tyrimo situacijos⁷² samprata. Kalbant apie tyrimo situacijos santykį su nusikaltimo situacija reikia pažymėti, jog nusikaltimo situacija charakterizuojama tokiais faktoriais, kurių visuma sudaro konkrečios veikos priežastis ir sąlygas, turinčias įtakos jos (veikos) padarymui. Kaip teigia G.A. Zorinas, nusikaltimo situacija - “tai dinamiškas perėjimas iš vienos būklės (nekriminalinės) į kitą (kriminalinę). Būtent dinamikos būklė suteikia pagrindą kalbėti apie nusikaltimo situacijos atsiradimą”⁷³. Tuo tarpu tyrimo situacija – “visuma aplinkybių (reiškinių, santykių), atsirandančių apibrėžtu laiku tiriant nusikaltimą”⁷⁴. Tai objektyvių ir subjektyvių faktorių sąlygojama *nusikaltimo tyrimo padėtis* tam tikru momentu.

Taigi, kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką sudaro visuma (sistema) kriminalistiškai svarbių nusikaltimo požymių, išryškinančių nusikaltimą, jo padarymo mechanizmą bei dėsningumus. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – tai dinamiška mokslinė kategorija, kurios turinys priklausomai nuo atskirų nusikaltimų rūšių ar grupių gali ir turi papildyti naujomis žiniomis.

⁶⁹ S. Matulienė. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija: dr. disert.: soc. mokslai: teisė. Vilnius, 2004. P. 136.

⁷⁰ В. В. Радаев. Криминалистическая характеристика преступлений и ее использование в следственной практике: Лекция.-Волгоград, 1987. С. 4.

⁷¹ Криминалистика / Под ред. Яблокова Н. П., Колдина В. Я.-М., 1990. С. 329.

⁷² Senesniuose literatūros šaltiniuose ši situacija įvardijama kaip tardymo situacija.

⁷³ Г. А. Зорин. Теоретические основы криминалистики. Мн., 2000. С. 50.

⁷⁴ S. Kuklianskis. Teorinės tardymo situacijų problemos // Kriminalinė justicija. 1996, T.5. P. 93.

1.2.2. Eismo įvykių kriminalistinės charakteristikos analizė nusikaltimų profilaktikos kontekste

Siekiant pažinti transporto eismo įvykius, būtina išnagrinėti jų kriminalistinę charakteristiką. Transporto eismo įvykių kriminalistinės charakteristikos pažinimas yra reikšmingas tiek nusikaltimo tyrimo procesui, tiek eismo įvykių prevencijos galimybėms nustatyti.

Prieš pradėdant eismo įvykių kriminalistinės charakteristikos analizę, norėtume glaustai pateikti eismo įvykių klasifikaciją. Taigi, eismo įvykiai kriminalistinėje literatūroje⁷⁵ yra skirstomi į:

- a) transporto priemonės užvažiavimas ant pėsčiojo;
- b) transporto priemonių susidūrimas;
- c) transporto priemonės apsvertimas;
- d) transporto priemonės užvažiavimas ant kliūtis;
- e) keleivių iškritimas.

Siekdami teorines nuostatas sugretinti su nusikaltimų tyrimo praktika atlikome Kauno apskrityje (Kauno m. VPK, Kauno raj. PK, Prienu PK, Birštono PK, Jonavos PK) tiriamų baudžiamųjų bylų (medžiagų), pradėtų pagal atskiras BK 281 str. dalis analizę. Buvo išanalizuota 81 baudžiamoji byla (medžiaga). Analizės metu nustatėme, kad dažniausiai sutinkama eismo įvykio rūšis tai transporto priemonių susidūrimas, kuris sudaro 58 proc. visų analizuotų bylų, 25 proc. sudaro transporto priemonės užvažiavimas ant pėsčiojo, 9 proc. transporto priemonės apsvertimas, 7 proc. transporto priemonės užvažiavimas ant kliūtis ir 1 proc. keleivių iškritimas. Daugumoje (68 proc.) mūsų analizuotų baudžiamųjų bylų (medžiagų) ikiteisminis tyrimas yra nutrauktas, 19 proc. bylų priimtas kaltinamasis aktas, 6 proc. bylų priimtas kaltinamasis nuosprendis, 3 proc. bylų priimtas baudžiamasis įsakymas, 4 proc. bylų dar nepriimtas joks procesinis sprendimas, kadangi atliekama autotechninė ekspertizė. Pagrindinės ikiteisminio tyrimo nutraukimo priežastys yra:

- nepadaryta nusikalstama veika, turinti nusikaltimo ar baudžiamojo nusižengimo požymių (LR BKP 3 str. 1 d.1 p.) – 46 proc.
- įtariamasis ir nukentėjęsysis susitaikė pagal LR BK 38 str. numatytais atvejais (LR BPK 212 str. 5 p.) – 34 proc.
- mirus kaltinamajam (LR BPK 3 str. 7 d.) – 11 proc.
- susižalojo pats kaltininkas – 9 proc.

Pagal kelių eismo įvykių atsiradimo priežastis juos galima suskirstyti į:

⁷⁵ Криминалистика / Под ред. В.А.Образцова. Москва, 1997. с. 693..

- įvykusius dėl žmonių (vairuotojai, keleiviai, asmenys, atsakingi už transporto priemonių ir kelių techninę būklę ir kt.) kaltės;

- sąlygotus neįveikiamos gamtos jėgos (potvynis, griūtis, žemės drebėjimas ir pan.), o taip pat įvykusius dėl atsitiktinio aplinkybių susiklostymo.

Dažniausiai kelių eismo įvykių įvyksta dėl to, kad Kelių eismo taisyklės (toliau KET) pažeidžia vairuotojai, pėstieji, keleiviai, dviratininkai, taip pat dėl grubių transporto ūkių darbuotojų techninės eksploatacijos taisyklių pažeidimų, blogos kelių būklės ir kelių eismo organizavimo kontrolės, neretai dėl gyvūnų kaltės.

Kelių eismo įvykių nusikalstama prigimtis atsiranda transporto priemonių eksploatavimo ir jų judėjimo keliais procese. Jie susiję su normalaus transporto darbo pažeidimais, dažnai yra lydimi žmonių aukų, materialinių nuostolių ir kitų žalingų pasekmių.

Kriminalistinėje literatūroje pateikiama, kad eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką apibūdina tokie elementai: susiklosčiusio eismo įvykio aplinka, įvykusio eismo įvykio būdų (mechanizmo) charakteristika, tipiniai materialūs pėdsakai, pažeidėjo asmenybės bruožai, pagrindinės eismo įvykio priežastys⁷⁶.

Analizuodami eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką, remsimės naujausioje mokslinėje literatūroje išdėstytu požiūriu į kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūrą, kur kriminalistinė charakteristika sudaryta iš nusikaltimo padarymo būdo, nusikaltimo situacijos, nukentėjusiojo arba pasikėsینimo dalyko bei nusikaltėlio charakteristikos.

Eismo įvykio padarymo būdas. Iš esmės eismo įvykis gali būti padarytas dviem būdais:

- 1) pažeidžiant kelių eismo saugumo taisykles;
- 2) pažeidžiant transporto priemonės eksploatavimo taisykles.

Kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimas gali pasireikšti leistino greičio viršijimu, šviesoforo ar eismo reguliuotojo signalų nepaisymu, išvažiavimu į priešingą eismo juostą, važiavimo eiliškumo sankryžose nesilaikymu, neteisingu lenkimu arba manevravimu kelyje, įvairių kelio ženklų ir nuorodų nesilaikymu ir kt.

Kelių transporto nusikaltimas gali būti įvykdytas tiek aktyviu, tiek pasyviu nusikaltimo padarymo būdu. Eismo saugumo taisyklių pažeidimas aktyviu nusikaltimo padarymo būdu tai:

- greičio viršijimas,
- važiavimas nesilaikant šviesoforo signalų,
- kitos transporto priemonės lenkimas neleistinoje vietoje,
- netinkamas manevravimas ir kt.

Pavyzdžiui, Kelių eismo taisyklių (KET) 174 punkte nustatyta, kad „gyvenvietėse visoms

⁷⁶ R. Burda, R. Krikščionas, E. Latauskienė, H. Malevski, S. Matulienė. Kriminalistikos taktika ir metodika. Mokomasis leidinys nuotolinėms studijoms. Vilnius, 2004. P. 133.

transporto priemonėms leidžiama važiuoti ne didesniu kaip 50 km/h greičiu“, tačiau vairuotojas mieste važiuoja 80 km/h greičiu, taip aktyviais veiksmais viršydamas maksimalų leistiną greitį.

Eismo įvykių įvykdymas pasyviu nusikaltimo padarymo būdu yra tuomet, kai eismo taisyklės įpareigoja atitinkamoje situacijoje veikti, esant transporto priemonę vairuojančio asmens pareigai bei galimybei veikti. Pavyzdžiui, KET 76 punktą nustato vairuotojui tokį įpareigojimą: „jeigu prieš pėsčiųjų perėją sustoja transporto priemonė, ta pačia kryptimi važiuojantis vairuotojas privalo sustoti ir vėl pradėti važiuoti tik įsitikinęs, kad perėjoje nėra pėsčiojo“. Eismo saugumo pažeidžiamas pasyviu nusikaltimo padarymo būdu kai:

- nepaisoma įspėjamųjų ženklų, sustabdžius transporto priemonę,
- stovima draudžiamoje vietoje,
- transporto priemonė nestabdoma atsiradus kliūčiai kelyje,
- užmiegame prie vairo ir kt.

Siekiant išsiaiškinti dėl kokių Kelių eismo taisyklių (toliau KET) ir transporto priemonių eksploatavimo pažeidimų dažniausiai įvyksta eismo įvykių, atlikome gyventojų apklausą. Buvo apklaustas 101 respondentas. Respondentai atrinkti atsitiktinės atrankos būdu. 91proc. apklaustųjų gyventojų yra vairuojantys transporto priemonę, 9 proc. – vairavimo teisės neturi. Apklausoje dalyvavusių vairuotojų stažas labai įvairus. Daugiausia (45 proc.) turi 11-20 m. stažą, 31 proc. turi 2-10 m. stažą, 24 proc. vairavimo stažas siekia 21-30 m. Iš apklausoje dalyvavusių 59 proc. sudarė vyrai ir 41 proc. - moterys. Daugiau nei pusė (59 proc.) apklaustų respondentų yra 30-41 m. amžiaus, 25 proc. 42-53 m. ir 16 proc. 18-29m. amžiaus. Apklausti įvairaus išsimokslinimo respondentai, iš kurių 32 proc. sudaro turintys neuniversitetinį neteisinį, 23 proc. įgiję universitetinį neteisinį, 23 proc. turinčių vidurinį išsimokslinimą, 13 proc. įgijusių universitetinį teisinį ir 9 proc. neuniversitetinį teisinį išsimokslinimą.

Visų pirma, respondentų klausėme ar jie patys dažnai pažeidžia KET. Paaiškėjo, kad tik 13 proc. jų niekada nepažeidžia KET, 42 proc. teigia tai darantys retai, taip pat 42 proc. nurodo, kad KET pažeidžia kartais. Tik 3 proc. pažymi, kad KET pažeidimus daro dažnai. Kai kurie apklaustieji teigiantys, kad nepažeidžia KET, apklausos eigoje nurodo, kad vis tik ir jie neprisisega saugos diržų kaip keleivis sėdintis transporto priemonės priekyje, ar transporto priemonės gale.

Atlikdami empirinį tyrimą siekėme nustatyti kas, gyventojų nuomone, dažniausiai sukelia eismo įvykius. Gyventojų nuomonė dėl KET pažeidimų, tampančių eismo įvykių priežastimis pasiskirstė taip (atsakant į šį klausimą respondentų buvo prašoma pažymėti 5 jų nuomone reikšmingiausias pažeidimus). Respondentų atsakymus pateikiant pagal jų nuomonę reikšmingiausias priežastis:

- 1) nustatyto greičio viršijimas – 97 proc.;

- 2) vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų – 97 proc.;
- 3) pavojingas ir chuliganiškas vairavimas -78 proc. ;
- 4) lenkimo taisyklių pažeidimai – 59 proc.;
- 5) transporto priemonių vairavimas neturint teisės vairuoti – 38 proc.;
- 6) pėsčiųjų daromi Kelių eismo taisyklių pažeidimai – 31 proc.;
- 7) kelio ženklų reikalavimų nesilaikymas – 22 proc.;
- 8) eismo automagistralinėse ir greitkeliuose taisyklių pažeidimai – 13 proc..
- 9) važiavimo pradžios ir manevravimo taisyklių pažeidimai – 9 proc.;
- 10) važiavimo per geležinkelio pervažas taisyklių pažeidimas – 6 proc.;
- 11) eismo reguliavimo signalų pažeidimai – 6 proc.;
- 12) naudojimasis saugos diržai, taip pat motociklininko šalmais tvarkos pažeidimas – 3 proc.;
- 13) šviesos prietaisų naudojimo taisyklių pažeidimai – 3 proc.;
- 14) sustojimo ir stovėjimo taisyklių pažeidimai – 3 proc.;
- 15) vairuotojų pareigų pėstiesiems nesilaikymas – 0 proc.;

Kaip matome, dažniausiai nurodomi eismo įvykių padarymo būdai tai nustatyto greičio viršijimas ir vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų

Greičio viršijimas iš tiesų didelė problema Lietuvos keliuose. Atsižvelgdamas į tai, kad greičio viršijimas yra viena iš dažniausių eismo įvykių priežasčių, Lietuvos Respublikos Seimas, priėmė Administracinių teisės pažeidimų kodekso (ATPK) pataisas, pagal kurias griežtinamos baudos už greičio viršijimą – nuo įspėjimo, jei greitis viršijamas iki 10km/h., iki penkių tūkstančių litų su transporto priemonės konfiskavimu arba administraciniu areštu nuo dvidešimties iki trisdešimties parų su transporto priemonės konfiskavimu, jei transporto priemonę vairuoja asmuo, neturintis tam teisės ir apsvaigęs nuo svaigiųjų medžiagų.⁷⁷

Dažniausiai kelių eismo įvykiai įvyksta dėl to, kad Kelių eismo taisykles pažeidžia vairuotojai, pėstieji, keleiviai, dviratininkai, taip pat dėl grubių transporto ūkių darbuotojų techninės eksploatacijos taisyklių pažeidimų, blogos kelių būklės ir kelių eismo organizavimo kontrolės, neretai dėl gyvūnų kaltės.

A. P. Vasiljevas jau pakankamai senai yra pastebėjęs, kad vairuotojų klaidos, vairuojant transporto priemonę ir pažeidžiant KET yra pagrindinė daugumos eismo įvykių priežastis. Tačiau šios klaidos dažnai yra susiję su kelių trūkumais ir blogomis oro sąlygomis, kurie daugeliu atvejų

⁷⁷

yra viena iš aktyviųjų ir tiesioginių priežasčių, o neretai – ir pagrindinė eismo įvykių priežastimi.⁷⁸

Kelių eismo taisyklių pažeidimas iš vairuotojo pusės dažniausiai pasireiškia tuo, kad:

- viršijamas saugus greitis manevruojant (posūkyje, lenkiant, bandant išvengti susidūrimo arba užvažiavimo, apvažiuojant kliūtį arba dėl kelio nelygumų), įvažiavus į blogesnės būklės kelio ruožą;

- sudaroma avarinė situacija;
- nesilaikoma sankryžų pravažiavimo eiliškumo;
- nerodomi arba neteisingai rodomi įspėjamieji signalai;
- neteisingai apskaičiuojamas minimalus stabdymo kelias atsižvelgiant į judėjimo greitį ir kelio dangos būklę;

greitį ir kelio dangos būklę;

- pažeidžiami šviesoforo signalo, kelio ženklų, rodyklių ir kelio žymėjimo reikalavimai;

- nepaisoma saugaus atstumo;
- netikėtai išvažiuojama į priešingą eismo juostą ir apakinama žibintų šviesa;
- stovima važiuojamojoje kelio dalyje be apšvietimo;
- pažeidžiamos keleivių vežimo taisyklės;
- pažeidžiamos lenkimo taisyklės ir kt.⁷⁹.

Lietuvoje pagrindinės eismo įvykių, kurių metu žūsta bei sužeidžiami žmonės, priežastys yra leistino greičio viršijimas, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio ir psichotropinių medžiagų ar neturint vairuotojo pažymėjimo, praktinės vairavimo patirties stoka, nesinaudojimas saugos diržais bei pėsčiųjų nesaugus elgesys kelyje. Saugaus greičio nepasirinkimas – tai viena iš didžiausių problemų šalies keliuose, su kuria kovoti skiriamos didelės lėšos ir žmogiškieji resursai. Policijos departamento Eismo priežiūros tarnybos duomenimis, kasmet Lietuvoje dėl saugaus greičio nepasirinkimo įvyksta apie 1200 eismo įvykių, žūsta apie 300 žmonių ir apie 2500 sužeidžiama⁸⁰.

Kelių eismo taisyklių pažeidimas iš pėsčiojo pusės dažniausiai pasireiškia tuo, kad:

- pėstysis netikėtai pasirodo iš už kliūties (pavyzdžiui, iš už stotelėje stovinčio autobuso, automobilio prie šaligatvio arba kelkraščio);

- pėstysis staiga išeina iš už judančios transporto priemonės, važiuojančios ta pačia arba priešinga kryptimi;

⁷⁸ Васильев А.П. Состояние дорог и безопасность дорог и автомобилей в сложных погодных условиях. – М.: Транспорт, 1976, с. 158-159.

⁷⁹ Криминалистика / Под ред. В.А.Образцова. Москва, 1997. с. 695.

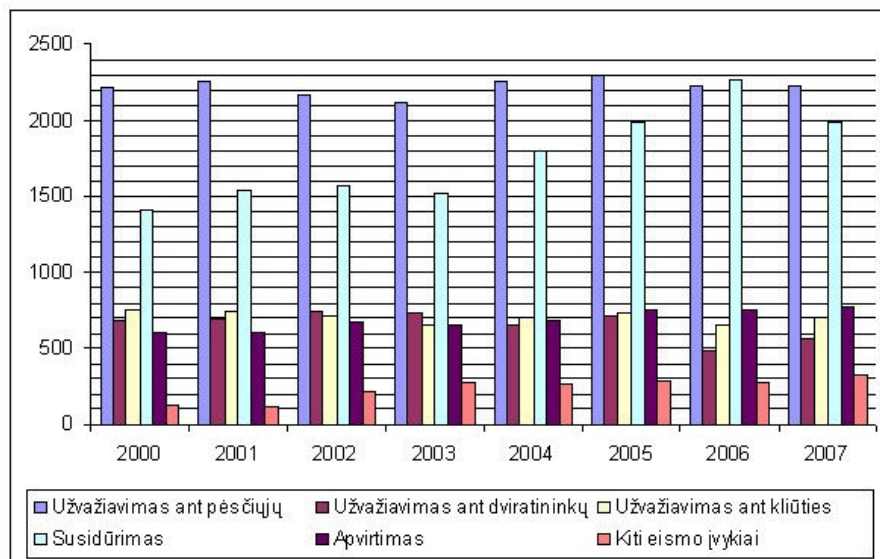
⁸⁰ Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos statistika 2006-2007 m., http://www.lpept.lt/lt/statistika/ket/KET2006_200712.pdf

- nenusakomas pėsčiojo elgesys, kuriam esant vairuotojas yra klaidingai įsitikinęs, kad jis su pėsčiuoju turi tarpusavio kontaktą (pavyzdžiui, pėstysis, laukęs kol pravažiuos automobilis, staiga bėga skersai gatvės);

- pėstysis išeina į važiuojamąją dalį toje vietoje, kur tai yra uždrausta;
- pėstysis staiga išeina iš neapšviestos kelio zonos;
- pažeidžiamos pažymėtų perėjų ir sankryžų zonų perėjimo taisyklės ir kt.⁸¹.

Žvelgdami į bendrą atskirų eismo įvykių rūšių statistiką Lietuvoje galime pastebėti, kad didžiausią jų dalį sudaro užvažiavimas ant pėsčiųjų, tai sudaro 33,8 proc. visų eismo įvykių (žr. 1 pav.).

1 pav. Eismo įvykių pasiskirstymas pagal rūšis 2000-2007 m.



Eismo įvykių padarymo būdams charakteringa tai, kad transporto priemonė čia yra traktuojama kaip nusikaltimo padarymo įrankis. Neretas atvejis, kuomet eismo įvykis padaromas dėl netvarkingos transporto priemonės, dėl netinkamų, oro sąlygas neatitinančių padangų.

Pagal Valstybinės kelių transporto inspekcijos 2007 m. lapkričio 20 - 23 dienomis atliktą įvairiose Lietuvos vietose tyrimą, kurio metu buvo tikrinama transporto priemonių techninė būklė, iš 158 patikrintų automobilių net 75 buvo techniškai netvarkingi⁸². Nustatyti šie techninės būklės trūkumai: netvarkingi apšvietimo prietaisai, įrengti tamsinti šoniniai priekiniai stiklai, netvarkinga išmetimo sistema, netvarkinga stabdžių sistema, keletas automobilių buvo be galiojančios techninės apžiūros.

Nusikaltimo situacija. Nusikaltimo (šiuo atveju eismo įvykio) situacijos struktūrą sudaro grupė veiksnių, apibūdinančių susidariusią nusikaltimo situaciją. Tai laiko, vietos sąlygos,

⁸¹ Криминалистика / Под ред. В.А.Образцова. Москва, 1997. С. 695; Аверьянова, Т, Белкин, Р., Корухов, Ю, Россинская Е. (1999). Криминалистика. Под ред. Р.Белкина. Москва. С. 702.

⁸² <http://www.autotau.lt/lit.php/5717>, prisijungimo data ir laikas: 2008-11-08, 13.00 val.

meteorologinės sąlygos, gamybiniai veiksniai, elgesio veiksniai, fizikiniai – cheminiai veiksniai ir kt.

Kalbant apie elgesio veiksnius pabrėžtina, kad eismo įvykiams būdinga tai, kad juos dažniausiai sukelia vairuotojai, kurie pervertina savo galimybes, vairuoja neblaivūs arba yra intensyvus eismas, nepatenkinamos meteorologinės sąlygos ir pan.

Kelių eismo įvykis yra situacija, kuri apribota nedidele erdve ir trunka vos kelias sekundes. Tačiau laiką galime suvokti ne tik kaip paties įvykio trukmę, tačiau ir kaip paros, metų laiką. Daugelis eismo įvykių padaroma tamsiu paros metu, esant prieblandai, kai susiaurėja vairuotojo matymo laukas. Pavyzdžiui, 2007 m. lapkričio 07d. Kaune, veiverių g. automobilis parbloškė ir sužalojo per nereguliuojamą pėsčiųjų perėją ėjusią peščiąją. Oro sąlygos buvo geros, kelio ruožas tiesus, tačiau buvo tamsus paros metas, o pėsčioji neturėjo jokių atšvaitų. Tai ir buvo šio eismo įvykio priežastis (Bylos Nr. 20-01-01200-07). Tenka pažymėti, kad tamsiu paros metu stengiasi prisidengti ir asmenys, kurie vairuoja neblaivūs arba apsvaigę nuo narkotinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, manydami, kad nepastebėti galės pasiekti jiems reikalingą vietą ir labai dažnai sukelia eismo įvykius.

Kalbant apie metų laiką, svarbios yra ir meteorologinės sąlygos. Štai, kritulių, lijundros, pūgos, rūko ar kitų meteorologinių reiškinių metu eismo sąlygos keliuose tampa sudėtingesnės nei įprasta. Nustatyta, kad esant nepalankiems meteorologiniams reiškiniams keliuose, įvyksta daugiau eismo įvykių, daugiau žmonių žūsta ar būna sužeisti, be to, patiriama nemažų materialinių nuostolių. Dar didesnį pavojų sukelia kelių pavojingų meteorologinių reiškinių kompleksas, ypač besiformuojantis tamsiuoju paros metu. Todėl kaip pažymi A. Perry, L. Symons⁸³, laiku informuojant transporto priemonių vairuotojus bei atitinkamas tarnybas apie pavojingus meteorologinius reiškinius, galima išvengti ir dalies autoįvykių bei žmonių aukų skaičiaus, sutaupyti nemažai lėšų, skirtų kelių priežiūrai, sveikatos apsaugos sistemai ir t.t.

Pagal poveikį eismo saugumui pavojingus meteorologinius reiškinius galima suskirstyti į:

- 1) turinčius įtakos matomumui: krituliai (lietus, sniegas, šlapdriba, kruša), rūkas, pūga;
- 2) turinčius tiesioginės įtakos kelio dangos pokyčiams: lijundra, plikledis, krituliai, pūga,
- 3) turinčius įtakos transporto priemonių stabilumui kelyje: stiprus vėjas.

Statistiškai nustatyta, jog vėlyvą rudenį ir žiemą, kai būna šlapdriba, susidaro plikledis ar stipriai pusto, dėl slidaus kelio ir blogo matomumo avarijų padaroma kur kas daugiau nei šiltuoju metų laiku. Lietuvos meteorologai, atlikę tyrimus, nustatė, kad didžiausia avarijų tikimybė yra lijundros, šlapdribos metu.⁸⁴ Kalbant apie pavojingiausius mėnesius, yra nustatyta, kad

⁸³ A. Perry, L. Symons. The winter maintenance of highways. 1991; A. Perry, L. Symons (eds). *Highway meteorology*. London: E & FN Spon;

⁸⁴ J. Kažys, D. Valiukas, E. Rimkus. Meteorologinių sąlygų nulemtos avaringumo Lietuvos keliuose įvertinimas // *geografija*, 2004. T.40, Nr.2. P.5-10.

daugiausiai avarijų įvyksta spalio mėnesį, o mažiausiai – balandžio. Taip yra todėl, kad rudenį, staiga pablogėjus oro sąlygoms, vairuotojai būna nepasiruošę tokiam pablogėjimui ir dėl to įvyksta daug avarijų. Štai baudžiamojoje byloje Nr. 20-1-001320-07 Kaune Baltų pr. vairuotojas nesuvaldė slysti pradėjusio automobilio ir partrenkė bei sužalojo pėsčiąją. Kitoje byloje N. 80-1-00097-07 apie 18.05 val. Vilnius-Prienai-Marijampolė 90 km, pil. V.P. nesuvaldė jam priklausančio automobilio Audi 80, nuvažiavo nuo kelio ir atsitrenkė į kelio dangą.

Užsienyje atliktų tyrimų duomenimis⁸⁵, eismo įvykių padažnėjimas lyjant svyruoja nuo 50 iki 100 procentų, o sniego poveikis yra dar didesnis, tačiau nustatyta, kad, kai eismo įvykių padaugėja dėl gausiai iškritusio sniego, mažiau žmonių žūsta ar būna sužeisti, ir tai yra susiję su tuo, kad žiemos metu vairuotojai važiuoja mažesniu greičiu.

V.P. Vasiljevo teigimu, kelio būklės ir meteorologiniai faktoriai, turi mechaninę įtaką sistemai „vairuotojas – transporto priemonė“, arba psichofiziologinę įtaką vairuotojui bei tam, kaip jis suvokia eismo sąlygas.⁸⁶

Kelių transporto priemonės juda keliais, todėl visiškai suprantama, kad eismo įvykio vieta yra keliai. Teisės aktai, reglamentuojantys eismo saugumą, leidžia laikyti eismo įvykiu ne tik kelyje, bet ir viešose arba privačiose teritorijose įvykusią nelaimę, kai, dalyvaujant judančiam transporto priemonei, atsiranda sunkūs padariniai. Taigi kelių transporto pažeidimai gali būti padaryti ne tik gatvėje, greitkelyje, bet ir automobilių stovėjimo aikštelėje, uždaramame gamyklos ar privataus gyvenamojo namo kieme, laukuose ir kt.

Nukentėjusysis arba pasikėsینimo dalykas. Kriminalistinėje nusikalstamų veikų charakteristikoje pasikėsینimo objektas visuomet pasižymi konkretumu: turi savo pavadinimą, požymius, paskirtį, individualius požymius, kam tai priklauso, kas tuo naudojasi. Nusikaltimo pasikėsینimo objektas pasižymi tokia savybe, kad pritraukia nusikaltėlio dėmesį, tenkina jo norus ir, atvirkščiai, sutrukdo atlikti nusikalstamus veiksmus. Todėl pasikėsینimo objektas daro įtaką nusikaltėlio elgesiui, dažnai tampa pasikėsینimo priežastimi, sąlygoja nusikaltimo tikslus, motyvus, nusikaltėlio veiksmų pobūdį⁸⁷.

Nukentėjusiuoju pripažįstamas asmuo, kuriam yra padaryta fizinė, moralinė ar turtinė žala, ir jis yra betarpiškai susijęs su nusikaltimo pasiruošimu, nusikalstamų kėslių realizavimu bei slėpimu. Nagrinėjant nukentėjusiojo sampratą kriminalistikoje, reikia pasakyti, kad būtina atkreipti dėmesį į tai, kad nukentėjusysis vienu atveju gali būti kaip galutinis nusikaltimo tikslas, antru – kaip priemonė paslėpti nusikaltimą, trečiu – kaip kliūtis padaryti nusikaltimą, ketvirtu –

⁸⁵ Polutikof J. Road accidents and weather, 1991.

⁸⁶ Васильев А.П. Состояние дорог и безопасность дорог и автомобилей в сложных погодных условиях. – М.: Транспорт, 1976, с. 158-159.

⁸⁷ Matulienė S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (01). - Vilnius, 2004. P. 113.

kaip sąlyga, determinuojanti nusikaltimo būdą ir t.t.

Reikia pabrėžti, kad egzistuoja tam tikri koreliaciniai ryšiai tarp nukentėjusiojo ir nusikaltimo situacijos. Nukentėjusiojo vaidmuo nusikaltimo situacijoje priklauso nuo daugelio veiksnių: nuo nukentėjusiojo būklės ypatumų (nuovargis, girtumas), asmens fizinės sveikatos būklės, nukentėjusiojo veiksmų, pasižyminčių lengvabūdiškumu bei priešišku, nukentėjusiojo teisių (kurios saugo jo neliečiamumą) pažeidimo, asmens veiksmų, apibūdinančių jo atsainų požiūrį į savo vertybes, garbę, savo turto apsaugą ir pan. Nukentėjusiojo asmenybės analizė leidžia objektyviai įvertinti nusikaltimo įvykį, iškelti pagrįstas versijas apie nusikaltėlį ir jo elgesio motyvus, nustatyti nusikaltimo priežastis ir aplinkybes, nulėmusias jo padarymą⁸⁸.

Pavyzdžiui, baudžiamojoje byloje Nr. 79-1-0020-07, 2008 m. vasario 11 d. automobilis parbloškė ir sužalojo per gatvę ne pėsčiųjų perėjoje ėjusią pėsčiąją. Buvo nustatyta, kad pėsčioji buvo neblaivi. Jai nustatytas 2 promilių girtumas. Ši situacija tik įrodo, kad saugumu keliuose turi rūpintis ne tik vairuotojai, bet ir patys pėstieji.

Asmens padariusio eismo įvykį bruožai. Nusikaltėlio asmenybę tyrinėja įvairių mokslo sričių specialistai, kaip pvz., kriminologijos, kriminalistikos, teismo psichologijos, teismo psichiatrijos ir kitų mokslų atstovai. Itin daug dėmesio šios problemos analizei skiriama kriminologijos moksle, kur stengiamasi išsiaiškinti kodėl žmogus padaro nusikaltimą. Tuo tarpu kriminalistikoje, atsižvelgiant į nusikaltimą padariusio asmens fizines, dvasines ir kitas savybes, atskleidžiamas žmogaus sugebėjimas padaryti nusikaltimą.

Nusikaltėlio asmenybės charakteristiką sudaro žinios apie kai kurias jo asmenines socialines – psichologines savybes, bruožus, nusikalstamą patirtį, profesiją, specialias žinias, lytį, amžių, tarpusavio santykių su nusikaltimo auka ypatybes ir kt..

Lietuvos Respublikos teisės aktuose nėra nustatyta aukštesnė amžiaus riba dėl maksimalaus teisę vairuoti kelių transporto priemonę galinčio turėti asmens amžiaus. Tačiau moksliniais tyrimais įrodyta, jog rizika patekti į autoįvykį pastebimai padidėja sulaukus 65 – 70 metų.

Viena pagrindinių eismo įvykių priežasčių Lietuvoje yra ta, kad juos sukelia apsvaigę nuo alkoholio vairuotojai. Visiems žinomas faktas, kad alkoholio vartojimas rimtai pažeidžia normalią galvos smegenų veiklą ir ženkliai sumažina vairuotojo gebėjimą saugiai valdyti transporto priemonę. Apsvaigimo nuo alkoholio sunkumas priklauso ne tik nuo išgerto alkoholio kiekio, bet ir individualių žmogaus organizmo savybių, jo amžiaus, kūno masės, fizinio ir psichinio nuovargio, pripratimo vartoti alkoholį bei kitų faktorių. Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos duomenimis⁸⁹, 2007 m. dėl neblaivių vairuotojų kaltės įvyko 801 eismo

⁸⁸ Matulienė S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija, socialiniai mokslai, teisė (01). - Vilnius, 2004. P. 123-127.

⁸⁹ Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos statistika 2006-2007 m.

įvykis. Tai sudaro net 12,1 proc. visų eismo įvykių. Juose žuvo 69 žmonės (2006 m. per tiek pat laiko žuvo 67 žmonės), 1211 buvo sužeisti (2006 m. sužeistas 1171 žmogus).

Pavyzdžiui, baudžiamojoje byloje Nr. 20-1-0140-08, neblaivus vairuotojas (2,44 promilės alkoholio kiekio kraujyje), nesuvaldęs automobilio, užvažiavo ant šaligatvio ir partrenkė bei sužalojo tuo pačiu metu šaligatviu ėjusią pėsčiąją.

Kaip jau buvo minėta, apklausoje dalyvavę gyventojai, vairuotojų girtumą taip pat įvardino kaip vieną iš svarbiausių priežasčių sukeliančių eismo įvykius.

Vairavimui gali turėti įtakos pervargimas. Dažniausiai pervargus ima miegas, todėl tokios būklės vairuoti yra ypač pavojinga. Tyrimais įrodyta, kad iki 25 proc. visų autoįvykių sukelia asmenys mieguisti dienos metu. 20 proc. autoįvykių sukeltų užmigusių prie vairo asmenų, baigiasi mirtimi arba sunkiomis traumomis. Tyrimais įrodyta, kad žmogaus, penkias dienas iš eilės miegojusio vieną valandą mažiau nei įprasta, vairavimo įgūdžiai blogesni nei vairuotojo iš vakaro gausiai vartojusio alkoholio.⁹⁰

Eismo įvykis yra labai glaudžiai susijusi su žmogaus elgesiu, mąstymu, įgūdžiais. Čia ir pasireiškia vairavimo kultūra, šios kultūros trūkumas ar jos nebuvimas. Manome, kad vairavimo kultūra yra susijusi su per mažu dėmesiu kitiems eismo dalyviams, nepagarba, nepakantumu, perdėtu pranašumo demonstravimu. Taip pat vairavimo kultūros trūkumui daro įtaką praktiškai bendravimo nebuvimas tarp vairuotojų. Juk dažniausiai, kai yra pažeidžiamos kelių eismo taisyklės ir įvyksta avarinė situacija, jokių pasekmių nekyla arba jos būna labai nežymios. Po kelių minučių vairuotojas būna nutolęs nuo tos vietos ir pamiršta tą įvykį, jam nebereikia klausytis kito vairuotojo priekaištų. Vadinasi, nėra „jokio grįžtamojo ryšio, kuris mus auklėtų ir verstų laikytis taisyklių.“⁹¹ Kadangi nėra jokių pasekmių, sankcijų, elgesys kartojasi, kol galiausiai įvyksta eismo įvykis su skaudžiomis pasekmėmis.

Taigi, galime padaryti išvadą, kad vairavimo kultūra padidės, kai pradės keistis pati visuomenė, jos suvokimas. Dažnai eismo įvykis įvyksta ne tik dėl vieno eismo dalyvio veiksmų. Todėl tiriant eismo įvykių bylas, būtina atkreipti dėmesį, kad neretai eismo įvykiai įvyksta dėl kelių priežasčių (pvz., dviejų transporto priemonių susidūrimas, kada vairuotojas viršijo leistiną greitį ir pažeidė lenkimo taisyklės, o kitas – pažeidė manevravimo ir persirikiavimo iš vienos eismo juostos į kitą, taisyklės). Todėl yra svarbu nustatyti visas priežastis, lėmusias eismo įvykių kilimą, atkreipti dėmesį į atskirų eismo įvykių kriminalistinės charakteristikos elementų priežastinius ryšius.

http://www.lpept.lt/lt/statistika/ket/KET2006_200712.pdf

⁹⁰ <http://www.delfi.lt/archive/article.php?id=15248986>

⁹¹ A. Gužys. Eismo problemos ir žmogiškas faktorius //Lietuvos keliai, 2004, Nr. 2

2. EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO IR PROFILAKTIKOS PRAKTIKA: DABARTIS IR TOBULINIMO PERSPEKTYVOS

2.1. Eismo įvykių ikiteisminio tyrimo praktikos analizė

Tiriant eismo įvykius, būtina žinoti aplinkybes, kurias reikia nustatyti atliekant eismo įvykių ikiteisminį tyrimą. K. Stungio teigimu, „tiriant autoįvykio bylas, būtina nustatyti, kada, kur ir kokiomis aplinkybėmis įvyko autoįvykis, kokios priežastys lėmė šį autoįvykį, kokie eismo dalyvių veiksmai turėjo įtakos autoįvykiui ir jo padariniams“⁹².

Siekdami išsiaiškinti tiek eismo įvykių ikiteisminio tyrimo praktikoje, tiek jų prevencijoje kylančias problemas, atlikome ikiteisminio tyrimo pareigūnų apklausą. Mūsų atliktos apklausos metu, buvo apklausti 92 ikiteisminio tyrimo pareigūnai, kurių dauguma (65 proc.) turi universitetinį teisinį išsimokslinimą, 17 proc. turi neuniversitetinį teisinį, 8 proc. universitetinį neteisinį, 5 proc. neuniversitetinį teisinį ir 5 proc. - vidurinį išsimokslinimą. Didžiausiam skaičiui (35 proc.) apklausoje dalyvavusių pareigūnų tenka tirti daugiau nei 50 eismo įvykių per metus.

Paprastai į įvykio vietą, gavus informaciją apie eismo įvykį, pirmieji atvyksta policijos patruliai. Remiantis Generalinio komisaro įsakymu atvykę į įvykio vietą policijos pareigūnai privalo sutikslinti įvykį ir perduoti patikslintą informaciją apie eismo įvykį budėtojiui, kuris nedelsiant turi į įvykio vietą išsiųsti operatyvinę grupę, susidedančią iš tyrėjo bei specialistų⁹³.

Viena iš policijos pareigūnų, atvykusių į eismo įvykio vietą, pareigų pasirūpinti nukentėjusiais, jei dar neiškviesta, iškviešti medicinos pagalbą. Policijos pareigūnų veiksmus įvykio vietoje reglamentuojanti Lietuvos policijos Generalinio komisaro Policijos patrulių veiklos instrukcija numato ir daugiau policijos pareigūnų pareigų, kurias jie privalo atlikti įvykio vietoje, kaip antai, esant būtinybei eismo įvykio vietą atitverti atitvėrimo priemonėmis arba kitaip ją pažymėti; užtikrinti savo ir kitų žmonių saugumą bei eismo įvykio vietos apsaugą; imtis visų galimų priemonių eismo įvykyje dalyvavusių asmenų turtui gelbėti ir (ar) apsaugoti; nustatyti transporto priemonių vairuotojus, asmenis, susijusius su eismo įvykiu, ir liudytojus; stebėti, kad eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės liktų savo vietose, kad nebūtų naikinami ar klastojami palikti pėdsakai; jei eismo įvykio metu atitrūkusios nuo automobilio detalės (kroviny) išsibarstė po važiuojamąją dalį ir dėl to kitų transporto priemonių eismas tapo nebeįmanomas, jas nufotografuoti (nufilmuoti) ir (arba) pažymėjus (dažais, kreida ir kt.) vietas, kur jos (jis) buvo, pašalinti; surašyti tarnybinį pranešimą, kuriame nurodyti visas eismo įvykio aplinkybes,

⁹² K.Stungys. Autoįvykio vietos tyrimas. LTA. 2000. P. 10

⁹³ LR Generalinio komisaro 2003-07-28 įsakymo Nr. V-434 „Dėl LR Generalinio komisaro 2001-06-25 įsakymo Nr. 278 „Dėl policijos įstaių budėtojų padalinio darbo organizavimo instrukcijos patvirtinimo“ pakeitimo“ 3 p.

vairuotojų, nukentėjusiųjų, liudytojų duomenis, rastus daiktus ir pėdsakus, eismo, meteorologines sąlygas ir kt.⁹⁴

Taigi, viena iš svarbių policijos pareigūnams tenkančių pareigų apsaugoti įvykio vietą iki tyrimo grupės atvykimo. Mūsų atliktos apklausos metu, buvo nustatyta, kad atvykę į įvykio vietą jos saugumu visada pasirūpina 45 proc. ikiteisminio tyrimo pareigūnų, 35 proc. nurodo, kad dažnai ir vis tik 20 proc. teigia, retai užtikrina įvykio vietos apsaugą. Pareigūnai beje, nurodo vienintelę priemonę įvykio vietos apsaugai užtikrinti, tai STOP juosta.

Eismo įvykio tyrimo metu pareigūnai, paprastai susiduria tam tikromis tyrimo situacijomis. Kriminalistinėje literatūroje išskiriamos šios tipinės eismo įvykio tyrimo situacijos:

1. vairuotojas ir transporto priemonė yra įvykio vietoje;
2. vairuotojas kartu su transporto priemone pasišalinęs iš įvykio vietos;
3. transporto priemonė paliekama įvykio vietoje.⁹⁵

Taigi, atsižvelgiant į pažeidėjo buvimą eismo įvykio vietoje, paprastai susiduriama su dvejopo pobūdžio tyrimo situacijomis:

1. Eismo įvykio vietoje yra pažeidėjas ir įvykio aplinkybės aiškios;
2. Eismo įvykio vietoje pažeidėjo nėra, arba jis nenustatytas (pvz. asmuo teigia, kad vairavo ne jis arba galima įtarti tokią aplinkybę) – įvykio aplinkybės neaiškios.

Pažymėtina, kad kiekviena iš šių situacijų apsprendžia tyrimo krypties pasirinkimą bei veiksmų, kuriuos būtina atlikti vienoje ar kitoje susiklosčiusioje situacijoje eiliškumą.

Dažniausiai pasitaikanti yra pirmoji situacija, kada vairuotojas ir transporto priemonė yra įvykio vietoje. Tą patvirtina ir mūsų atlikta baudžiamųjų bylų (medžiagų), analizė. Daugelyje (97 proc.) iš jų nusikalstamos veikos padarymas buvo akivaizdus, neakivaizdus buvo tik dvejose bylose.

Apžvelgiant šią situaciją paminėtina, kad svarbu ar vairuotojas yra įvykio vietoje, ar iš įvykio vietos jis buvo išgabentas į gydymo įstaigą. Svarbiausia šioje situacijoje, kad vairuotojas yra nustatytas ir dabartinė jo buvimo vieta yra tiksliai žinoma. Todėl pagrindinis keliamas uždavinys - nustatyti visas eismo įvykio aplinkybes bei dėl įvykio kaltą asmenį. Dažniausiai atliekami tokie pirminiai tyrimo veiksmai: įvykio vietos apžiūra; transporto priemonės apžiūra; lavono (jeigu jis yra įvykio vietoje) apžiūra; įvykio liudytojų apklausa; nukentėjusiojo apklausa, vairuotojo bei nukentėjusiojo neblaivumo patikrinimas, teismo medicinos tyrimų skyrimas; kaltininko - vairuotojo apklausa ir jo apžiūra, teismo autotechninės ekspertizės skyrimas⁹⁶.

Situacijoje, kurioje įvykio aplinkybės neaiškios (nėra vairuotojo, nėra transporto

⁹⁴ Lietuvos policijos Generalinio komisaro 2002-12-24 įsakymas Nr. 660 „Policijos patrulių veiklos instrukcija“.

⁹⁵ Криминалистика. Под ред. Н.П.Яблокова. Москва, 2000. С. 366.

⁹⁶ R. Burda, R. Krikščiūnas, E. Latauskienė, H. Malevski, S. Matulienė. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius, 2004. P. 134.

priemonės ir vairuotojo) pagrindinis uždavinys- eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės ir (ar) vairuotojo paieška. Šiuo atveju bus atliekami tokie veiksmai: „įvykio vietos apžiūra, liudytojų apklausa, nukentėjusiojo apklausa ir teismo medicininio tyrimo skyrimas; nukentėjusiojo neblaivumo patikrinimas, kriminalinės paieškos ir kelių policijos patrulinės tarnybos pareigūnų veiksmai dėl transporto priemonės ir jos vairuotojo paieškos“⁹⁷.

Kadangi dauguma eismo įvykių įvyksta keliuose, kur apriboti eismą ilgesniam laikui beveik neįmanoma, todėl visi procesiniai veiksmai įvykio vietoje turi būti atlikti per kuo trumpesnę laiką. Tačiau kita vertus, vienašališkas bei skubotas autoįvykio priešasčių ir kalto asmens įvardijimas pirminėje autoįvykio tyrimo stadijoje yra itin pavojingas, nes neretai dėl to gali būti pasirenkama netinkama tyrimo kryptis, siekiant pagrįsti iškeltąją versiją.

Būtina pabrėžti neatidėliotinių veiksnių svarbą eismo įvykių bylose, t.y. tų procesinių veiksnių, kurie atliekami norint surinkti, užfiksuoti bei paimiti greitai besikeičiančius ar greitai nykstančius objektus. Pasak R. Burdos, neatidėliotini tyrimo veiksmai apibrėžiami kaip tokie veiksmai, kurių pagal surenkamus faktinius duomenis ir esamą tyrimo situaciją atidėti negalima ir kuriuos uždelsus kiltų grėsmė prarasti dalį arba visus faktinius duomenis.⁹⁸ Eismo įvykių bylose paprastai neatidėliotinas veiksmas yra įvykio vietos apžiūra, kurios metu užfiksuojami pėdsakai ant drabužių, kurie dažniausiai sunaikinami gabenant sužeistąjį ar žuvusįjį, biologinės kilmės pėdsakai (kraujas, kūno audinių dalelės) ant išorinių transporto priemonės dalių, kelio įrenginių ar dangos paviršiaus, kiti pėdsakai, kurie gali būti sunaikinami lyjant ar sningant, ar dėl kitokio aplinkos poveikio.

Taip pat labai svarbus vaidmuo, eismo įvykių ikiteisminio tyrimo pradinėje stadijoje, tenka pirminių veiksnių atlikimui. Kriminalistinėje literatūroje pažymima, kad šių kategorijų bylose paprastai atliekami šie pirminiai tyrimo veiksmai:

1. įvykio vietos apžiūra;
2. transporto priemonių apžiūra;
3. lavono apžiūra;
4. nukentėjusiojo asmens teismo medicininė ekspertizė;
5. vairuotojų, nukentėjusiųjų, eismo įvykį mačiusiųjų asmenų apklausos;
6. transporto priemonės ir vairuotojo paieška.⁹⁹

Siekdami nustatyti, ar kriminalistinės literatūros šaltiniuose pateikiamas pirminių tyrimo veiksnių ratas atkartojamas eismo įvykių tyrimo praktikoje, į šį aspektą atkreipėme dėmesį bylų analizės metu. Buvo nustatyta, kad per pirmąsias 72 val. buvo atlikti šie ikiteisminio tyrimo

⁹⁷ R. Burda., R. Krikščiūnas, E. Latauskienė, H. Malevski, S. Matulinė. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius. 2004. P. 135.

⁹⁸ R. Burda. Kriminalistikos taktika. Vilnius, 2000. P. 47.

⁹⁹ E. Palskys, M. Kazlauskas, P. Danisevičius. Kriminalistika. Vilnius. 1985. P. 319.

veiksmams (procesinės privartos priemonės):

- įvykio vietos apžiūra – 93 proc. analizuotų bylų;
- liudytojų apklausa – 93 proc. analizuotų bylų;
- objektų tyrimų ar ekspertizės paskyrimas – 13 proc. analizuotų bylų;
- įtariamojo apklausa – 7 proc. analizuotų bylų.

Visose mūsų analizuotose bylose (medžiagose) buvo atlikta įvykio vietos apžiūra, todėl norėtume kiek detaliau aptarti šio ikiteisminio tyrimo veiksmo atlikimo metu kylančius probleminius klausimus.

Būtina pažymėti, kad svarbus vaidmuo tenka specialistų dalyvavimui eismo įvykio vietos apžiūroje. Specialisto dalyvavimas užtikrina, kad apžiūros metu bus naudotos kriminalistinės techninės priemonės. Tačiau apklausdami ikiteisminio tyrimo pareigūnus nustatėme, kad specialisto pagalba visada pasitelkia tik 19 proc. ikiteisminio tyrimo pareigūnų, dažnai tai daro 11 proc., kartais nurodo - 26 proc. ir, deja, didžiausias apklaustųjų pareigūnų skaičius (44 proc.) pažymi, kad specialistus į įvykio vietos apžiūrą kviečia retai.

Norėtume atkreipti dėmesį, kad respondentai teigiantys, jos specialistus pasitelkia kartais arba retai, pažymi, kad jų manymu specialistų, dalyvaujančių įvykio vietoje, pasiruošimas tėra vidutinis. Tokią nuomonę išsakė 62 proc. apklaustųjų. Kad specialistų lygis yra žemas pabrėžė 14 proc. respondentų. Deja, nebuvo nei vieno teigiančio, kad specialistų pasiruošimas yra labai aukštas, kad lygis yra aukštas pažymėjo 24 proc. respondentų. Manytume, jog yra būtina atkreipti dėmesį į specialistų kvalifikacijos kėlimo klausimą.

Ikiteisminio tyrimo pareigūnai, toliau vertindami specialistų pasirengimą, nurodo, kad nepakankamo specialistų profesionalumo arba nepakankamai efektyvaus darbo priežastimis yra:

1. per didelis darbo krūvis – 27 proc.
2. silpnas techninis aprūpinimas (darbo priemonių ar kt. stoka) – 19 proc.
3. silpnas praktinis jų paruošimas – 15 proc.
4. iniciatyvos nebuvimas – 15 proc.
5. per mažas atlyginimas – 15 proc.
6. nesuinteresuotumas galutiniais apžiūros rezultatais – 12 proc.
7. silpnas teorinis jų paruošimas – 8 proc.
8. silpnas ar nepakankamas bendradarbiavimas su kitais įvykio vietą apžiūrinčiais dalyviais – 8 proc.
9. nepatenkinama specialistų kriminalistų darbo organizacija (transporto nebuvimas, kuro trūkumas - 8 proc.

Bylų analizės metu nustatėme, kad jeigu nusprendžiama tiriant eismo įvykius pasitelkti specialisto pagalbą, tai paprasčiausiai apsiribojama jo pagalba įvykio vietos apžiūros metu.

Bylose, kuriose dalyvavo specialistas, jo pagalba buvo įvykio vietos apžiūros metu (73 proc. analizuotų bylų). Atliekant kitus ikiteisminio tyrimo veiksmus specialisto pagalba paprastai nepasitelkiama. Tik 7 proc. bylų specialistas dalyvavo apklausoje ir 7 proc. atliekant eksperimentą. Taip pat buvo nustatyta tendencija, kad jeigu įvykio vietos apžiūroje specialistas kriminalistas nedalyvauja, tai mokslinės techninės priemonės paprastai ir nepanaudojamos, o to rezultatas įrašas protokole „jokių pėdsakų ar kitų objektų nerasta ir nepaimta“.

Nustatyta, kad pagrindinės specialisto naudojamos priemonės įvykio vietos apžiūroje yra fotoaparatas ir kita fotografavimo technika. Ji buvo naudota visose mūsų analizuotose bylose, kuriose buvo naudotos mokslinės techninės priemonės. Kaip vieną iš pagrindinių priemonių įvardijamų įvykio vietos apžiūros protokole matome liniuotę, ruletę (40 proc.). Kalbant apie pėdsakus ir objektus surastus, paimtus, užfiksuotus įvykio vietos apžiūros metu, galima pažymėti, kad įvykio vietos apžiūros protokoluose dažniausiai sutinkamas įrašas „nieko nerasta ir nepaimta“. Tik 7 proc. bylų yra paimti transporto priemonių pėdsakai.

Įvykio vietos apžiūros metu surinkta informacija yra fiksuojama įvykio vietos apžiūros protokole. Prie įvykio vietos apžiūros protokolo turi būti pridedama autoavarijos schema. Atliekę baudžiamųjų bylų (medžiagų) analizę nustatėme, kad užfiksuojant įvykio vietos apžiūros rezultatus greta pagrindinio fiksavimo būdo aprašymo protokole, visose mūsų analizuotose bylose buvo darytos fotonuotraukos, 73 proc. bylų nubraižyti planai, brėžiniai, schemos. Nors iš tiesų gera tendencija, kad fotografavimas buvo naudotas visose mūsų analizuotose bylose, tačiau būtina pažymėti, kad kriminalistinių rekomendacijų labai dažnai nėra paisoma. Protokole dažnai nepateikiama išsamios informacijos apie fotografinę aparatūrą, medžiagas bei fotografavimo sąlygas. Pasitaiko atvejų, kada nuotraukos nėra suklijuotos, o tik pridedamos prie protokolo voke. Ne visuomet pateikiamos visos kriminalistinėse rekomendacijoje pateikiamos fotografijų rūšys. Nuotraukos pateikiamos be jokios sistemos. Paprastai apsiribojama viena bendra apžvalgine nuotrauka.

Ypač didelių problemų fiksuojant eismo įvykio vietą kyla tuomet, kai nepalankios tiek oro meteorologinės sąlygos, tiek tuomet, kai susiklosto tokia situacija, kad įvykio vietoje nėra vairuotojo, transporto priemonės. Tuomet eismo įvykio aplinkybės nustatomos iš eismo įvykio dalyvių ir liudytojų (vairuotojų, keleivių, pėsčiųjų, gyvulių varovų) parodymų, būtina surinkti kiek galima daugiau techninio pobūdžio duomenų. Autotechninės, teismo transporto trasologinės ir kompleksinės teismo medicininės – autotechninės ekspertizės skyrimo metodiniuose nurodoma, kad tokiose situacijose turi būti užfiksuota tokia informacija:

1. transporto priemonių techninė būklė, gedimai, judėjimo greitis ir režimas bei trajektorija prieš pat eismo įvykį ir jo metu;
2. oro ir kelio sąlygos eismo įvykio metu;

3. galimos kliūtys ar trukdymai prieš įvykį ir po jo;
4. eismo saugumo grėsmę sukėlusių asmenų (pėsčiųjų, keleivių, vairuotojų) veiksmai;
5. vairuotojų veiksmai, valdant transporto priemonę prieš pat eismo įvykį ir jo metu;
6. kelio elementų ir kliūčių matomumas dieną, o prireikus ir tamsiu paros metu (atstumai metrais);
7. kitos aplinkybės, priklausomai nuo eismo pobūdžio ir išskirtinių ypatumų¹⁰⁰.

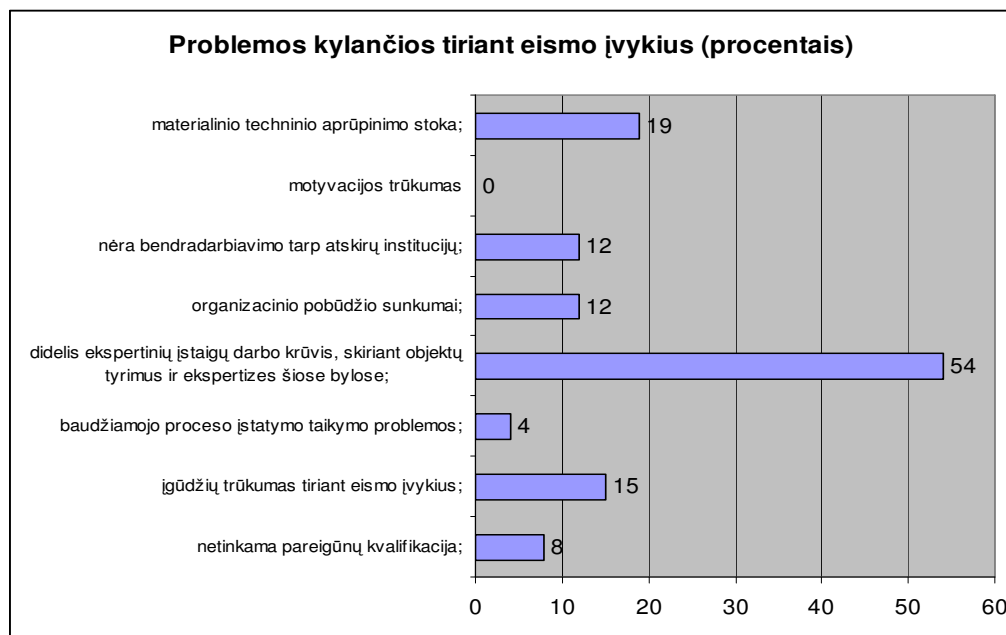
Eismo įvykio tyrimui svarbių aplinkybių, tokių kaip kaltojo asmens, nustatymas yra glaudžiai susijęs su techniniu eismo įvykio aplinkybių tyrimu. Visa tai galima padaryti atkūrus (rekonstravus) eismo įvykio eigą, nustačius, kaip susidarė tam tikra kelio situacija, ar ji kėlė grėsmę saugiam eismui, kaip šioje situacijoje elgėsi arba turėjo elgtis eismo dalyviai, ar vairuotojai galėjo išvengti autoavarijos, kaip sužaloti nukentėję autoavarijoje žmonės ir t.t. Visa tai sprendžia ekspertai (specialistai) atlikdami eismo įvykio, transporto-trasologinius, kompleksinius teismo medicininius- eismo įvykio tyrimus. Atliktos bylų analizės metu nustatėme, kad tik 39 proc. bylų buvo paskirta ekspertizė (objektų tyrimas). Daugelyje bylų, kuriose ekspertiniai tyrimai buvo atlikti, buvo siekiama nustatyti kūno sužalojimo sunkumo mastą. Tuo tikslu buvo skiriamas teismo medicinos tyrimas. Vienoje byloje paskirtas eismo įvykio kompleksinis tyrimas, kurio metu buvo nustatytos svarbios bylos ištyrimui reikšmingos aplinkybės (šioje vairuotojas partrenkęs pėsčiąjį pabėgo iš įvykio vietos¹⁰¹), 1 byloje paskirta transporto-trasologinė ekspertizė ir 3 bylose paskirti eismo įvykių tyrimai.

Mūsų atliktos ikiteisminio tyrimo pareigūnų anketinės apklausos metu buvo nustatyta, kad viena iš didžiausių problemų su kuria jie susiduria tai ilgi šių tyrimo atlikimo terminai, kuriuos sąlygoja didelis ekspertinių įstaigų darbo krūvis. Šią problemą, su kuria ikiteisminio tyrimo pareigūnams tenka susidurti, įvardijo 54 proc. respondentų. Paminėtina, kad pareigūnai pažymi ir prastą materialinį aprūpinimą kaip vieną iš neigiamų veiksnių, darančių įtaką eismo įvykių tyrimo praktikai (19 proc.) (žr. 2 pav.).

¹⁰⁰ Autotechninė, teismo transporto trasologinė ir kompleksinė teismo medicininė – autotechninė ekspertizė (skyrimas ir medžiagos ruošimas). Metodinės rekomendacijos. Vilnius. 2000. P.9-12.

¹⁰¹ Baudžiamoji byla Nr. 80-1-00001-08

2 pav.



Iš pareigūnų nuomonės matome, kad dalis pareigūnų mato kvalifikacijos tobulinimo būtinybę, į kurią mūsų požiūriu, būtina atsižvelgti. Pažymėtina, kad šiose srityje ypač reikalingos kriminalistikos mokslo žinios.

2.2. Eismo įvykių profilaktikos dabartis ir tobulinimo kryptys

Eismą keliuose veikia daug komponentų, kuriuos galima sutelkti į glaudžiai susijusią visumą, išskiriant keturias jos sudedamąsias dalis: eismo dalyvis, transporto priemonė, kelias ir aplinka. Šios sistemos sudedamąsias dalis galima veikti įvairiomis teisinėmis, administracinėmis, inžinerinėmis, švietėjiškomis priemonėmis, mokslo tiriamaisiais darbais. Visų šių sudedamųjų dalių įtaka saugiam eismui yra vienodai svarbi ir tiesiogiai priklauso nuo šalies ekonomikos, valstybės skiriamų lėšų, gyventojų kultūros, jų saugaus eismo sampratos, valstybinių ir visuomeninių institucijų požiūrio sprendžiant eismo saugumo problemas.

Spartūs automobilizacijos augimo tempai ir nuolat didėjantis eismo intensyvumas sukelia vis daugiau problemų užtikrinant saugų eismą Lietuvoje. Kadangi kiekvienas visuomenės narys yra kelių eismo dalyvis, eismo saugumas tampa visuotine problema. Didelis avaringumas Lietuvoje iš esmės sietinas su neatsakingu žmonių elgesiu prie vairo, gatvėje ar kelyje, netinkamu eismo organizavimu, automobilių bei kelių būkle ir kt. Visuomenės supratimas apie eismo kultūrą, savitarpio pagarbą ir pagalbą kitam taip pat dar ne kiekvienam tapo norma.

Užsienio šalių ir Lietuvos avaringumo rodiklių analizė rodo, kad šiuo metu Lietuvos

kelių eismo saugumo būklė yra keletą kartų blogesnė nei daugelyje Europos šalių, tai susiję su didžiuliais socialiniais ir ekonominiais nuostoliais¹⁰².

Mūsų požiūriu analizuojant eismo įvykių profilaktikos klausimus, neatsiejamai būtina atkleisti pačią eismo saugumo sampratą, kadangi eismo saugumas yra pagrindinis, bet kurios prevencinės veiklos, įgyvendinamos šioje srityje, tikslas.

Pirmą kartą eismo saugumo sistemos, kaip vientisos struktūros, samprata, teisiniai jos pagrindai, veiklos koordinavimas, tarnybų funkcijos įtvirtintos 1994 m. liepos 7 d. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarime „Dėl kelių eismo saugumo sistemos“, kuriame buvo patvirtinta Susisiekimo ministerijos parengta Lietuvos Respublikos kelių eismo saugumo sistema. Bendrojoje dokumento dalyje buvo pažymėta, kad eismo saugumo sistemos tikslas – skatinti valstybines institucijas, visuomenines organizacijas, juridinius ir fizinius asmenis dirbti eismo saugumo srityje bei koordinuoti šį darbą; svarbiausias uždavinys – įgyvendinti valstybės politiką eismo saugumo srityje, numatyti veiklos kryptis ir priemones eismo saugumui gerinti¹⁰³.

Veiklai koordinuoti prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės buvo numatyta sudaryti nuolatinę instituciją – Lietuvos kelių eismo saugumo komisiją, kurios funkcijos: dalyvauti rengiant eismo saugumo programas, teikti Vyriausybei pasiūlymus dėl šių programų įgyvendinimo, kontroliuoti teisės aktų bei programų vykdymą, planuoti mokslo tiriamuosius darbus. Eismo saugumo priemonės turėjo būti finansuojamos iš valstybės ir savivaldybių biudžetų, draudimo kompanijų skiriamų lėšų, juridinių ir fizinių asmenų savanoriškų įnašų. Taip pat buvo numatyta galimybė steigti kelių eismo saugumo fondą.

Kelių eismo saugumo sistemos patvirtinimas leido sukurti saugaus eismo sistemos funkcinę struktūrą, sudarė prielaidas kompleksiskai koordinuoti ir vykdyti saugaus eismo politiką, įvardijo atsakingas institucijas ir apibrėžė jų veiklą, padėjo teisinės bazės tolesnės plėtros pagrindus¹⁰⁴.

Eismo saugumo sistemai funkcionuoti kliudė tai, kad išleisti teisės aktai neturėjo įstatymo galios. Vyriausybės leidžiami vykdomieji įstatymus papildantieji aktai, negalėdami suteikti pakankamo legitimumo jos veiksams, siaurino teisės normų įgyvendinimo galimybes bei neapėmė visų eismo sistemos sudedamųjų dalių teisinio reguliavimo, todėl nesudarė pakankamos teisinės bazės, kurios pagrindu galima būtų kompleksiskai spręsti saugaus eismo problemas visose prevencinio darbo kryptyse¹⁰⁵. Tuo laikotarpiu priimti atskiri įstatymai – Transporto veiklos pagrindų įstatymas (1991 m.), Kelių įstatymas ir Kelių fondo įstatymas (abu

¹⁰² Eismo įvykių statistika // http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27 prisijungimo laikas 2008 11 10 d.

¹⁰³ Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl kelių eismo saugumo sistemos“ // V.Ž., 1997. Nr.: 27

¹⁰⁴ S. Greičius, K. Vitkauskas. Kelių policijos vykdomo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui // Jurisprudencija, 2002, t. 35(27). P. 46.

¹⁰⁵ Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas "Dėl kelių eismo saugumo sistemos // V.Ž. 1997. Nr.: 27

priimti 1995 m.) – nebuvo skirti kelių eismo sistemai, kaip vientisai struktūrai, teisiškai pagrįsti, o reguliavo tik tam tikrus jos komponentus.

Padėtis pradėjo keistis nuo 2000 metų, kai buvo priimti keli įstatymai, reguliuojantys eismo sistemos atskiras dalis. Įstatymo šaltinio autoritetingumo ir prestižiškumo požiūriu yra svarbus 2000 m. spalio 12 d. priimtas Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (toliau – Saugaus eismo įstatymas). Tai pagrindinis teisės aktas, reglamentuojantis eismo saugą, kurio pagrindinis uždavinys – koordinuoti visų už eismą atsakingų institucijų darbą, reglamentuoti ir užtikrinti saugų eismą automobilių keliais¹⁰⁶. Šiame įstatyme nustatyti:

- saugaus eismo automobilių keliais Lietuvoje teisiniai pagrindai;
- valstybės institucijų pareigos įgyvendinant saugaus eismo politiką,
- pagrindinės eismo dalyvių, kelių priežiūros institucijų, policijos, muitinės pareigūnų teisės ir pareigos,
- pagrindiniai transporto priemonių techninės būklės, jos tikrinimo bei transporto priemonių registravimo reikalavimai,
- transporto ir pėsčiųjų eismo sąlygos.

Taigi Saugaus eismo įstatymas atvėrė platesnes galimybes dirbti prevencinį darbą. Šiame įstatyme saugus eismas apibūdinamas, kaip eismo būklė, atspindinti jo dalyvių apsaugą nuo kelių eismo įvykių ir jų pasekmių¹⁰⁷. Be šių saugaus eismo sistemos struktūrą įteisinusių teisės aktų, buvo išleista ir daugiau įstatymų bei juos lydinių aktų, kurių paskirtis buvo reguliuoti atskiras sudėtinės sistemos dalis ir sudaryti prielaidas prevenciniam darbui. Daugiausia teisės dokumentų buvo skirta kelių ir eismo aplinkos priežiūrai.

Įgyvendinant šį įstatymą, 2005-07-08 patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės „Valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005-2010 metų programa“, kurioje siekiama - sudaryti kryptingo ir ilgalaikio saugaus eismo gerinimo sąlygas, numatyti ir įgyvendinti atitinkamas priemones, padėsiančias sumažinti avaringumą keliuose, kad eismo sauga keliuose būtų pasiekta ne mažinant žmonių judėjimo laisvę, bet padarant ją saugesnę¹⁰⁸. Strateginis šios programos tikslas – siekti iki 2010 metų per pusę sumažinti eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių lyginant su 2005 metais.

Seime pritarta ir įgyvendinti dar du su saugumu keliuose susiję teisės aktų papildymai – Nacionalinio saugumo pagrindų įstatymo priedėlio 4 skyriaus papildymo įstatymo ir Seimo nutarimo „Dėl Seimo nutarimo „Dėl ilgalaikių valstybinių saugumo stiprinimo programų rengimo

¹⁰⁶ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios. 2000. Nr.92–2883

¹⁰⁷ Ten pat.

¹⁰⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. liepos 8 d. nutarimas Nr. 759 „Dėl valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005-2010 metų programos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 84-311.

plano patvirtinimo“ papildymas¹⁰⁹. Šių teisės aktų tikslas – siekiant užtikrinti priemonių skirtų eismo saugumo būklei gerinti efektyvumą bei įgyvendinimą, įtvirtinti eismo saugumo automobilių keliais politikos, kaip vienos iš prioritetinių bendrosios nacionalinio saugumo politikos sričių, statusą¹¹⁰. Papildytas Nacionalinio saugumo pagrindų įstatymo priedėlis įtvirtinantis valstybės pareigą imtis efektyvių priemonių užtikrinant eismo keliuose saugumą, ypatingą dėmesį skiriant saugumui automobilių keliuose.

Saugaus eismo klausimams didelis dėmesys skiriamas ne tik Lietuvoje, bet ir visose šalyse. Tuo suinterasuota visuomenė, vyriausybės institucijos ir tarptautinės organizacijos.

Sprendžiant eismo saugumo problemą tarptautinių organizacijų lygmeniu derėtų atkreipti dėmesį į aktyvų Europos Sąjungos institucijų vaidmenį šioje srityje. Tiek Europos Komisija, tiek Europos Transporto Ministrų Konferencija, tiek kiekviena valstybė atskirai deda pastangas eismo saugai gerinti. 2001 m. rugsėjo mėnesį Europos Komisijos patvirtintoje Baltojoje knygoje užsibrėžtas tikslas, suvienodinant baudų dydžius, nustatant papildomas priemones saugiam eismui užtikrinti, diegiant naujas ir pažangias technologijas, žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių iki 2010 m. sumažinti dvigubai¹¹¹. Šį tikslą pakartotinai užsibrėžė Europos šalių transporto ministrai 2003 m. spalio mėn. priėmę Veronos deklaraciją, 2003 m. parengtoje Europos kelių eismo saugumo veiksmų programoje¹¹² numatytos konkrečios priemonės šiam tikslui pasiekti. Pažymėtina, kad viena iš Europos Komisijos remiamų sričių yra protingos transporto sistemos sukūrimas. Ši sistema turėtų aprėpti keletą aspektų – transporto infrastruktūros, eismo srautų optimizavimą, sąsajų tarp skirtingų transportavimo būdų gerinimą, ir tuo pačiu spręstų eismo saugumo ir naujų technologijų pritaikymo problemas. Būtent šiuo tikslu Europos Komisija finansuoja mokslinius tyrimus, nukreiptus į įvairių technologijų plėtrą, tarp jų – ir užtikrinančių eismo saugumą.

Labai svarbus vaidmuo tenka kiekvienai valstybei, todėl būtina tiksliai nustatyti veiklos šioje srityje kryptis ir pagrindinius tikslus, ir orientuojantis į tai, užtikrinti tarpusavyje suderintą valstybės institucijų bei privačių asmenų veiklą, reikiamos teisinės bazės kūrimą ir kompleksinių priemonių, skirtų avaringumui mažinti, organizavimą. Apklausoje dalyvavę ikiteisminio tyrimo pareigūnai pažymi, kad kompleksinė profilaktinė programa, kuri lemtų didesnę eismo saugumą bei eismo įvykių skaičiaus mažėjimą, yra labai reikalinga. Tokią nuomonę išsakė 95 proc. respondentų, likusieji neturėjo nuomonės šiuo klausimu.

Įvertinus didelį avaringumą Lietuvoje ir jo priežastis bei užsienio šalių patirtį užtikrinant

¹⁰⁹ žr. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimas „Dėl Seimo nutarimo „Dėl ilgalaikių valstybinių saugumo stiprinimo programų rengimo plano patvirtinimo“ // Valstybės Žinios, 2008.06.17, Nr.69.

¹¹⁰ Dėl saugaus eismo keliuose // <http://www.google.lt/search?hl=lt&q=eismo+saugumo+komisija&meta=>

¹¹¹ White Paper "European transport policy for 2010: time to decide // http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm

¹¹² Road Safety Action Programme // http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/rsap_en.htm

saugų kelių eismą galima išskirti šiuos pagrindinius faktorius, lemiančius blogą saugaus eismo lygį Lietuvoje:

1. nepakankamas valstybinis (politinis) požiūris į kelių eismo saugumo problemas;
2. netobula ir nebaigta formuoti kelių eismo saugumo teisinė bazė;
3. nėra vieningos saugaus eismo automobilių keliais sistemos ir struktūrų, kurios užtikrintų efektyvią visų grandžių koordinacinę veiklą;
4. nėra bendros eismo saugumo informacinės sistemos;
5. nepakankamai formuojama integruota kelių transporto politika, kuri apimtų kelių transporto plėtros, kelių bei gatvių infrastruktūros ir eismo saugumo klausimus;
6. nepatenkinama kelių, ypač miestų gatvių, infrastruktūros būklė, eismo organizavimo priemonių kiekis ir kokybė neatitinka sparčiai augančio eismo intensyvumo sąlygų;
7. labai žema eismo dalyvių kultūra ir drausmė, visuomenė neprisideda prie eismo saugumo problemų šalyje sprendimo;
8. mažas kelių eismo saugumo veiklos finansavimas, o skiriamos lėšos skirstomos netobulai, reikėtų jų skirti ne tik keliams, bet ir eismo dalyvių mokymui, visuomenės švietimui, moksliniams tyrimams ir t.t.;
9. neefektyvi eismo kontrolė, policija nenustato visų pavojingiausių pažeidimų, nepakankama jų profilaktika. Policija neturi visų reikalingų šiuolaikinių eismo kontrolės priemonių;
10. neužtikrinama važiavimo leistino greičio kontrolė;
11. labai didelis apsvaigusių nuo alkoholio ir narkotikų eismo dalyvių skaičius;
12. nepakankamas saugos diržų bei vaikiškų specialių saugos lopšių ir saugos kėdučių naudojimas;
13. nepakankamas atšvaitų naudojimas;
14. panaikinta specializuota policijos rūšis. Ją atkūrus tarnyboje turėtų dirbti automobilių transporto ir kelių eismo specialistai, teisininkai;
15. netobula visuomenės saugaus eismo mokymo sistema;
16. nėra eismo saugumo specialistų rengimo, kvalifikacijos tobulinimo sistemos;
17. neefektyvi gelbėjimo ir pirmosios medicinos pagalbos teikimo sistema;
18. savivaldybės (ypač rajonuose) pasyviai prisideda prie saugaus eismo gatvėse ir vietiniuose keliuose užtikrinimo;
19. nebaigta kurti kelių transporto priemonių ir jų eksploatavimo kokybės kontrolės sistema;
20. nepakankamai tobula veikianti kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros sistema;

21. nepakankamai bendradarbiaujama su užsienio ir tarptautinėmis organizacijomis, dirbančiomis eismo saugumo srityje;
22. netobula vairuotojų atrankos, kvalifikacijos tobulinimo tvarka;
23. nepakankama propagandinė eismo saugumo gerinimo veikla;
24. nesukurtas kelių eismo saugos auditas¹¹³.

Eismo įvykių prevencijos srityje būtina išnaudoti visų valstybės institucijų potencialą, aktyviau pasitelkti žiniasklaidą, skatinti privataus sektoriaus įmones bei visuomenines organizacijas aktyviai prisidėti prie saugų eismą propaguojančių kompanijų.

Būtina pabrėžti, kad labai svarbu eismo saugumo problemas spręsti regioniniu lygmeniu. Todėl atskiriems Lietuvos regionams – apskritims, rajonams tenka reikšmingas vaidmuo. Būtina Lietuvos miestuose ir miesteliuose organizuoti įvairias prevencinio pobūdžio akcijas, kaip pvz., „Saugokime vaikų gyvybes“, „Perėjose jauskimės saugiai“, „Saugiai į mokyklą“, „Važiuokime tik saugiu ir leistinu greičiu“ ir kt. Paminėtina viena viena iš aktyviausių pastaruoju metu Lietuvoje vykusių socialinių akcijų, tai „Stop – karui keliuose“. Akcijos iniciatorė Lietuvos radijas ir televizija, kuri skelbdama šią akciją, išskėlė tokį tikslą: atkreipti valdžios atstovų dėmesį į situaciją ir kviesti vairuotojus jausti didesnę atsakomybę. Savaimė suprantama, tai labiau šviečiamasis projektas, kad visuomenė ir jos atstovai suklustų ir pagaliau imtųsi atsakingiau elgtis kelyje. Kalbant apie įvairių šviečiamųjų projektų reikšmę norėtume pažymėti, kad daugiau nei pusė (63 proc.) mūsų apklaustųjų gyventojų į klausimą kaip žiniasklaidoje transliuojamos reklamos pakeitė jūsų vairavimo stilių, atsakė, vairavimas pasikeitė iš dalies, 34 proc. teigė, kad jų vairavimai tai įtakos nedarė, o 3 proc. nurodė, kad vairavimo stilius pasikeitė visiškai.

Eismo įvykių prevencijai svarbus vaidmuo tenka policijos pareigūnams. Tačiau, beje, pažymėjo visi mūsų apklausoje dalyvavę gyventojai. Analizuodami policijos vaidmenį eismo įvykių prevencijai, norėtume atkreipti dėmesį į policijos vykdomas prevencines priemones, t.y. įvairias vykdomas eismo saugumo tikslines akcijas.

Prasidėjus naujiems mokslo metams paprastai organizuojama policinė priemonė, numatanti policijos patrulių maršrutus keliuose, vedančiuose į mokyklas ar kitas vaikų ugdymo įstaigas. Sustiprinamas eismo saugumo užtikrinimas magistraliniuose, krašto ir rajoniniuose keliuose, miesto gatvėse. Organizuojamas patrulių budėjimas prie darželių, lopšelių - darželių, bendrojo lavinimo mokyklų. Griežtai kontroliuojami transporto priemonių vairuotojai sankryžose, pėsčiųjų perėjose, taip pat motociklų ir mopedų vairuotojų elgesys kelyje, atkreipiant dėmesį į saugos šalmų dėvėjimo tvarką, privalomų turėti dokumentų patikrinimą.

¹¹³ Pūkūnas, A. Kompleksinė saugaus eismo gerinimo programa iki 2010 metų: mokslo darbo ataskaita. 2004, V., P.82

Kaip vieną iš svarbių policijos organizuojamų tikslinių priemonių, galima pažymėti priemonę skirtą transporto priemonių vairuotojų blaivumui (apsvaigimui nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų pėsčiųjų, dviratininkų ir vadeliotųjų daromiems kelių eismo taisyklių pažeidimams išaiškinti. Priemonės metu pažeidusiems kelių eismo taisyklės, taikomos ne tik prevencinio, bet ir administracinio poveikio priemonės. Šie eismo dalyviai tikrinami motyvuotai pasirinktose vietose, pasitelkus maksimalias viešosios policijos pareigūnų pajėgas.

Tenka pažymėti, kad pakeisti visuomenės ir pačių vairuotojų požiūrį į vairavimą neblaiviam gana sudėtinga. Galima paminėti, kad skirtingose Europos šalyse vairuotojams leistina alkoholio koncentracija kraujyje norma labai įvairi. Ji svyruoja nuo 0 iki 0,8 promilės. Nulinis alkoholio kiekis (gramai alkoholio litrui kraujo) kraujyje numatytas Estijoje, Čekijoje, Rumunijoje, Slovakijoje, Vengrijoje, 0,2 promilės – Lenkijoje, Norvegijoje, Švedijoje, 0,4 – Lietuvoje (asmenims, kurių vairavimo stažas yra iki dvejų metų – 0,2), 0,5 promilės – Austrijoje, Belgijoje, Bulgarijoje, Danijoje, Graikijoje, Italijoje, Ispanijoje, Kipre, Latvijoje, Olandijoje, Prancūzijoje, Portugalijoje, Slovėnijoje, Suomijoje, Vokietijoje, 0,8 – Didžiojoje Britanijoje, Airijoje, Liuksemburge, Maltoje.

Europos Komisija yra pateikusi rekomendaciją, kad ES valstybėse iki 2010 metų leistinas alkoholio kiekis būtų sumažintas iki 0,2 promilės - ribos. Atskirose Europos valstybėse siekiant įgyvendinti šią Europos sąjungos rekomendaciją ir sureguliuoti vairuotojams leistiną alkoholio normą kraujyje būta ir pačios visuomenės ar atskirų jos gupių pasipriešinimo. Štai 2001 m. Portugalijos vyriausybė sumažino vairuotojams leistiną alkoholio kiekį iki 0,2 promilės, kaip rekomenduoja ES. Šis sprendimas sukėlė pasipiktinimą vynininkystės rajonuose, Lisabonoje netgi vyko fermerių protestai. Įrodinėta, kad šalyje, kurioje tradiciškai prie valgio geriamas vynas, griežtos taisyklės rimtai pakenks svarbiausiai pramonės šakai. Galiausiai vyriausybė vėl grįžo prie 0,5 promilės leistinos ribos¹¹⁴.

Vairavimas išgėrus yra viena didžiausių problemų, kalbant apie kelių eismo saugumą. Ir su šia problema susiduria ne tik Lietuva, bet ir beveik visos pasaulio valstybės. Viena efektyviausių priemonių kovoti su šia problema yra kelių policijos rengiami reidai ir baudos už šį prasižengimą.

Siekiant užkirsti kelią su eismu susijusiems nelaimingiems atsitikimams darbe, organizuojamos tikslinės priemonės, kurios metu tikrinamas iš įmonių išvykstančių ir atvykstančių transporto priemonių vairuotojų blaivumas ar apsvaigimas nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, žmonių ir krovinių vežimo reikalavimų laikymasis.

¹¹⁴ Taiką keliuose atneš tik supratinga visuomenė, <http://www.lrt.lt/stop/news.php?strid=1019&id=4851>

Taip pat galima paminėti tokias policijos organizuojamas tikslines policines priemones, kaip antai:

1. priemonė, skirta krovinių transporto priemonių patikrinimams.
2. tikslinė policinė prevencinė priemonė, skirta vairuotojų ir keleivių saugos diržų bei vaikams skirtų specialiųjų sėdynių naudojimo kontrolei.
3. priemonė, skirta transporto priemonių leistino važiavimo greičio kontrolei ir pavojingo bei chuliganiško transporto priemonių vairavimo atvejams išaiškinti.
4. tikslinė priemonė, skirta vairuotojų ir keleivių saugos diržų, vaikams skirtų specialiųjų saugos sėdynių, mopedų ir motociklų vairuotojų (ir keleivių) saugos šalmų naudojimo pažeidimams išaiškinti.
5. tikslinė policinė priemonė sustiprinti pėsčiųjų kontrolei.
6. priemonė, skirta išaiškinti motorinių transporto priemonių vairuotojus vienu metu ar paeiliui padariusius kelis eismo taisyklių pažeidimus, keliančius grėsmę eismo saugumui, taip pat pažeidimus, sukėlusius pavojingą situaciją, privertusius kitus eismo dalyvius staigiai keisti judėjimo kryptį arba imtis kitokių veiksmų, savo ir kitų žmonių saugumui užtikrinti.
7. tikslinė priemonė, skirta vairuojamoms techniškai netvarkingoms transporto priemonėms išaiškinti.
8. prevencinė priemonė „Pėstysis“, kurios metu ypatingas dėmesys atkreipiamas į pėsčiuosius einančius per gatvę ne tam nustatytoje vietoje ir tamsiu paros metu einančius keliu neturint su savim šviesą atspindinčių elementų ar žibintuvėlių.

Įvairios tikslinės priemonės vykdomos bendradarbiaujant su kitomis institucijomis, pvz., Europos kelių policijos tinklo (TISPOL) iniciatyva vykdomos krovinių transporto priemonių kontrolės akcijos, kurios vykdomos kartu su Valstybinės kelių transporto inspekcijos pareigūnais.

Siekdami sužinoti ar eilinio mūsų valstybės piliečio požiūriu tikslinės akcijos yra reikalingos, pateikėme klausimą, kuriame gyventojai turėjo pateikti savo nuomonę dėl vienos ar kitos priemonės efektyvumo. Tokias pat tikslines prevencines priemones įvertinti pateikėme ir apklausoje dalyvavusiems ikiteisminio tyrimo pareigūnams, kurie betarpiškai susiduria su eismo įvykių tyrimu. Atlikome gautų duomenų lyginamąją analizę (žr. 1 lentelė).

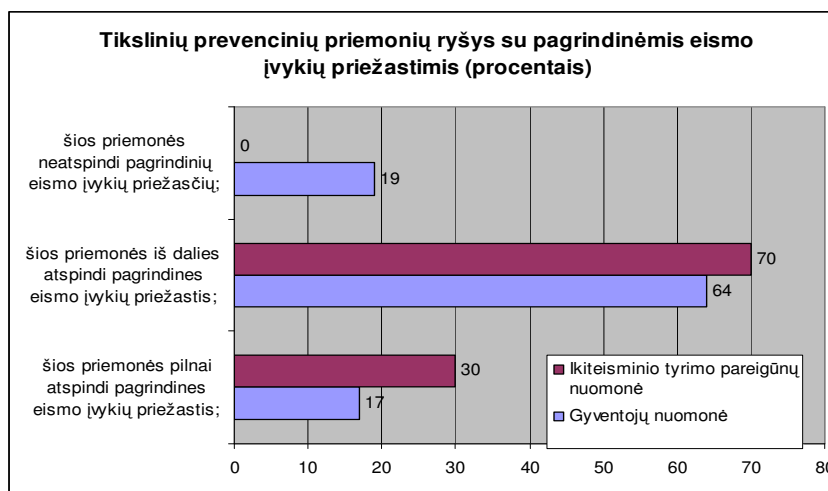
1 lentelė

Tikslinė akcija	Gyventojų nuomonė (proc.)				Ikiteisminio tyrimo pareigūnų nuomonė (proc.)			
	Labai efektyvi	Efektyvi	Neefektyvi	Neturiu nuomonės	Labai efektyvi	Efektyvi	Neefektyvi	Neturiu nuomonės
Skirta transporto priemonių vairuotojų blaivumui ir apsvaigimui tikrinti	13	77	10	0	30	70	0	0
Skirta vadeliotųjų, pėsčiųjų ir dviratininkų	3	54	27	16	25	55	20	0

daromiems pažeidimams išaiškinti								
Skirta vairuotojų, keleivių saugos diržų bei vaikams skirtų specialiųjų sėdynių naudojimui	6	75	16	3	25	55	15	5
Skirta transporto priemonių leistino greičio kontrolei	27	57	13	3	30	60	10	0
Skirta pavojingo bei chuliganiško transporto priemonių vairavimo atvejams išaiškinti	9	44	38	9	25	40	25	10
Skirta žmonių ir krovinių vežimo taisyklių reikalavimų pažeidimams išaiškinti	6	42	34	18	15	50	20	15

Kaip matome policijos vykdomas tikslines priemones gyventojai vertina palankiai, tačiau labai tamprus ryšio tarp šių tikslinių priemonių ir pagrindinių eismo įvykių priežasčių neįžvelgia (žr. 3 pav.).

3 pav.



Kaip vieną iš teigiamų priemonių didinant kelių eismo saugumą galima paminėti stacionarių greičio matuoklių įrengimą. Jie paprastai įrengiami avaringiausiose vietose - ten, kur yra susiformavusios „juodosios dėmės“ bei didesnio avaringumo ruožuose. Remiantis Vakarų Europos valstybių patirtimi, automatizuotos greičio kontrolės sistemos yra viena efektyviausių greičio ribojimo priemonių pavojinguose kelių ruožuose. Stacionarūs greičio matuokliai pasiteisino ir Lietuvoje: 2005 metais įrengus pirmuosius du stacionarius greičio matuoklius, per dvejus metus jais buvo užfiksuota beveik 17,5 tūkst. leistino greičio viršijimo atvejų, o matuoklių įrengimo vietose jų veikimo laikotarpiu neįvyko nė vieno eismo įvykio, kuriame būtų buvę sužaloti ar žuvę žmonės¹¹⁵.

¹¹⁵ Daugiau greičio matuoklių, 2008. <http://www.vl24.lt/Archyvas/Priedu-archyvas/2008-metai-Geguze/Daugiau-greicio-matuokliu>

Mūsų atlikti tyrimai rodo, kad tiek šios, tiek kitų priemonių, tokių kaip, mechaninių greičio ribotuvų naudojimo keliuose, automatinių eismo reguliavimo sistemų diegimo, efektyvumą eismo įvykių profilaktikai palankiai vertina ir gyventojai, ir ikiteisminio tyrimo pareigūnai (žr. 2 lentelė).

2 lentelė

Atskirų priemonių efektyvumo eismo įvykių profilaktikai įvertinimas

Priemonė	Gyventojų nuomonė (proc.)				Ikiteisminio tyrimo pareigūnų nuomonė (proc.)			
	Labai efektyvi	Efektyvi	Neefektyvi	Neturiu nuomonės	Labai efektyvi	Efektyvi	Neefektyvi	Neturiu nuomonės
Stacionarių greičio matuoklių naudojimas	13	78	6	3	32	68	0	0
Mechaninių greičio ribotuvų naudojimas keliuose	30	43	27	0	5	79	16	0
Automatinių eismo reguliavimo sistemų diegimas	9	64	12	15	15	60	5	20

Itin svarbu, kad profilaktinė veikla vyktų ir ikiteisminio tyrimo metu. Atlikdami bylų (medžiagų) analizę siekėme nustatyti ar pagal byloje (medžiagoje) surinktą informaciją galima padaryti išvadą apie galimas eismo įvykių priežastis. Analizuodami bylų medžiagą nustatėme, kad visose eismo įvykių priežastis gali būti nustatyta, pagal byloje esančią informaciją galima buvo rengti profilaktinio pobūdžio pasiūlymus, tačiau jie buvo rengti tik 29 proc. mūsų analizuotų bylų. Daugiau nei pusė apklaustųjų ikiteisminio tyrimo pareigūnų (65 proc.) nurodė, kad byloje surinkta informacija dažnai leidžia padaryti išvadą apie galimas eismo įvykių priežastis, kad tokią išvadą galima padaryti kartais pažymi 20 proc. pareigūnų, 5 proc. respondentų pasisakė, kad tai galima padaryti visada, 5 proc. – retai ir 5 proc. – niekada.

Tirdami eismo įvykius pareigūnai stengiasi išsiaiškinti juos sukėlusias priežastis ir sąlygas. Taip nurodė 74 proc. apklaustųjų, 26 proc. teigia, kad to daryti nesistengia ir nurodo tokias priežastis:

- baudžiamojo proceso kodeksas neįpareigoja to daryti – 43 proc.;
- esant dideliems darbo krūviams, nelieta laiko tai daryti – 57 proc.

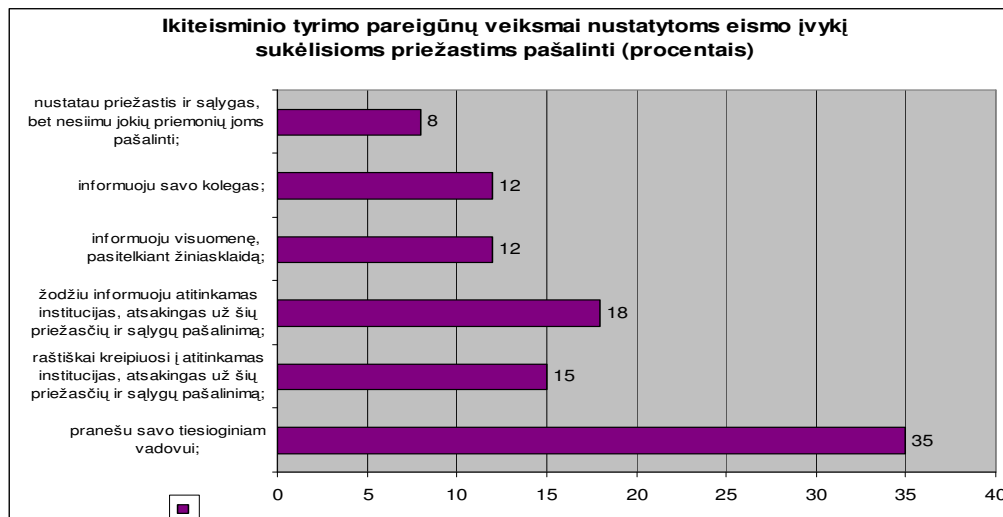
Teigiantys, kad atlikdami eismo įvykių ikiteisminį tyrimą išaiškina juos sukėlusias priežastis ir sąlygas, nurodo, kad tai daro atlikdami šiuos ikiteisminio tyrimo veiksmus (žr. 3 lentelė):

3lentelė

Ikiteisminio tyrimo veiksmų atlikimas siekiant išaiškinti eismo įvykius sukėlusias priežastis			
įvykio vietos apžiūra	50 proc.	liudytojų apklausa	46 proc.
transporto priemonių apžiūra	50 proc.	parodymas atpažinti	16 proc.
daiktų apžiūra	42 proc.	ekspertizės ir objektų tyrimo skyrimas	42 proc.

parodymų patikrinimas vietoje	22 proc.	įtariamojo apklausa	42 proc.
nukentėjusiojo apklausa	42 proc.	asmens apžiūra	39 proc.
eksperimentas	29 proc.	akistata	29 proc.
poėmis	10 proc.	dokumentų apžiūra	30 proc.
įvykio vietos tyrimas	26 proc.	krata	24 proc.
patalpų ir vietovių nesančių įvykio vietomis, apžiūra	15 proc.		

Atlikus pareigūnų apklausą nustatėme, kad ikiteisminio tyrimo tyrėjai siekdami pašalinti nustatytas priežastis ir sąlygas imasi šių priemonių (žr. 4 pav.):



Galima sutikti su V. Greičiumi, kuris išskiria keletą komponentų, darančių įtaką eismo saugumui. Tai keliai, transporto priemonės ir eismo dalyviai. Visas prevencinis darbas saugiam eismui užtikrinti turi būti orientuojamas į šios sistemos funkcionavimo gerinimą. Kita vertus, labai svarbu, įvertinus gamtinius, ekonominius, socialinius bei kultūrinius šalies ypatumus, teisingai identifikuoti kiekvieno šių elementų reikšmę kelių eismo saugumui ir pagal tai atitinkamai orientuoti bendrą prevencinio darbo politiką.

Šias saugaus eismo sistemos sudedamąsias dalis galima veikti įvairiomis priemonėmis:

- teisinėmis,
- administracinėmis,
- inžinerinėmis,
- švietėjiškomis priemonėmis
- ir mokslo tiriamaisiais darbais.

Kalbant apie teises eismo saugumo prevencijai įtaką darančias priemones galima pažymėti, kad daugiau nei pusės (54 proc.) apklaustų respondentų nuomone dabartiniu metu galiojantis LR BPK nesudaro palankių sąlygų profilaktinei ikiteisminio tyrimo pareigūnų veiklai, 31 proc. mano, kad sudaro ir 15 proc. neturėjo nuomonės šiuo klausimu. Tačiau kita vertus, pareigūnai į kitą klausimą „ar tikslinga Baudžiamojo proceso kodekse numatyti normas,

įvardijančias profilaktinę ikiteisminio tyrimo tyrėjo funkciją“, atsako gana dviprasmiškai: 40 proc. mano, kad to daryti nereikia, 35 proc. neturėjo nuomonės šiuo klausimu ir tik 25 proc. nurodo, kad tokio teisinio pagrindo reikėtų. Dėl tolimesnių ikiteisminio tyrimo tyrėjo veiksmų, nustačius priežastis ir sąlygas nulėmusias nusikalstamos veikos padarymą, detalesnio reglamentavimo pareigūnai taip pat nebuvo itin entuziastingi: 30 proc. nuomone to daryti nereikia, 38 proc. neturėjo nuomonės šiuo klausimu ir 32 proc. mano, kad tai numatyti LR BPK reikėtų. Tokią pareigūnų nuomonę galima pateisinti naujų įsipareigojimų baime, ypač dabar, kai pareigūnams tenka didžiuliai darbo krūviai.

Kalbant apie priemones, gerinančias saugų eismą keliuose ir gatvėse, galima pažymėti, kad jos iš esmės turėtų būti siejamos su žmogiškuoju faktoriumi. Mūsų požiūriu, pagrindinės prevencinio darbo kryptys, siekiant užtikrinti eismo saugumą turėtų būti susijusios su:

1. eismo aplinkos pertvarkymu;
2. automobilių parko techninės būklės priežiūra;
3. eismo dalyvių lavinimu, švietimu.

A. Pikūno¹¹⁶ teigimu, siūlant prevencines priemones gerinant eismo saugumo būklę jos turi atitikti šiuos tikslus:

1. sumažinti kelių eismo intensyvumą miestuose, gerinant kelių būklę, kuriant išvystytas visuomeninio eismo sistemas (aplinkkeliai, metro, tramvajus ir kt.);
2. sumažinti eismo įvykių rizikos faktorių;
3. palengvinti įvykusių eismo įvykių padarinius.

Tuo tarpu siekiant formuoti brandų mandagų ir atsakomybę už savo veiksmus jaučiantį eismo dalyvį bei sumažinti eismo įvykių skaičių, reikia:

1. pradėti kurti ir įdiegti efektyvią, būsimų eismo dalyvių, saugaus elgesio kelyje ugdymo sistemą;
2. skatinti specializuotų saugaus eismo mokyklų steigimą arba saugaus eismo klasių organizavimą jau veikiančiose neformaliojo švietimo įstaigose. Propaguoti, skatinti ir finansuoti saugaus eismo renginius, skirtus ikimokyklinio ir mokyklinio amžiaus vaikams (pvz., respublikinius konkursus „Šviesoforas“, „Saugus ratas“, „Jaunųjų automobilinekų varžybos“ ir kt.);
3. skatinti įsimintinų reklaminių vaizdo klipų, propaguojančių mandagų ir saugų elgesį kelyje, kūrimą bei demonstravimą tam pasitelkiant įvairias institucijas – Lietuvos transporto priemonių draudikų biurą, Lietuvos televiziją ir kt.;
4. rengti straipsnius bei reportažus apie kelių eismą ir eismo dalyvius, nepropaguoti Kelių eismo taisyklių reikalavimų pažeidinėjimo, nemandagaus ir pavojingo elgesio kelyje;

¹¹⁶ Pikūnas, A. Kompleksinė saugaus eismo gerinimo programa iki 2010 metų: mokslo darbo ataskaita. 2004. V., P.83

5. rekomenduoti visoms eismo saugumu besirūpinančioms institucijoms ne tik domėtis užsienio valstybių patirtimi, bet ir pasinaudoti ja užtikrinant eismo dalyvių saugumą savo šalyje.

Saugaus kelių eismo problemą galima išspręsti tik tuomet, kai ji sprendžiama visais valstybės lygmenimis: Seimo, Vyriausybės, savivaldybių ūkinių subjektų bei visų eismo dalyvių, t.y. darant poveikį visuomenei visais įmanomais įstatymiais ir auklėjimo būdais.

Stiprinant kelių eismo saugumą Lietuvoje, siekiama į šį procesą kiek įmanoma labiau įtraukti visuomenę, juk kiekvienas visuomenės narys yra kelių eismo dalyvis ir nuo jo veiksmų priklauso eismo būklė šalyje.

Taigi apibendrinant galime daryti išvadą, kad saugų eismą keliais veikia daug komponentų, kuriuos būtų galima sutelkti į glaudžiai susijusią visumą, išryškinančią tris pagrindinius elementus: *kelių, transporto priemonės ir eismo dalyvių*. Visas prevencinis darbas saugiam eismui užtikrinti turi būti orientuojamas į šios sistemos funkcionavimo gerinimą.

IŠVADOS

1. Kriminalistinė profilaktika susideda iš šių tarpusavyje susijusių dalių: kriminalistinių nusikaltimų profilaktikos priemonių, būdų bei metodų rengimo bei šių priemonių, būdų ir metodų realizavimo praktinėje veikloje.

Todėl kriminalistinės profilaktikos terminas gali būti suvokiamas dvejopai:

1) teisėsaugos institucijų veikla nusikaltimų prevencijos srityje, įgyvendinama kriminalistinėmis priemonėmis, būdais ir metodais;

2) kriminalistinė teorija, kurioje rengiamos teorinės nuostatos ir rekomendacijos siekiant gauti kriminalistiniu požiūriu reikšmingos informacijos apie nusikalstamos veikos darymą nulėmusias priežastis ir sąlygas, jas nustatyti ir pašalinti pasitelkiant kriminalistikos priemones, būdus ir metodus.

2. Eismo įvykiai pagal jų atsiradimo priežastis skirstomi į: įvykčius dėl žmonių kaltės (vairuotojai, keleiviai, asmenys, atsakingi už transporto priemonių ir kelių techninę būklę ir kt.) bei sąlygotus neįveikiamos gamtos jėgos (potvynis, griūtis, žemės drebėjimas ir pan.), o taip pat įvykčius dėl atsitiktinio aplinkybių susiklostymo. Vairuotojų klaidos, vairuojant transporto priemonę ir pažeidžiant Kelių eismo taisykles yra pagrindinė daugumos eismo įvykių priežastis.

3. Eismo įvykių, įvykstančių dėl žmonių kaltės, padarymo būdai yra šie: eismo įvykčiai padaryti pažeidžiant kelių eismo saugumo taisykles ir pažeidžiant transporto priemonės eksploatavimo taisykles. Lietuvoje pagrindinės eismo įvykių, kurių metu žūsta bei sužeidžiami žmonės, priežastys yra leistino greičio viršijimas, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio ir psichotropinių medžiagų ar neturint vairuotojo pažymėjimo, praktinės vairavimo patirties stoka, nesinaudojimas saugos diržais bei pėsčiųjų nesaugus elgesys kelyje.

4. Vairuotojo elgesiui įtaką daro daugelis veiksnių - kelias, automobilis, aplinka. Automobilio vairuotojas gali būti vertinamas kaip sudėtingos sistemos „vairuotojas - transporto priemonė - kelias – aplinka“ operatorius. Kritinėse situacijose vairuotojo gebėjimą priimti sprendimus ir tinkamai veikti lemia žmogiškasis veiksnys, kuris apima fizinių ir psichinių asmens savybių visumą. Šalyje iki šiol pasigendama racionalios saugaus eismo sistemos struktūros, kuri užtikrintų visų grandžių veiklos nuoseklumą bei tarpusavio sąveiką. Eismo priežiūra ir kontrolė - epizodiškos, todėl vis dažniau vairuojama apsvaigus nuo alkoholio ar narkotinių medžiagų, vis mažiau vairuotojų ir keleivių naudojami saugos diržais, vaikai vežami ne specialiose saugos kėdutėse, dažnai viršijamas greitis. Nors eismo įvykčiai yra atsitiktiniai, tačiau būtina suvokti ir valdyti jų priežastis, aplinkybes ir padarinius, kad būtų užkirstas jiems kelias arba bent sušvelninti padariniai.

5. Siekiant užkirsti kelią galimiems eismo įvykiams atskiruose Lietuvos policijos komisariatuose vykdomos įvairios eismo saugumo tikslinės akcijos, kurių metu tikrinamas transporto priemonių vairuotojų blaivumas (apsvaigimas nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų), išaiškinami pėsčiųjų, dviratininkų ir vadeliotojų daromi kelių eismo taisyklių pažeidimai, tikrinamas krovininis transportas, kontroliuojamas vairuotojų ir keleivių saugos diržų bei vaikams skirtų specialiųjų sėdynių naudojimas, kontroliuojamas transporto priemonių leistinas važiavimo greitis, išaiškinami pavojingo bei chuliganiško transporto priemonių vairavimo atvejai, mopedų ir motociklų vairuotojų (ir keleivių) saugos šalmų naudojimo pažeidimai, išaiškinamos techniškai netvarkingos transporto priemonės, kontroliuojamas pėsčiųjų elgesys keliuose, atkreipiamas dėmesys į pėsčiuosius einančius per gatvę ne tam nustatytoje vietoje ir tamsiu paros metu, einančius keliu neturint su savim šviesą atspindinčių elementų ar žibintuvėlių ir pan.

Šių tikslinių priemonių efektyvumą įvertina ir apklausoje dalyvavę gyventojai, ir ikiteisminio tyrimo pareigūnai.

6. Eismo saugumo problema valstybėje reikalauja kompleksinio požiūrio į ją įvairiais aspektais. Sprendžiant šią problemą aktyviai dalyvauja Europos Sąjungos institucijos ir pagrindinis vaidmuo čia tenka Europos Komisijai, kuri sprendžia trijų eismo sistemą sudarančių sričių – elgesio kelyje, transporto priemonių ir infrastruktūros – klausimus. Būtina eismo saugumo problemą spręsti valstybiniu, regioniniu lygmenimis.

7. Siekiant didinti eismo saugumą būtina atsižvelgti į šiuos sudėtinius eismo sistemos komponentus: kelius, transporto priemones bei eismo dalyvius. Poveikis šiems eismo sistemos elementams turi būti daromas įvairiomis teisinėmis, administracinėmis, inžinerinėmis, švietėjiskomis priemonėmis. Pagrindinės prevencinio darbo kryptys, siekiant užtikrinti eismo saugumą turėtų būti susijusios su: eismo aplinkos pertvarkymu; automobilių parko techninės būklės priežiūra; eismo dalyvių lavinimu, švietimu.

8. Dabartiniu nėra procesinio kriminalistinės profilaktikos įgyvendinimo ikiteisminiame tyrime reguliavimo mechanizmo, tai sąlygoja nepakankamą kriminalistinės profilaktikos veiksmingumą. Atliktų tyrimų pagrindu nustatyta, kad šiuo metu ikiteisminio tyrimo praktikoje neišnaudojamos visos kriminalistinės profilaktikos galimybės. Siekiant gerinti esamą situaciją būtina sukurti tiek teisinį, tiek organizacinį, taktinį kriminalistinės profilaktikos mechanizmą.

SANTRAUKA

Albinas Jakimavičius
Kriminalistinė eismo įvykių profilaktika

Lietuva saugaus eismo požiūriu yra padidintos rizikos šalis, todėl avaringumas yra vienas iš pagrindinių rodiklių, atspindinčių transporto sistemoje vykstančius procesus, jų teigiamą ar neigiamą raidą. Pagrindiniai statistiniai avaringumo rodikliai (informacija apie eismo įvykius, žuvusiųosius ir sužeistuosius) neigiamai apibūdina saugaus eismo situaciją šalyje.

Šalyje iki šiol pasigendama racionalios saugaus eismo sistemos struktūros, kuri užtikrintų visų grandžių veiklos nuoseklumą bei tarpusavio sąveiką. Eismo priežiūra ir kontrolė - epizodiškos, todėl vis dažniau vairuojama apsvaigus nuo alkoholio ar narkotinių medžiagų, vis mažiau vairuotojų ir keleivių naudojami saugos diržais, vaikai vežami ne specialiose saugos kėdutėse, dažnai viršijamas greitis. Nors eismo įvykiai yra atsitiktiniai, tačiau būtina suvokti ir valdyti jų priežastis, aplinkybes ir padarinius, kad būtų užkirstas jiems kelias arba bent sušvelninti padariniai.

Todėl šio tyrimo tikslas - atskleisti kriminalistinės profilaktikos priemonių galimybes daryti įtaką eismo įvykių mažėjimui keliuose bei iširti jų poveikį eismo saugumui.

Siekiant iškelto tikslo formuluojami šie uždaviniai:

5. atskleisti kriminalistinės profilaktikos sampratą;
6. atlikti eismo įvykių kriminalistinės charakteristikos analizę;
7. išanalizuoti eismo įvykių tyrimo ir prevencijos praktiką Kauno apskrities policijos komisariatuose;
8. tiriant labiausiai paplitusias eismo įvykių kilimo priežastis numatyti eismo įvykių kriminalistinės prevencijos galimybes bei jų tobulinimo perspektyvas ir kelius.

Darbo struktūra sudaro įvadas, du dėstomosios dalies skyriai, kurie suskirstyti į 5 poskyrius bei 2 paragrafus, išvados, santrauka lietuvių, santrauka anglų kalba, literatūros sąrašas ir priedai.

Raktiniai žodžiai: eismo įvykiai, eismo saugumas, kriminalistinė profilaktika

SUMMARY

Albinas Jakimavičius

Criminalistics prophylaxis of road traffic accidents

There a lot of problems in Lithuania with traffic safety and the quantity of traffic accidents it is one of the main indicator of this process. The main statistical indicators of traffic accidents (information about traffic accidents, died or injured people) there negative describing the situation in Lithuania.

There no rational safety traffic system in Lithuania. The traffic observation and control are episodal and there more drunk driving accidents in Lithuania. The drivers do not using safety belts, children safety chairs, they are over speeding. We know that traffic accidents are accidental but we must realize and control the causality, circumstances and after-effects.

The purpose of this analysis is reveal the criminology prophylaxis of the traffic safety and how to influence in down-sizing in traffic accidents.

The main tasks of the analysis:

1. The conception of the criminalistics prophylaxis.
2. To make the analysis of the traffic accidents characterization.
3. Analyse the investigation and prevention of the traffic accidents in Kaunas police commissariats.
4. Investigate the most common traffic accidents reasons, the criminalistics prophylaxis and how to improve.

The analysis is consists of the summary, two parts withe the five subsection, english summary, literature registre and the addendums.

The keywords: traffic accidents, traffic safety, criminalistics prophylaxis.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas // Valstybės žinios. 2000. Nr.92–2883.
2. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimas „Dėl Nacionalinės nusikaltimų prevencijos ir kontrolės programos patvirtinimo“. 2003 m. kovo 20 d. Nr. IX-1383, Vilnius.
3. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimas „Dėl Seimo nutarimo „Dėl ilgalaikių valstybinių saugumo stiprinimo programų rengimo plano patvirtinimo“ // Valstybės Žinios, 2008.06.17, Nr.69
4. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. liepos 8 d. nutarimas Nr. 759 „Dėl valstybinės saugaus eismo automobilių keliais 2005-2010 metų programos patvirtinimo“ // Valstybės žinios. 2005, Nr. 84-311
5. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 452 „Dėl Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklių patvirtinimo.“ // V.Ž., 56-2000.
6. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. 2002 m. gruodžio 11 d. Nr. 1950, Vilnius. // V.Ž., 2003, Nr. 7-263.
7. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas “Dėl kelių eismo saugumo sistemos” // V.Ž., 1997. Nr.: 27
8. LR Generalinio komisaro 2003-07-28 įsakymo Nr. V-434 „Dėl LR Generalinio komisaro 2001-06-25 įsakymo Nr. 278 „Dėl policijos įstaigų budėtojų padalinio darbo organizavimo instrukcijos patvirtinimo“ pakeitimo“
9. Lietuvos policijos Generalinio komisaro 2002-12-24 įsakymas Nr. 660 „Policijos patrulių veiklos instrukcija“
10. Aktuelle Fragen des Straf- und des Administrativmassnahmerechts im Strassenverkehr: Referate der Tagung des Schweizerischen Instituts für Verwaltungskurse vom 27. Juni 1995 in Luzern / René Schaffhauser (Hrsg.) Veröffentlichungen des Schweizerischen Instituts für Verwaltungskurse an der Universität St. Gallen; Bd. 39. St. Gallen: Schweizerische Institut für Verwaltungskurse, 1995.
11. Augaitis A. Kelių eismas vakar ir šiandien. Vilnius, 1987.
12. Autotechninė, teismo transporto trasologinė ir kompleksinė teismo medicininė – autotechninė ekspertizė (skyrimas ir medžiagos ruošimas). Metodinės rekomendacijos. Vilnius. 2000.
13. Barkauskas A. Nusikaltimo tyrimo versijų šiuolaikinė koncepcija ir jos plėtros kryptys: dr. disert.: soc. mokslai: teisė (6F) / LTU. Vilnius, 2000.
14. Brutscher B. Verkehrsstraftaten: Leitfaden für Ausbildung, Fortbildung und Praxis. Hilden/Rhld: Verl. Dt. Polizeiliteratur, 1994.
15. Burda R. Nusikaltimai ekonomikai: sampratos modeliavimas ir šiuolaikinė tyrimo metodikos koncepcija: dr. disert.: soc. mokslai: teisė / LTU. Vilnius, 2000.
16. Burda R.. Kriminalistikos taktika. Vilnius, 2000.
17. Burda R., Krikščiūnas R., Latauskienė E., Malevski H., Matulienė S. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius. 2004.
18. Bonas A. Automobilio vairavimo menas. Vilnius, 1980.

19. Füllkrug M.. Die Bearbeitung von Sexualdelikten. // Lehr- und Studienbriefe der Kriminalistik.-1990, Nr. 10
20. Greičius S., Vitkauskas K. Kelių policijos vykdomo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. Jurisprudencija, 2002, t. 35(27).
21. Gužys A.. Eismo problemos ir žmogiškas faktorius //Lietuvos keliai, 2004, Nr. 2
22. Kažys J., Valiukas D., Rimkus E. Meteorologinių sąlygų nulemta potencialaus avaringumo Lietuvos keliuose įvertinimas // geografija, 2004. T.40, Nr.2.
23. Kriminalistika / E.Palskys, M.Kazlauskas, P.Danisevičius. V., 1985.
24. Kuconis P. Kriminalistinės nusikaltimų tyrimo charakteristikos sąvoka, struktūra ir reikšmė // Teisė, Nr.29.-V., 1995.
25. Kuconis P. Nusikaltimų finansams, tiriamų sumarinio proceso tvarka kriminalistinė charakteristika ir įrodinėtinos aplinkybės // Kriminalistikos ir teismo ekspertizės problemos. V, 1995.
26. Kuklianskis S. Teorinės tardymo situacijų problemos // Kriminalinė justicija. 1996, T.5.
27. Kuklianskis S., Matulienė S. Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos samprata // Jurisprudencija. 2002, Nr. 29(21).
28. Lietuvos kelių policijai 70 metų. Vilnius. 2002.
29. Lukoševičienė O. Autoįvykių analizė ir modeliavimas. Vilnius, 2001.
30. Matulienė S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija. Vilnius, 2004.
31. Michailovas V. Viešosios policijos vykdymo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui: magistro baigiamasis darbas. Vilnius. 2005.
32. Novikovienė L. Kriminalistinės profilaktikos samprata // Jurisprudencija. V., 2005, Nr. 67 (59).
33. Novikovienė L. Kriminalistikos profilaktinė funkcija: kai kurie teoriniai aspektai // Jurisprudencija. 2001, Nr.22(14).
34. Novikovienė L. Kriminalistinė profilaktika ikiteisminiame tyrime: situacijos analizė // Jurisprudencija. 2005, T. 65 (57). P. 59-66. ISBN 1392-6195.
35. Novikovienė L. „Kriminalistinė profilaktika ir jos įgyvendinimo tiriant nusikalstamas veikas problemos“. 1 dalis: Nusikaltimų prevencijos ir kriminalistikos sąsajos // Policija, 2007 m. Nr. 6 (70-408).
36. Novikovienė L. Kriminalistinė profilaktika ir jos įgyvendinimo tiriant nusikalstamas veikas problemos. 2 dalis: Kriminalistikos profilaktinė funkcija: kai kurie diskusiniai klausimai. // Policija, 2007. Nr. 23 (87-425).
37. Novikovienė L. Šiuolaikinės kriminalistinės profilaktikos koncepcijos formavimas ir taikymo tendencijos Lietuvoje. Daktaro disertacija. V., 2005.
38. Paliulis G. Trumpai apie saugų eismą. Vilnius, 2003.
39. Pikūnas A. Kompleksinė saugaus eismo gerinimo programa iki 2010 metų: mokslo darbo ataskaita. Vilnius, 2004.
40. Pikulski S. Podstawowe zagadnienia taktyki kriminalistycznej. Bialystok, 1997.
41. Perspektiven zur Sicherheit im Straßenverkehr: Bericht einer Experten-

- kommission / Polizei-Führungsakademie. [München]: Polizei-Führungsakademie, 1990.
42. Perry A., Symons L. The winter maintenance of highways. 1991.
 43. Perry A., Symons L. (eds). *Highway meteorology*. London: E & FN Spon.
 44. Polutikof J. Road accidents and weather, 1991.
 45. Stungys K. Autoįvykio vietos tyrimas. LTA. 2000.
 46. Perry A., Symons L. (1991). The winter maintenance of highways.
 47. Perry A., Symons L. (eds). *Highway meteorology*. London: E & FN Spon.
 48. Polutikof J. (1991). Road accidents and weather.
 49. Tarptautinių žodžių žodynas. Vilnius, 1999.
 50. Traffic and transport psychology: theory and application / proceedings of the ICTTP 2004. Amsterdam, Oxford: Elsevier, 2005.
 51. Truncienė I. Kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas ir jo baudžiamasis teisinis vertinimas: daktaro disertacija: socialiniai mokslai, teisė (01 S). Vilnius. 2005.
 52. Vadovas kelių eismo saugumui Rusijos gyvenamosiose vietovėse gerinti. 20002.
 53. Zasada S. Saugus eismas. Vilnius, 2002.
 54. Zdanavičiūtė I.. Baudžiamosios atsakomybės už transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimus problemos pagal naująjį Lietuvos Respublikos baudžiamąjį kodeksą. *Jurisprudencija*, 2003, t. 45(37).
 55. 2003-2006 metų eismo įvykių statistika Lietuvoje. Vilnius, 2007
 56. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р. Криминалистика / Под ред. Р.С.Белкина. Москва, 1999.
 57. Белкин Р.С. Курс криминалистики. 3-е изд., дополненное. М., 2001.
 58. Васильев А.П. Состояние дорог и безопасность дорог и автомобилей в сложных погодных условиях. М.: Транспорт, 1976
 59. Васильев А.Н. Проблемы методики расследования отдельных видов преступлений. Москва, 1978.
 60. Винберг А.И. Предмет и метод советской криминалистики. Криминалистика, Ч.1. М., 1950.
 61. Гусаков А.Н. Криминалистика США. Теория и практика ее применения.- Екатеринбург, 1993.
 62. Гурский В. П.. Дорожно-транспортные происшествия: методика расследования: учебное пособие. Минск: АМ МВД РБ, 1992.
 63. Данилов Е. П. Автомобильные дела: административные, уголовные, гражданские: экспертизы. Москва: КноРус, 2005.
 64. Драпкин Л. Я., Долин В. Тактика отдельных следственных действий.Экатеренбург, 1994.
 65. Зорин Г. А. Теоретические основы криминалистики.-Мн., 2000.
 66. Зудин В.Ф. Социальная профилактика преступлений: Криминологические и криминалистические проблемы. Саратов, 1983.
 67. Жерондо К. Безапастьность движения 2002: прошлое, настоящее, будущее. М.,

1983.

68. Евтюков С. А. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Санкт-Петербург: Издательство ДНК, 2005.

69. Клеббельсверг Д. Транспортная психология. М., 1989.

70. Колмаков В.П. Некоторые вопросы криминалистической профилактики преступлений // Советское государство и право. 1961, №. 12.

71. Коршаков И. К. Учет и анализ дорожно-транспортных происшествий. Москва, 1987.

72. Криминалистика / Ред. Е.П. Ищенко. М., 2000.

73. Криминалистика: Учебник / Под ред В. А. Образцова. Москва, 1997.

74. Криминалистика / Под ред. Н.П.Яблокова. Москва, 2005.

75. Криминалистика. / Ред. И.Ф. Пантелеев, Н.А. Селиванов. М., 1988.

76. Криминалистика социалистических стран / Ред. Колдин В.Я. М., 1986.

77. Куклин В.И. Методика расследования отдельных видов преступлений. Иваново. 1983.

78. Курс криминалистики. Общая часть / Ред. В.Е. Корноухов. М., 2000.

79. Лузгин И.М. Некоторые аспекты криминалистической характеристики и место в ней данных о сокрытии преступлений // Криминалистическая характеристика преступлений. Москва. 1984.

80. Марочкин Н. Понятие и содержание криминалистической характеристики в свете общих положений методики расследования преступлений. // Теисè. 1987, №. 22.

81. Митричев С.П. Предупреждение преступлений и задачи судебной экспертизы // Социалистическая законность, 1961, №. 12.

82. Новиков. С. И. Методика расследования преступных нарушений правил дорожного движения. Киев, 1983.

83. Облаков А.Ф. Криминалистическая характеристика преступлений и криминалистические ситуации. Хабаровск. 1985.

84. Радаев В.В. Криминалистическая характеристика преступлений и ее использование в следственной практике: Лекция. Волгоград, 1987.

85. Романов А. Автотранспортная психология. М., 2002.

86. Справочник по безопасности дорожного движения. Осло, Копенгаген, 1996.

87. Суходольский Г. В. Инженерно-психологическая экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Харьков: Гуманитарный центр, 2006.

88. Тартаковский Д. Ф.. Проблемы неопределенности данных при экспертизе дорожно-транспортных происшествий. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2006

89. Шаталов А.С. Сущность и содержание криминалистической характеристики преступлений // Следователь. 1999, №1.

90. Шевчук В.М.. Вопросы криминалистической профилактики преступлений // Материалы международной научной конференции (к 80-летию со дня рождения Р.С.Белкина) / Под ред. Т.В.Аверьяновой, Ю.Г.Корухова. М., 2002.

91. Фридман И.Я.. Вопросы профилактики преступлений при криминалистическом исследовании документов. Киев, 1968.

92. Фридман И.Я. Вопросы профилактики преступлений в системе криминалистики // Криминалистика и судебная экспертиза. 1971, Вып. 8. Киев.

93. Фридман И.Я. Использование данных судебной экспертизы для предупреждения правонарушений. Киев, 1972

94. Яблоков Н. П. Криминалистическая методика расследования. Москва, 1985.

95. Якимов И. Н. Криминалистика. Руководство по уголовной технике и тактике. М., 1925.

Interneto šaltiniai

96. Lukoševičienė O. Autoįvykiai ir jų tyrimo problemos Lietuvoje // <http://ausis.gf.vu.lt/mg/nr/2001/078/07ai.html>

97. <http://alfa.lt/straipsnis/83986> Prisijungimo laikas: 2008 08 15 d

98. http://66.102.9.104/search?q=cache:h8qyt3QOwlkJ:www.infolex.lt/Portal/start.asp%3Fact%3Dnews%26Tema%3D39%26str%3D19990+greicio+virisijimas&hl=lt&ct=clnk&cd=11&gl=lt&lr=lang_lt Prisijungimo laikas: 2008 09 25 d

99. Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos statistika 2006-2007 m., http://www.lpept.lt/lt/statistika/ket/KET2006_200712.pdf Prisijungimo laikas: 2008 09 30 d.

100. <http://www.autotau.lt/lit.php/5717>, prisijungimo data ir laikas: 2008-11-08.

101. <http://www.delfi.lt/archive/article.php?id=15248986>

102. Eismo įvykių statistika // http://www.lra.lt/lt.php/eismo_saugumas/eismo_ivykiu_statistika/27 prisijungimo laikas 2008 11 10 d

103. Dėl saugaus eismo keliuose // <http://www.google.lt/search?hl=lt&q=eismo+saugumo+komisija&meta=>

104. White Paper "European transport policy for 2010: time to decide // http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm

105. Road Safety Action Programme // http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/rsap_en.htm

Baudžiamosios bylos (medžiagos)

Nr. 65-1-00004-08; 65-1-00005-08; 1318-01; 675-07; 746-07; 1261-06; 1070-06; 65-1-00003-08; 65-1-00002-08; 65-1-00001-08; 20-1-00962-07; 20-1-00842-08; 20-1-00644-08 ;20-1-00666-08; 20-1-01200-07; 20-1-00249-08; 20-1-00298-08; 20-1-00132-08; 20-1-00412-08; 20-1-00234-08; 20-1-01357-07; 20-1-00854-08; 20-1-00056-08; 20-1-00231-08; 20-1-00714-08; 20-1-0064-08; 20-00450-08; 20-1-01145-08; 20-1-01142-08; 80-1-00035-08; 80-1-00001-08; 80-1-000002-08; 79-1-00431-08; 79-1-00389-08; 79-1-00085-08; 61-1-0087-08; 61-1-00853-08; 61-1-00712-08; 61-1-619-08; 61-1-0696-08; 61-1-815-08; 61-1-00765-08; 61-1-00676-08; 61-1-00744-08; 61-1-855-08; 79-1-00299-08; 79-1-00288-08; 79-1-00372-07; 79-1-00078-08; 79-1-00335-07; 79-1-00020-07; 79-1-00523-07; 79-1-00546-07; 79-1-00319-07; 79-1-00334-08; 79-1-00514-07; 20-12-01140-08; 20-1-001320-07; 20-1-00825-08; 20-1-01164-07; 20-1-00978-08; 20-1-01284-07; 20-1-00997-07; 20-1-00386-08; 20-1-00555-08; 20-1-00669-08; 20-1-00703-08; 20-1-00725-08; 20-1-00740-08; 05-07; 48-08; 1023-08; 838-08; 524-08; 771-08; 1206-07; 422-03; 1430-06; 1050-07; 80-1-00097-07.

Priedai

Priedas Nr. 1

BYLŲ (MEDŽIAGŲ) ANALIZĖS ANKETA

1. Ikiteisminio tyrimo įstaiga atliekanti (atlikusi) ikiteisminį tyrimą.

2. Bylos (medžiagos) Nr.

3. Bylos (medžiagos) trumpas turinys:

4. Nusikalstamos veikos padarymo akivaizdumas:

a) akivaizdus;

b) neakivaizdus.

5. Sprendimas byloje (medžiagoje):

1. priimtas kaltinamasis nuosprendis;

2. priimtas išteisinamasis nuosprendis;

3. priimtas kaltinamasis aktas;

4. priimtas baudžiamasis įsakymas

5. ikiteisminis tyrimas nutrauktas.

Nutraukimo pagrindas _____;

6. atsisakyta pradėti ikiteisminį tyrimą.

Atsisakymo pagrindas _____

7. kita _____

6. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso straipsnis (-iai), pagal kurį pradėtas ikiteisminis tyrimas: _____

7. Eismo įvykio rūšis:

1. transporto priemonės užvažiavimas ant pėsčiojo;

2. transporto priemonių susidūrimas;

3. transporto priemonės apsvertimas;

4. transporto priemonės užvažiavimas ant kliūties;

5. keleivių iškritimas.

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

1. įvykio vietos apžiūra; _____
2. įtariamojo apklausa; _____
3. liudytojo apklausa; _____
4. akistata; _____
5. eksperimentas; _____
6. parodymų patikrinimas vietoje; _____
7. parodymas atpažinti; _____
8. ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas; _____
9. krata; _____
10. poėmis; _____
11. laikinasis sulaikymas _____
12. suėmimas _____
13. kita (įrašyti): _____;

9. Atliekant kokius ikiteisminio tyrimo veiksmus dalyvavo specialistas?

1. įvykio vietos apžiūroje;
2. apklausoje;
3. akistatoje;
4. eksperimente;
5. parodymų patikrinime vietoje;
6. skiriant ekspertizę ar objektų tyrimą;
7. kita (įvardinti): _____

10. Ar byloje buvo atlikta įvykio vietos apžiūra?

1. taip;
2. ne.

11. Kokie pareigūnai dalyvavo įvykio vietos apžiūroje:

- a) ikiteisminio tyrimo pareigūnas
- b) specialistas (ekspertas);
- c) kinologas;
- d) kelių policijos pareigūnas;
- e) kiti asmenys (nurodyti kas).

12. Kokia įvykio vietos apžiūros atlikimo trukmė:

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

13. Ar įvykio vietos apžiūros metu buvo panaudotos mokslinės techninės priemonės:

1. taip;
2. ne (toliau nuo 15 klausimo)

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

1. fotoaparatas ir kita fotografavimo technika;
2. vaizdo įrašymo technika;
3. rankų pėdsakų suradimo, užfiksavimo ir paėmimo priemonės;
4. avalynės pėdsakų suradimo, užfiksavimo ir paėmimo priemonės
5. transporto priemonių pėdsakų suradimo, užfiksavimo ir paėmimo priemonės;
6. kvapų pėdsakų paėmimo priemonės;
7. darbo su mikroobjektais priemonės;
8. kitos priemonės _____

15. Kokie pėdsakai ir objektai buvo surasti, paimti, užfiksuoti įvykio vietos apžiūros metu:

1. rankų pėdsakai;
 2. kojų pėdsakai;
 3. transporto priemonių pėdsakai;
 4. biologiniai pėdsakai (kraujas, plaukai ir kt.);
 5. mikroobjektai;
 6. kiti pėdsakai ir objektai _____
-
7. nieko nerasta ir nepaimta.

16. Įvykio vietos apžiūros užfiksavimo būdas:

1. aprašymas protokole
2. darytos fotonuotraukos;
3. darytas vaizdo įrašas;
4. nubraižyti planai, brėžiniai, schemas.

17. Pastebėti įvykio vietos apžiūros fiksavimo trūkumai:

18. Kokios buvo paskirtos ekspertizės ar objektų tyrimai paimtiems pėdsakams ar objektams ištirti:

1. daktiloskopinė;
2. trasologinė:
 - kojų pėdsakų;
 - transporto priemonių pėdsakų;
 - kita _____-;
3. mikrodalelių;
4. DNR (biologinės kilmės pėdsakų);
5. odorologinė;
6. fizikinė (metalizacijos);
7. kitos _____

19. Pastebėtos taktinės klaidos atliekant ikiteisminio tyrimo veiksmus analizuojamoje baudžiamojoje byloje.

20. Ar byloje (medžiagoje) surinkta informacija leidžia padaryti išvadą apie galimas eismo įvykių priežastis?

1. taip;
2. ne.

21. Ar pagal byloje (medžiagoje), esančią informaciją galima buvo rengti profilaktinio pobūdžio pasiūlymus?

1. taip;
2. ne.

22. Ar buvo teikti profilaktinio pobūdžio pasiūlymai, siekiant užkirsti kelią analogiškiems eismo įvykiams?

1. taip;
2. ne.

Priedas Nr.2

IKITEISMINIO TYRIMO PAREIGŪNŲ APKLAUSOS ANKETA

1. Jūsų išsilavinimas:

- 1) universitetinis teisinis
- 2) universitetinis neteisinis
- 3) neuniversitetinis teisinis
- 4) neuniversitetinis neteisinis
- 5) vidurinis

2. Jūsų darbo stažas ikiteisminio tyrimo įstaigoje:

- 1) iki 3 metų
- 2) nuo 3 iki 5 metų
- 3) nuo 5 iki 10 metų
- 4) nuo 10 metų iki 15 metų
- 5) virš 15 metų

3. Kaip dažnai Jums tenka tirti eismo įvykius (per metus)?

1. iki 10;
2. nuo 10 iki 20;
3. nuo 20 iki 30;
4. nuo 30 iki 50;
5. daugiau nei 50;

6. nedalyvavau.

4. Kokios dažniausiai kyla problemos tiriant eismo įvykius?

1. netinkama pareigūnų kvalifikacija;
2. įgūdžių trūkumas tiriant eismo įvykius;
3. baudžiamojo proceso įstatymo taikymo problemos;
4. didelis ekspertinių įstaigų darbo krūvis, skiriant objektų tyrimus ir ekspertizes šiose bylose;
5. organizacinio pobūdžio sunkumai;
6. nėra bendradarbiavimo tarp atskirų institucijų;
7. motyvacijos trūkumas;
8. materialinio techninio aprūpinimo stoka;
9. kita _____-

5. Kiek įvykio vietos apžiūrų tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui Jums tenka atlikti per metus?

1. savarankiškai daryti neteko
2. iki 10 apžiūrų;
3. nuo 10 iki 20;
4. nuo 20 iki 30;
5. nuo 30 iki 50;
6. virš 50.

6. Ar atvykę į įvykio vietą visada užtikrinate jos apsaugą?

- 1) visada;
- 2) dažnai;
- 3) retai;
- 4) nesiiimu jokių priemonių

7. Jei imatės priemonių apsaugoti įvykio vietą, tai kokių (nurodykite)

8. Kaip dažnai apžiūrint įvykio vietas, tiriant eismo įvykius, buvo kviečiamas specialistas:

- 1) visada
- 2) dažnai
- 3) kartais
- 4) retai

9. Koks manote yra specialistų, dalyvaujančių įvykio vietose, pasiruošimas:

1. labai aukštas
2. aukštas
3. vidutinis
4. žemas
5. labai žemas

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

10. silpnas teorinis jų paruošimas
11. silpnas praktinis jų paruošimas
12. iniciatyvos nebuvimas
13. silpnas techninis aprūpinimas (darbo priemonių ar kt. stoka)
14. silpnas ar nepakankamas bendradarbiavimas su kitais įvykio vietą apžiūrinčiais dalyviais
15. nesuinteresuotumas galutiniais apžiūros rezultatais
16. per didelis darbo krūvis
17. per mažas atlyginimas
18. nepatenkinama specialistų kriminalistų darbo organizacija (transporto nebuvimas, kuro trūkumas.
19. kitos priežastys (nurodyti)_____

11. Ar galima mūsų sąlygomis (prie esamo techninio aprūpinimo, esamų kadro ir t.t.) ženkliai pagerinti įvykio vietos apžiūrą ?

1. Taip (pagrįskite savo nuomonę)

2. Ne. (pagrįskite savo nuomonę)

12. Ar dažnai byloje (medžiagoje) surinkta informacija leidžia padaryti išvadą apie galimas eismo įvykių priežastis?

1. visada
2. dažnai
3. kartais
4. retai
5. niekada

13. Ar tirdami eismo įvykius stengiatės išaiškinti (išaiškinote) juos sukėlusias priežastis ir sąlygas? (pabraukite)

- 1) taip
- 2) ne
- 3) kita_____

13.1. Jei į 13 klausimą atsakėte „ne“, tai kodėl? (pabraukite vieną ar daugiau atsakymų variantus)

- 1) dažniausiai neįmanoma nustatyti priežasčių ir sąlygų nulėmusių eimo įvykių;
- 2) baudžiamojo proceso kodeksas neįpareigoja to daryti;
- 3) esant dideliems darbo krūviams, nelieta laiko tai daryti;
- 4) nematau prasmės ir būtinumo;
- 5) kita_____

13.2. Jei į 13 klausimą atsakėte „taip“, tai atliekant kokius ikiteisminio tyrimo veiksmus nustatote (nustatėte) priežastis ir sąlygas, nulėmusias eismo įvykį ir kaip dažnai tai atliekate (atlikote)? (*pabraukite tinkamus atsakymų variantus*)

- | | |
|--|---------------------------------|
| 1. įvykio vietos apžiūrą | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 2. daiktų apžiūrą | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 3. dokumentų apžiūrą | visada; dažnai; retai; netenka |
| 4. patalpų ir vietovių, nesančių įvykio vietomis, apžiūrą: | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 5. transporto priemonių apžiūrą: | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 6. asmens apžiūrą: | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 7. įvykio vietos tyrimas | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 8. įtariamojo apklausa | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 9. liudytojų apklausos | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 10. nukentėjusiojo apklausa | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 11. akistata | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 12. eksperimentas | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 13. parodymų patikrinimas vietoje; | visada; dažnai; retai; netenka |
| 14. krata | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 15. poėmis | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 16. parodymas atpažinti | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 17. ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas | visada; dažnai; retai; netenka; |
| 18. kita: _____ | visada; dažnai; retai; netenka |

13.3. Jei į 13 klausimą atsakėte „taip“, tai kokių imatės priemonių nustatytoms priežastims ir sąlygoms pašalinti? (*pabraukite Jūsų manymu tinkamus atsakymus*)

- 1) pranešu savo tiesioginiam vadovui;
- 2) raštiškai kreipiuosi į atitinkamas institucijas, atsakingas už šių priežasčių ir sąlygų pašalinimą;
- 3) žodžiu informuoju atitinkamas institucijas, atsakingas už šių priežasčių ir sąlygų pašalinimą;
- 4) informuoju visuomenę, pasitelkiant žiniasklaidą;
- 5) informuoju savo kolegas;
- 6) nustatau priežastis ir sąlygas, bet nesiiimu jokių priemonių joms pašalinti;
- 7) kita.....

14. Ar pagal byloje (medžiagoje), esančią informacija galima buvo rengti profilaktinio pobūdžio pasiūlymus?

1. taip
2. ne

15. Ar Jums pačiam teko kada nors teikti profilaktinio pobūdžio pasiūlymus, siekiant užkirsti kelią analogiškiems eismo įvykiams? Jei teko, tai kaip dažnai.

1. visada
2. dažnai
3. kartais
4. retai
5. neteko

16. Ar dabar galiojantis Baudžiamojo proceso kodeksas sudaro palankias sąlygas profilaktinei ikiteisminio tyrimo tyrėjo veiklai? (pabraukite)

- 1) nesudaro;
- 2) sudaro;
- 3) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

17. Ar tikslinga Baudžiamojo proceso kodekse numatyti normas, įvardijančias profilaktinę ikiteisminio tyrimo tyrėjo funkciją? (pabraukite)

- 1) taip;
- 2) ne;
- 3) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

18. Ar tikslinga Baudžiamojo proceso kodekse numatyti normą, reglamentuojančią tolimesnius ikiteisminio tyrimo tyrėjo veiksmus, jam nustatčius priežastis ir sąlygas, padėjusias rengti, daryti arba nusišalinti nusikalstamą veiką? (pabraukite)

- 1) taip;
- 2) ne;
- 3) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

19. Ar jaučiate metodinės literatūros apie eismo įvykių prevenciją stygių?

- 1) taip;
- 2) ne;
- 3) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

20. Kaip manote, ar būtų tikslingi kvalifikacijos kėlimo kursai apie eismo įvykių prevencijos galimybes?

- 1) taip;
- 2) ne;
- 3) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

21. Įvertinkite atskirų prevencinių priemonių, t.y. vykdomų eismo saugumo tikslinių akcijų efektyvumą eismo įvykių profilaktikai:

21.1. Tikslinė priemonė skirta transporto priemonių vairuotojų blaivumui ir apsvaigimui tikrinti.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;
- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

21.2. Tikslinė priemonė skirta vadeliotojų, pėsčiųjų ir dviratininkų daromiems pažeidimams išaiškinti.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;
- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

21.3. Tikslinė priemonė skirta vairuotojų, keleivių saugos diržų bei vaikams skirtų specialiųjų sėdynių naudojimui.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;
- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

21.4. Tikslinė priemonė skirta transporto priemonių leistino greičio kontrolei.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;
- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

21.5. Tikslinė priemonė skirta pavojingo bei chuliganiško transporto priemonių vairavimo atvejams išaiškinti.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;
- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

21.6. Tikslinė priemonė skirta žmonių ir krovinių vežimo taisyklių reikalavimų pažeidimams išaiškinti.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;
- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

22. Jūsų nuomone ar šios taikomos tikslinės priemonės koreliuoja (susijusios) su pagrindinėmis eismo įvykių priežastimis?

- 1) šios priemonės pilnai atspindi pagrindines eismo įvykių priežastis;
- 2) šios priemonės iš dalies atspindi pagrindines eismo įvykių priežastis;
- 3) šios priemonės neatspindi pagrindinių eismo įvykių priežasčių;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

23. Kaip vertinate stacionarių greičio matuoklių naudojimo efektyvumą eismo įvykių profilaktikai

- 1) labai efektyvus;
- 2) efektyvus;
- 3) neefektyvus;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

24. Kaip vertinate mechaninių greičio ribotuvų naudojimo keliuose efektyvumą eismo įvykių profilaktikai

- 1) labai efektyvus;
- 2) efektyvus;
- 3) neefektyvus;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

25. Kaip vertinate automatinį eismo reguliavimo sistemų diegimo efektyvumą eismo įvykių profilaktikai

- 1) labai efektyvus;
- 2) efektyvus;
- 3) neefektyvus;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

26. Ar reikalinga kompleksinė profilaktinė programa, kuri lemtų didesnę eismo saugumą bei eismo įvykių skaičiaus mažėjimą.

- 1) reikalinga;
- 2) nereikalinga;
- 3) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

Priedas Nr. 3

GYVENTOJŲ APKLAUSOS ANKETA

1. Lytis:

- 1) moteris;
- 2) vyras

2. Jūsų amžius:

- 1) 18-29;
- 2) 30-41;
- 3) 42-53;
- 4) 54-65;
- 5) 66 ir daugiau

3. Jūsų išsilavinimas:

- 1) universitetinis teisinis
- 2) universitetinis neteisinis
- 3) neuniversitetinis teisinis
- 4) neuniversitetinis neteisinis
- 5) vidurinis

4. Jūsų vairavimo stažas:

- 1) iki 2 m.;
- 2) 2-10 m.;
- 3) 11-20;
- 4) 21-30;
- 5) 41 ir daugiau

5. Jūsų nuomone, kokie Kelių eismo taisyklių pažeidimai dažniausiai tampa eismo įvykių priežastimis? (pažymėkite 5)

- 16) nustatyto greičio viršijimas;
- 17) kelio ženklų reikalavimų nesilaikymas;
- 18) pavojingas ir chuliganiškas vairavimas;
- 19) važiavimo per geležinkelio pervažas taisyklių pažeidimas;
- 20) vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų;
- 21) transporto priemonių vairavimas neturint teisės vairuoti;
- 22) pėsčiųjų daromi Kelių eismo taisyklių pažeidimai;
- 23) naudojimasis saugos diržai, taip pat motociklininko šalmais tvarkos pažeidimas;
- 24) vairuotojų pareigų pėstiesiems nesilaikymas;
- 25) eismo reguliavimo signalų pažeidimai;
- 26) šviesos prietaisų naudojimo taisyklių pažeidimai;
- 27) važiavimo pradžios ir manevravimo taisyklių pažeidimai;
- 28) lenkimo taisyklių pažeidimai;
- 29) sustojimo ir stovėjimo taisyklių pažeidimai;
- 30) eismo automagistralinėse ir greitkeliuose taisyklių pažeidimai.
- 31) Kita _____

6. Kaip dažnai patys pažeidžiate kelių eismo taisykles?

1. niekada;
2. retai
3. kartais;
4. dažnai
5. labai dažnai

7. Kaip dažnai prisiegate saugos diržus kai vairuojate?

- 1) niekada;

- 2) retai
- 3) kartais;
- 4) dažnai
- 5) labai dažnai

8. Kaip dažnai prisiseagate saugos diržus kaip keleivis, sėdintis transporto priemonės priekyje?

- 1) niekada;
- 2) retai
- 3) kartais;
- 4) dažnai
- 5) labai dažnai

9. Kaip dažnai prisiseagate saugos diržus kaip keleivis, sėdintis transporto priemonės gale?

- 1) niekada;
- 2) retai
- 3) kartais;
- 4) dažnai
- 5) labai dažnai

10. Ar teisės aktuose numatytos griežtesnės bausmės pakeis vairuotojų elgesį keliuose?

1. taip
2. šiek tiek
3. nepakeis
4. neturiu nuomonės šiuo klausimu _____

11. Kaip žiniasklaidoje transliuojamos reklamos pakeitė jūsų vairavimo stilių:

- 1) mano vairavimas visiškai pasikeitė;
- 2) mano vairavimas pasikeitė iš dalies;
- 3) mano vairavimo įpročiai visiškai nepasikeitė

12. Jūsų nuomone, ar policijos pareigūno vaidmuo eismo įvykių prevencijoje svarbus?

1. taip
2. ne

13. Įvertinkite atskiras policijos vykdomas prevencines priemones, t.y. vykdomų eismo saugumo tikslinių akcijų efektyvumą eismo įvykių profilaktikai:

14. 1. Tikslinė priemonė skirta transporto priemonių vairuotojų blaivumui ir apsvaigimui tikrinti.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;
- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

14.2. Tikslinė priemonė skirta vadeliotų, pėsčiųjų ir dviratinkų daromiems pažeidimams išaiškinti.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;
- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

14.3. Tikslinė priemonė skirta vairuotojų, keleivių saugos diržų bei vaikams skirtų specialiųjų sėdynių naudojimui.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;
- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

14.4. Tikslinė priemonė skirta transporto priemonių leistino greičio kontrolei.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;

- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

14.5. Tikslinė priemonė skirta pavojingo bei chuliganiško transporto priemonių vairavimo atvejams išaiškinti.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;
- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

14.6. Tikslinė priemonė skirta žmonių ir krovinių vežimo taisyklių reikalavimų pažeidimams išaiškinti.

- 1) labai efektyvi;
- 2) efektyvi;
- 3) neefektyvi;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

15. Jūsų nuomone ar šios taikomos tikslinės priemonės susijusios su pagrindinėmis eismo įvykių priežastimis?

- 1) šios priemonės pilnai atspindi pagrindines eismo įvykių priežastis;
- 2) šios priemonės iš dalies atspindi pagrindines eismo įvykių priežastis;
- 3) šios priemonės neatspindi pagrindinių eismo įvykių priežasčių;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

16. Kaip vertinate stacionarių greičio matuoklių naudojimo efektyvumą eismo įvykių profilaktikai?

- 1) labai efektyvus;
- 2) efektyvus;
- 3) neefektyvus;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

17. Kaip vertinate mechaninių greičio ribotuvų naudojimo keliuose efektyvumą eismo įvykių profilaktikai

- 1) labai efektyvus;
- 2) efektyvus;
- 3) neefektyvus;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.

18. Kaip vertinate automatinių eismo reguliavimo sistemų diegimo efektyvumą eismo įvykių profilaktikai

- 1) labai efektyvus;
- 2) efektyvus;
- 3) neefektyvus;
- 4) neturiu nuomonės šiuo klausimu.