

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
KRIMINALISTIKOS KATEDRA

ALVYDAS KATKAUSKAS
Neakivaizdinių studijų teisės ir valdymo programos
5-ojo kurso Klaipėdos grupės studento

EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO PRAKTIKA IR TOBULINIMO PERSPEKTYVOS
(remiantis Klaipėdos apskrities medžiaga)
Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
Profesorius dr.,
Egidijus Vidmantas Kurapka

Vilnius, 2007

TURINYS

ĮVADAS	2
1. EISMO ĮVYKIŲ BAUDŽIAMOJI TEISINĖ IR KRIMINALISTINĖ CHARAKTERISTIKA	5
2. EISMO ĮVYKIŲ IKITEISMINIO TYRIMO PRAKTIKA KLAIPĖDOS APSKRITIES POLICIJOS KOMISARIATUOSE	24
3. EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO TOBULINIMO KRYPTYS	60
IŠVADOS IR PASIŪLYMAI	68
SANTRAUKA	69
SUMMARY	70
LITERATŪRA	71
PRIEDAI	

IVADAS

Eismo įvykių tyrimas yra labai aktuali tema tiek teoriniu, tiek praktiniu požiūriu. Lietuvos Respublikoje nusikalstamų veikų eismo saugumui padaroma tikrai daug. Lietuva pagal avarių skaičių yra pirmaujanti Europos Sąjungos valstybė. Žvelgiant Lietuvos mastu, Klaipėdos apskritis padaromų eismo įvykių skaičiumi jau kurį laiką taip pat yra lyderiaujančiose pozicijose. Ją lenkia nebent Vilniaus ir Kauno apskritys. Todėl man, kaip praktikui, dirbančiam eismo įvykių tyrimo srityje ši tema yra ypač svarbi.

Atrodo, kad atsižvelgiant į tai, kad šios rūšies nusikaltimų Lietuvos Respublikoje padaroma daug, turėtų būti susiformavusi vienoda šių nusikaltimų tyrimo praktika. Tačiau ar taip yra iš tikrųjų? Ar teisės aktų bazė, reglamentuojanti šių nusikaltimų tyrimą ir pareigūno veiksmus įvykus eismo įvykiui yra tobula? Ar senosios eismo įvykių tyrimo metodikos yra nepasenę? Kokia yra susiformavusi eismo įvykių tyrimo praktika ir kokios daromos klaidos tiriant nusikalstamas veikas eismo saugumui Klaipėdos apskrityje? Pagaliau, kokie Lietuvos veiksmai eismo įvykių prevencijos srityje? Manytume, kad šie klausimai yra vieni pagrindinių rašant baigiamąjį darbą - „Eismo įvykių tyrimas Klaipėdos apskrityje“.

Teorinių ir praktinių žinių turėjimas, šiuo atveju palengvina ikiteisminio tyrimo pareigūnų darbą, atliekant šios kategorijos nusikaltimų ikiteisminį tyrimą. Šiame darbe bus nagrinėjamas nusikaltimų, kuriuos padaro vairuotojai, ikiteisminio tyrimo problemos.

Darbo hipotezė:

1. Eismo įvykių tyrimo praktika Klaipėdos apskrities policijos komisariatuose yra tobulintina.
2. Eismo įvykių tyrimo praktika Klaipėdos apskrities komisariatuose įtakoja eismo įvykių tyrimo efektyvumą.

Tyrimo objektas. Šio tyrimo objektas yra nusikalstamų veikų eismo saugumui ikiteisminio tyrimo problemos ir praktika Klaipėdos apskrities policijos komisariatuose.

Tyrimo dalykas. Atliekant tyrimą yra nagrinėjami Lietuvos Respublikos teisės aktai, jų taikymo praktika, teoriniai minėtą temą nagrinėjusių autorių darbai (straipsniai, monografijos, vadovėliai), teisės normų taikymo praktikoje patirtis (konkrečios bylos – faktinių duomenų rinkimas ir vertinimas, atskirų tyrimo veiksmų taktika, būtini veiksmai, kuriuos turi atlikti pareigūnai, tiriant šios kategorijos baudžiamąsias bylas), pateikiama ir apibendrinama statistinė informacija, apie šios rūšies nusikaltimus.

Darbo tikslas. Išnagrinėti eismo įvykių tyrimo praktiką ir problemas Klaipėdos apskrities policijos komisariatuose, pateikti pasiūlymus dėl jos tobulinimo.

Darbo uždaviniai. Siekiant anksčiau iškelto tikslo yra suformuluoti tokie darbo uždaviniai:

- pateikti eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką Klaipėdos apskrityje;
- išanalizuoti eismo įvykių tyrimo praktiką Klaipėdos apskrities policijos komisariatuose;
- remiantis atliktais tyrimais nustatyti eismo įvykių tyrimo metodikos tobulinimo kryptis;
- numatyti eismo įvykių kriminalistinės prevencijos galimybes.

Darbo metodai. Darbe naudotasi šiais tyrimo metodais: sisteminės analizės, loginis-analitinis, lyginamasis teisėtyros, istorinis, apibendrinimo, ekspertų apklausos, anketavimo.

Darbe nagrinėsime bendrąją eismo įvykių tyrimo veiksmų atlikimo taktiką, tyrimo metodiką, o taip pat analizuosime praktines problemas, kylančias praktikoje. Apibendrinsime ir pateiksime statistinę informaciją tiek Lietuvos, tiek Klaipėdos apskrities mastu.

Rašant darbą buvo atlikti šie tyrimai:

- anketuoti Klaipėdos apskrities 2007 m. per 10 mėnesių pradėti ikiteisminiai tyrimai dėl nusikalstamų veikų eismo saugumui (anketuota 612 baudžiamųjų bylų);
- atlikta pareigūnų, atliekančių eismo įvykių tyrimą ar jame dalyvaujančių apklausa (apklausti 106 Klaipėdos apskrities pareigūnai, dirbantys šiame darbo bare).

Darbe naudojamos sąvokos:

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

Kriminalistinė charakteristika – tai yra apibendrintų duomenų sistema apie tipinius nusikaltimo padarymo pėdsakus, būdą, mechanizmą, nusikaltėlio asmenybę ir kitus esminius nusikaltimo padarymo bruožus ir savybes, kurie optimizuoja nusikaltimų tyrimą ir atskleidimą.

Kriminalistinė metodika – tai moksliskai pagrįsta metodinių rekomendacijų, taktinių būdų ir techninių priemonių, taikomų tiriant atskirų rūšių nusikaltimus, sistema.

Darbo struktūra. Magistro baigiamąjį darbą sudaro įvadas, keturi skyriai, išvados ir siūlymai, literatūros sąrašas, priedai.

Pirmojoje darbo dalyje analizuojant kriminalistinę eismo įvykių tyrimo charakteristiką pateikiami statistiniai duomenys Lietuvos Respublikos ir Klaipėdos apskrities mastu.

Antroji darbo dalis yra skirtas eismo įvykių tyrimo praktikos analizei Klaipėdos apskrityje. Ją rašant analizuojama bendroji eismo įvykių tyrimo metodika, ją prilyginant Klaipėdos apskrityje susiformavusiai ikiteisminio tyrimo praktikai šios kategorijos baudžiamosiose bylose, analizuojami tyrimų metu gauti duomenys, iškeliamos ir nagrinėjamos ikiteisminio tyrimo problemos, formuluojami galimi jų sprendimo būdai, analizuojami ikiteisminio tyrimo veiksmai, jų atlikimo taktiniai būdai ir ypatumai.

Trečiojoje darbo dalyje nustatome eismo įvykių tyrimo tobulinimo kryptis, aprašome eismo įvykių kriminalistinės prevencijos galimybes.

Nagrinėjant pasirinktą magistro baigiamojo darbo temą buvo remtasi tokių Lietuvos autorių, kaip H. Malevski, E. Kurapkos, S. Matulienės, R. Burdos, J. Juškevičiūtės, K. Stungio ir kitų autorių darbais bei nuomonėmis, užsienio autorių darbais.

1. EISMO ĮVYKIŲ BAUDŽIAMOJI TEISINĖ IR KRIMINALISTINĖ CHARAKTERISTIKA

Apibūdinant eismo įvykių kriminalistinį tyrimą, būtina paminėti, kad nusikalstamas veikas eismo saugumui reglamentuoja Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau - , BK) XXXIX skyrius „nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui“.¹ Viso jame yra 5 straipsniai, kurie apibrėžia nusikalstamas veikas transporto eismo srityje: 278 straipsnis - transporto priemonių ar kelių, juose esančių įrenginių netinkama priežiūra ar remontas, 279 straipsnis - tarptautinių skrydžių taisyklių pažeidimas, 280 straipsnis - transporto priemonių ar kelių, juose esančių įrenginių sugadinimas, 281 straipsnis - kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas, 282 straipsnis - transporto eismo tvarkos ar saugumo taisyklių pažeidimas. Kaip matome, mūsų darbo temą praktiškai atitinka LR BK 281 ir 282 straipsniuose nurodytos nusikalstamos veikos, kadangi būtent šie straipsniai reglamentuoja baudžiamąją atsakomybę už kelių eismo taisyklių pažeidimus. Esminis jų skirtumas yra tas, kad pagal LR BK 281 str. atsako asmenys, vairuojantys transporto priemonę, o pagal LR BK 282 str., baudžiamojon atsakomybėn traukiami kiti eismo dalyviai.

Svarbu paminėti, kad šie baudžiamojo kodekso straipsniai yra blanketinės normos, ir aiškinantis jų prasmę mes turime žvelgti į kitą teisės aktą – Kelių eismo taisykles.²

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

Literatūroje eismo įvykio apibrėžimai yra labai panašūs vienas į kitą. Juos sudaro tie patys esminiai požymiai. Lietuvos teisės universiteto išleistame mokomajame leidinyje nurodoma, kad „Autoįvykis - tai įvykis, kurio metu, dalyvaujant važiuojančiai transporto priemonei, žuvo arba buvo sužalotas žmogus, sugadintos transporto priemonės, kroviniai, kelio ženklai, statiniai arba koks nors kitas turtas“³. Iš esmės tai yra vienodi apibrėžimai ir skirtumų tarp jų mes neižvelgiame.

Atsižvelgiant į eismo įvykio apibrėžimą, pagrindinis jo elementas yra transporto priemonė. Pagal KET 44 p. „Transporto priemonė – įrenginys, skirtas žmonėms ir (arba)

¹ Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. 2000 m. rugsėjo 26 d. Nr. VIII-1968, Vilnius.// Valstybės žinios 2000 Nr.89-2741.

² Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. 2002 m. gruodžio 11 d. Nr. 1950, Vilnius. // Žin., 2003, Nr. 7-263.

³ R.Burda, R.Krikščiūnas, E.Latauskienė, H.Malevski, S.Matulienė. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius. 2004. P. 133.

kroviniams vežti. Ši sąvoka taip pat apima traktorius ir savaeiges mašinas“. Pagal šią sąvoką, su eismo įvykiu susijusiu laikomas kiekvienas eismo dalyvis, kuris autoavarijoje dalyvavo arba kurio elgesys galėjo turėti jai įtakos. Eismo įvykio dalyviu gali būti ir dviratininkas, važnyčiotojas ar net pėstysis. Taigi, šiuo atveju kalbame apie asmenis, kurių veiksmai tiesiogiai arba netiesiogiai eismo įvykyje gali turėti reikšmės. Pagal KET 11 punktą, eismo dalyvis – asmuo, dalyvaujantis kelių eisme (vairuotojas, pėsčiasis, keleivis).

Eismo įvykiai gali būti tiriami (priklausomai nuo pasekmių) administracinės arba baudžiamosios teisės ribose, t. y. kaip administracinis pažeidimas arba nusikalstama veika. Atkreiptinas dėmesys, kad ir Eismo priežiūros tarnybos padaliniai apskrityse remiantis tuo skirstomi į du skyrius – administracinės veiklos skyrių bei nusikalstamų veikų eismo saugumui skyrių. Administracinės veiklos skyriuje tiriami administraciniai teisės pažeidimai, dėl kurių asmenims atsiranda administracinė atsakomybė, o nusikalstamų veikų eismo saugumui skyriuje tiriamos nusikalstamos veikos ir čia turi dirbti profesionalūs ikiteisminio tyrimo pareigūnai.

Šiame darbe mes eismo įvykių tyrimą analizuosime ikiteisminio tyrimo plotmėje, tai yra peržiūrėsime tendencijas, atskleisime ikiteisminio tyrimo metodiką, taikymo praktiką Klaipėdos apskrityje dėl veikų eismo saugumui, už kurias kyla baudžiamoji atsakomybė. Pažymėsime tik tiek, kad administracinę atsakomybę už KET pažeidimus reglamentuoja administracinių teisės pažeidimų kodekso dešimtas skirsnis - administraciniai teisės pažeidimai transporte, kelių ūkio bei ryšių srityje. Pagal Administracinių teisės pažeidimų kodekso 9 str. 2 p., administracinė atsakomybė už šiame kodekse numatytus teisės pažeidimus atsiranda, jeigu savo pobūdžiu šie pažeidimai pagal galiojančius įstatymus neužtraukia baudžiamosios atsakomybės.⁴

Taigi, trumpai paanalizuokime nusikalstamų veikų, kurių tyrimas mums svarbus šio darbo dalyko atžvilgiu, sudėtį.

Pagal BK 281 straipsnį (kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas) yra daugiausiai kvalifikuojama nusikalstamų veikų, padaromų transporto eismo saugumui.

BK 281 straipsnyje nusikalstamos veikos skirstomos priklausomai nuo pasekmių ir atsirandančios kvalifikuojančios aplinkybės - apsvaigimo nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Pasekmės šio straipsnio atskirų dalių dispozicijose varijuoja nuo nesunkiai sutrikdytos kito žmogaus sveikatos iki eismo įvykio, dėl kurio žuvo žmogus. Šio straipsnio 2 dalyje taip pat įtvirtinta dar viena pasekmė - nukentėjusiam asmeniui padaryta didelė turtinė žala, - išplečia apsvaigusį nuo alkoholio,

⁴ Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas.// Žin., 1985, Nr. 1-1.

narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų asmenų, vairuojančių kelių transporto priemonę, atsakomybę. Blaivaus (neapsvaigusio nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų) asmens baudžiamosios atsakomybės, jei nukentėjusiam asmeniui padaryta didelė turtinė žala, BK nenustato.

Kiekvienu atveju didelės turtinės žalos dydis kaip kvalifikacinis požymis turėtų būti įvertinamas atsižvelgiant į konkrečias bylos aplinkybes: nuostolių dydį, sugadinto turto vertę ir galimybę jį atstatyti apskritai, į nukentėjusiojo materialinę padėtį ir kt. Pvz., 2005-09-13 LR Aukščiausiasis teismas baudžiamojoje byloje Nr. 2K- 423/2005, pripažino didelę žalą 2681 Lt.⁵

Pažymėtina tai, kad eismo įvykis apibrėžtas KET skiriasi nuo eismo įvykio, apibrėžto LR BK 281 straipsnyje. Eismo įvykis, kaip minėjome aukščiau, KET apibrėžtas kaip situacija, kurios metu, dalyvaujant važiuojančiam transporto priemonei ar mopedui, žuvo ar buvo sužalotas žmogus, sugadintos transporto priemonės, kroviniai, kelio ženklai, statiniai ar koks nors kitas turtas. Baudžiamojo kodekso 281 straipsnis eismo įvykį sieja su KET ar transporto naudojimo taisyklių pažeidimais ir atitinkamais padariniais, kilusiais dėl šių pažeidimų. KET suformuluotame eismo įvykio apibrėžime išvardyti galimi eismo įvykio padariniai ir KET saugomi objektai. Tai savaime suprantama, kadangi pagal KET vadovaujamosi ir skiriant bausmes administracinių pažeidimų atvejais, todėl BK siauriau įvertina šių veikų pasekmes. Traktuojant eismo įvykį baudžiamąja teisine prasme (BK 281 str.), siekiama užtikrinti, kad būtų vykdomi privalomi KET reikalavimai dėl saugus transporto priemonių panaudojimą. Eismo saugumu reikėtų laikyti tokį transporto priemonių eismo teisinį sureguliuavimą, kuris užkerta kelią fizinei ar turtinei žalai padaryti.

Taigi, minėjome, kad baudžiamąją atsakomybę nuo administracinės šiose veikose mums padeda atskirti skirtingo lygio eismo įvykio pasekmių buvimas bei kvalifikuojanti aplinkybė – apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų.

Šio nusikaltimo tiesioginis objektas yra saugus kelių eismas bei automobilių, komunalinio transporto ir kitų savaeigių mašinų eksploatavimas. Kadangi nusikaltimo buvimas priklauso nuo fizinės ar turtinės žalos, padarytos žmogui, papildomu objektu reikėtų laikyti žmogaus gyvybę ar sveikatą bei nuosavybę. Esminė šios nusikalstamos veikos ypatybė yra ta, kad žala padaroma vairuojant ar kitaip eksploatuojant transporto priemonę.

BK 281 str. 9 d. nustatyta, kad kelių transporto priemonės yra visų rūšių automobiliai, traktoriai, kitos savaeigės mašinos, troleibusai, motociklai ir kitos mechaninės transporto

⁵ Lietuvos Respublikos Aukščiausiojo teismo 2005-09-13 nutartis kasacinėje byloje Nr. 2K- 423/2005 // http://www.lai.lt/3_nutartys/senos/nutartis.aspx?id=28632.

priemonės. Kitomis savaeigėmis mašinomis laikytinos tokios, kurios skirtos specialioms darbams atlikti: kelių tiesimo - greideriai; derliaus apdorojimo — įvairių rūšių kombainai (javų, bulvių, runkelių, linų ir t.t.), komunalinio ūkio -gatvių valymo, šiukšlių surinkimo, gatvių laistymo, sanitarinių ir t.t. Kitos mechaninės priemonės, laikytinos transporto priemonėmis, galėtų būti motorogės, motoroleriai ir pan. Prie transporto priemonių nepriskirta arkliais traukiami vežimai, dviračiai ir pan.⁶ Kaip matome, žodis „ir kitos mechaninės transporto priemonės“ siaurina eismo įvykio sąvoką. Taigi, radome dar vieną ypatybę, atskiriant atsakomybės rūšis.

Pažymėtina, kad šio nusikaltimo objektyvioji pusė apima visus materialinės nusikaltimo sudėties požymius: veiką, pasekmes ir priežastinį ryšį. Savaiame suprantama, kad tyrimo metu jas privaloma įrodinėti.

Veika gali pasireikšti arba veiksmais, arba neveikimu: jais pažeidžiamos eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklės. Eismo saugumo pažeidimas veiksmais - tai greičio viršijimas (kuris, beje, yra vienas iš dažniausiai pasitaikančių), lenkimo taisyklių pažeidimas, važiavimas nesilaikant eismui reguliuoti ženklų ir kita. Transporto eksploatavimo taisyklių pažeidimas gali būti padarytas pervežant keleivius transporto priemonėmis, kurios neturi atitinkamų įrengimų: sunkvežimiais, traktorių priekabomis ir pan. Eismo saugumo pažeidimas neveikimu - tai sustabdžius transporto priemonę išpėjamųjų ženklų nepaisymas, stovėjimas draudžiamoje vietoje, o eksploatavimo taisyklės gali būti pažeistos tinkamai nepatikrinus transporto priemonės tinkamumo eismui, užmigus prie vairo ir t.t.

Atsakomybė už šiame straipsnyje numatytas nusikalstamas veikas atsiranda, kai dėl eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimo atsirado bent vienas BK 281 str. išvardytas padariny. Nusikaltimo padarinių buvimas priežastiniu ryšiu turi būti susietas su eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimu. Taigi, tyrimo metu svarbu bus nustatyti kokį konkrečiai eismo saugumo reikalavimą pažeidė asmuo, t. y. būtina bus nurodyti pažeistą kelių eismo taisyklę, dėl kurios atsirado nusikalstamos pasekmės.⁷

Įrodinėjant priežastinį ryšį, dažnai susiduriama su situacija, kai keli eismo dalyviai pažeidžia eismo taisykles, ir tokiu atveju sudėtinga būna nustatyti įvykio kaltininką. Tokiu atveju tenka spręsti klausimą, ar bet koks KET pažeidimas yra susijęs su asmens patraukimu baudžiamajon atsakomybėn. Kai kuriais atvejais KET pažeidimas niekaip negali būti susijęs priežastiniu ryšiu su žmonių aukomis ar turtinės žalos padarymu. Vadinas, už eismo saugumo

⁶ Baudžiamoji teisė. 2 knyga. Vilnius. 2000. P. 251.

⁷ I. Zdanavičiūtė. Baudžiamosios atsakomybės už transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimus problemos pagal naująjį Lietuvos Respublikos baudžiamąjį kodeksą. Jurisprudencija, 2003, t. 45(37). P. 118.

ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą asmens patraukimui baudžiamajon atsakomybėn reikšmingas bus tik toks pažeidimas, kuris objektyviai gali sukelti BK 281 str. nurodytus padarinius. Visi kiti šių taisyklių pažeidimai, kurie tokių padarinių nesukelia, sudaro pagrindą patraukti asmenį administracinėn atsakomybėn.

Eismo įvykiui atsirasti reikšmės gali turėti šios veiksmų grupės:

- a) neteisingi paties vairuotojo veiksmai;
- b) neteisėti kitų eismo dalyvių (pėsčiųjų, kitų transporto priemonių ir t.t.) veiksmai;
- c) saugiam eismui sukuria pavojų kiti asmenys (nepažymėti kelio remonto darbai, netinkamas apšvietimas ir pan.);
- d) pačios transporto priemonės defektai, kurie gali būti arba gamintojo, arba atsirasti eksploatuojant transporto priemonę ir pan.

Taigi, kaip matėme, atsižvelgiant į priežastis, sukėlusias eismo įvykį, būtina bus nustatyti asmens veiksmus kaip priežastį atsirasti nusikalstamom pasekmėm. Tik nustačius priežastis ir įvertinus jų įtaką pasekmėm bus galima patraukti atitinkamą asmenį baudžiamajon atsakomybėn.

Subjektyviosios pusės požymis – kaltė, apibūdinama neatsargumu. Tai yra netgi įtvirtinta 281 straipsnio 7 dalyje – asmuo atsako pagal šio straipsnio 1–6 dalis tik tais atvejais, kai jose numatytos veikos yra padarytos dėl neatsargumo. Tačiau pabrėžtina, jog pats eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas gali būti arba tyčinis, arba neatsargus. Kai taisyklės pažeidžiamos tiesiogine tyčia, kaltė dėl padarinių gali būti nusikalstamas pasitikėjimas ar nusikalstamas nerūpestingumas. Vertinant vairuotojo kalbę, būtina atsižvelgti į taisyklių pažeidimo pobūdį (nežymus, esminis, šiurkštus), jo psichinį santykį ir su pačiu pažeidimu (tyčia, neatsargumas), ir su padariniais (nusikalstamas pasitikėjimas, nerūpestingumas), ir pavojingų padarinių atsiradimo tikimybę. Neatsargumas dėl padarinių nulemia ir visą nusikaltimą kaip neatsargų.

Motyvai, kuriais vadovavosi kaltininkas, pažeisdamas eismo saugumo transporto priemonių eksploatavimo taisykles, nusikaltimo sudėčiai apibūdinti reikšmės neturi. Tačiau patys motyvai gali būti ir pozityvūs, ir negatyvūs. Tam apibūdinti galime pasitelkti vadovėlinį pavyzdį, kai važiavimo greitis buvo viršytas todėl, kad buvo vežamas ligonis, arba todėl, kad įtarus vairuotoją esant neblaivų jis, vengdamas sulaikymo, važiavo neleistinu greičiu ir padarė avariją. Suprantama, jog elgesio motyvacija šiuo atveju gali būti labai svarbi sprendžiant bausmės dydžio klausimą.

Tais atvejais, kai kaltininkas pažeidžia taisykles tyčia ir siekia tuo tam tikrų padarinių, veika įgyja kitą pobūdį ir gali būti vertinama kaip tyčinis nužudymas, kūno sužalojimas ar materialinės žalos padarymas.

Nusikalstamos veikos subjektas yra kiekvienas pakaltinamas 16 metų asmuo. Didžiąją dalį nusikaltimų padaro vyresnio amžiaus asmenys, nes vairavimo teisės yra suteikiamos tik nuo 18 metų. Tačiau transporto priemones vairuoja neteisėtai ir patenka į įvykius asmenys neturintys teisės vairuoti, tarp jų ir nepilnamečiai. Baudžiamoji atsakomybė atsiranda visiems asmenims, pažeidusiems eismo saugumo taisykles, nepriklausomai nuo to, ar jie vairavo nuosavą transporto priemonę, ar priklausančią kitiems asmenims, įstaigoms ar organizacijoms, ir turėjo vairavimo teises ar jų neturėjo.

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

281 straipsnio 8 dalis nustato, kad laikoma, kad asmuo yra apsvaigęs nuo alkoholio, kai jo kraujyje yra 0,4 promilės ir daugiau alkoholio. Tuo tarpu dėl narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų nepasisakoma. Todėl nustačius bet kokį, net ir labai mažą tokių medžiagų poveikį asmens organizmui, dėl kurio galima teigti, kad asmuo buvo apsvaigęs, atsakomybė, taikoma asmeniui žymiai sugriežtės.

Pažymėtina, kad apsvaigimo nuo alkoholio (girtumo) laipsnis veikos kvalifikavimui reikšmės neturi, tačiau gali būti į tai atsižvelgta skiriant bausmę. Galiojančios eismo saugumo taisyklės nedraudžia transporto priemonę vairuoti kraujyje esant 0,04 promilės alkoholio. Didesnis alkoholio kiekis - tai jau savaime eismo saugumo taisyklių pažeidimas dėl neblaivumo.

Galimi atvejai, kai asmenys, bendraujantys su vairuotoju, siūlo, prašo ar grasina važiuoti pažeidžiant eismo saugumą. Vairuotojas pažeisti KET gali sulaukti ir iš asmenų, nuo kurių yra priklausomas tarnybiškai ar pan. Kadangi nusikaltimas yra neatsargus, todėl bet koks bendrininkavimas pažeidžiant eismo taisykles yra negalimas. Tokiu atveju tik vairuotojas bus atsakingas už transporto priemonės vairavimą ir jo metu padarytus eismo saugumo taisyklių pažeidimus.

Nusikalstamas veikas pagal BK 281 str. nuo BK 282 str. skiria tai, kad pirmasis nustato transporto priemonių vairuotojų baudžiamąją atsakomybę, o BK 282 str. - kitų eismo dalyvių baudžiamąją atsakomybę (transporto eismo tvarkos ar saugumo taisyklių pažeidimas). Pastarojo straipsnio dispozicijoje rašoma, kad „tas, kas nevairuodamas transporto priemonės pažeidė transporto eismo tvarkos ar saugumo taisykles, jeigu dėl to žuvo žmogus arba buvo sunkiai sutrikdyta žmogaus sveikata...“.

Tačiau pastebėtina, kad BK 281 ir 282 straipsniuose nurodytos sudėtyš skiriasi ne tik nusikalstamos veikos subjektų rūšimis. BK 282 str. padaroma veika nediferencijuojama tokio kvalifikuojančio požymio kaip apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų

psichiką veikiančių medžiagų. Todėl atsakomybėn traukiamas bus asmuo, kuris šią nusikalstamą veiką padarė tiek apsvaigęs nuo minėtų medžiagų, tiek neapsvaigęs. Tai nėra privalomai įrodinėtina aplinkybė. BK 282 str. nuo BK 281 str. numatytos nusikalstamos veikos taip pat skiriasi ir pasekmių atžvilgiu. Čia įtraukiama žmogaus žūtis arba sunkus žmogaus sveikatos sutrikdymas. Už mažiau pavojingas pasekmes asmuo baudžiamojon atsakomybėn netraukiamas.

Apibūdinant eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką, pirmiausia trumpai paanalizuosime jos bendrąją sampratą.

Bendriausia prasme terminas „charakteristika“ reiškia apibūdinimą, skiriamųjų savybių nusakymą.⁸ Įvairiuose kriminalistikos vadovėliuose sutinkamas toks kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos apibūdinimas.

Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika yra pagrindinis kriminalistinės nusikaltimo tyrimo metodikos elementas, kadangi tai yra žinių apie nusikaltimą ir nusikaltėlį šaltinis, kurio pagrindu yra organizuojamas efektingas darbas tiriant ir atskleidžiant atitinkamus nusikaltimus.⁹

Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – tai yra mokslinė abstrakcija atspindinti tipinius nusikaltimo požymius, ypatybes, tipinį nusikaltimo turinį.¹⁰

Prof. R. S. Bielkinas sako, kad kriminalistinė nusikaltimo charakteristika pagal savo prigimtį, turi suteikti praktiniams darbuotojams objektyvų tam tikro nusikaltimo atspindį. Ji turi jungti savyje informaciją apie bendrus atitinkamo nusikaltimo bruožus, kurie turi sudaryti nusikaltimų tyrimo metodikos pagrindą.¹¹

Kriminalistinė nusikaltimo charakteristika neišvengiamai yra įtakojama baudžiamosios teisės, baudžiamojo proceso ir kriminologijos moksluose suformuotų nusikaltimų charakteristikų. Tačiau kriminalistinė nusikaltimų charakteristika apsorbuoja kriminalistiniame aspekte tokias sąvokas, kaip nusikaltimo objektas, objektyvioji pusė, nusikaltimo subjektas, subjektyvioji pusė, įrodinėtinos byloje aplinkybės, asmenybės kriminogeninės savybės ir pan., t. y. akcentuoja būtent tokius elementus ir jų bruožus, kurie turi reikšmes nusikaltimų tyrimui ir atskleidimui.

Savo prigimtimi kriminalistinė nusikaltimo charakteristika yra informacinis modelis, kuris jungia savyje esminius nusikaltimų tyrimui nusikaltimo savybes ir požymius, atspindinčius objektyviojoje realybėje. Kriminalistinės nusikaltimo charakteristikos „žaliava“ yra empirinės medžiagos apibendrinimo ir pažinimo rezultatas. Kriminalistinei

⁸ Dabartinės lietuvių kalbos žodynas. Vilnius, 1993 m. P. 97.

⁹ Криминалистика, актуальные проблемы. Под ред. Е. И. Зуева. Москва, 1988 г. С. 119.

¹⁰ Криминалистика, учебное пособие в схемах. Под ред. А. Г. Филипов. Москва, 1998 г. С. 95.

¹¹ Белкин Р. С. Криминалистическое обеспечение деятельности органов внутренних дел. Москва, 1999 г. С. 326.

nusikaltimo charakteristikai yra priskiriami tokie duomenys apie nusikaltimą: duomenys apie materialius nusikaltimo pėdsakus ir nusikaltimo padarymo vietą, nusikaltimo padarymo subjektą, nusikaltimo padarymo mechanizmą; nusikaltimo padarymo būdą ir kita.

Taigi, pasikartodami gamim pasakyti, kad kriminalistinė nusikaltimo charakteristika – tai yra apibendrintų duomenų sistema apie tipinius nusikaltimo padarymo pėdsakus, būdą, mechanizmą, nusikaltėlio asmenybę ir kitus esminius nusikaltimo padarymo bruožus ir savybes, kurie optimizuoja nusikaltimų tyrimą ir atskleidimą.

Nusikaltimų kriminalistinę charakteristiką reikėtų vertinti kaip reikšmingą nusikaltimų tyrimui kategoriją, kurios turinys padeda nusakyti optimalias nusikaltimo tyrimo kryptis. Ypač akcentuotinas didelį kriminalistinės charakteristikos vaidmuo pradiniam nusikaltimo tyrimo etape, kada yra informacijos apie nusikaltimo įvykį stoka. Šiame etape kriminalistinės nusikaltimo charakteristikos duomenys gali suteikti pagalbą nusakant optimalias, galimas nusikaltimo tyrimo kryptis.

Tačiau kai kurie kriminalistikos mokslo atstovai (A. P. Šatalov) skeptiškai žiūri į kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos reikšmę nusikaltimų tyrimui. Šio autoriaus nuomone, „nėra kriminalistinių charakteristikų, kurios tikėtų tiesioginiam taikymui praktikoje, kadangi galutinai suformuoti atitinkamo nusikaltimo taikomąjį modelį gali tik praktikas, remdamasis operatyvine padėtimi regione.“¹² Manytume, kad šis teiginys yra iš dalies teisingas, kadangi nusikaltimai yra dinamiški reiškiniai, pastoviai įgaunantys naujų savybių. Šio nusikaltimų kitimo proceso neįmanoma stebėti vien tik kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos ribose, todėl tikslinga kalbėti apie mobilesnią, paslankesnią, efektyvesnią nusikaltimų pažinimo būdą. Kitų autorių (S. M. Savčenko) nuomone, mokslo sukurtos kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos jau ilgą laiką sėkmingai taikomos praktikoje ir yra nedaloma kriminalistinės metodikos dalis.¹³

H. Malevski ir E. Kurapkos nuomone, kiekvienos nusikaltimų rūšies tyrimo metodikos pagrindinis elementas yra kriminalistinė nusikaltimų charakteristika. Tik gerai išmanydami jos elementus, galime efektyviai, operatyviai ir tikslingai tirti konkretų nusikaltimą, nes priešingu atveju ši veikla yra ne planingas, mokslinėmis rekomendacijomis pagrįstas tyrimas, bet chaotiškas, tarpusavyje nesusietų veiksmų konglomeratas, skirtas siekti labai miglotai suprantamo tikslo.¹⁴ Mes pritariame šių autorių nuomonei.

¹² Шаталов А. П. Сущность и содержание криминалистической характеристики преступлений. // Следователь. 1999 г., № 1, С. 20.

¹³ Савченко С. М. Нужна концепция системы раскрытия преступлений. // Сборник МВД СССР. 1990 г., № 6, С. 14.

¹⁴ E. Kurapka, H. Malevski. Šiuolaikinė nusikaltimų tyrimo koncepcija ir jos priminalistinis bei procesinis užtikrinimas. Pirmieji rezultatai. Jurisprudencija. 2003 m. Nr. 43(35), P. 81.

Pastaraisiais metais kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos problematika nagrinėta kompleksiskai monografiniu lygmeniu. Tai padaryti ėmėsi dr. S. Matulienė, kuri tyrinėdama kriminalistinę charakteristiką kaip visumą kriminalistiškai svarbių nusikaltimo požymių, išryškinančių nusikaltimą, jo padarymo mechanizmą ir dėsningumus, pateikė tokius pasiūlymus:

1. Kriminalistine nusikaltimų charakteristika reikėtų vadinti visumą kriminalistiškai svarbių savybių, išryškinančių patį nusikaltimą, jo padarymo mechanizmą ir dėsningumus, kurie išsidėsto keliuose sistemose (elementų, dėsnų ryšių tarp elementų ir duomenų, padedančių išskirti ir patikrinti tyrimo versijas) pagal penkis lygius:

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

- Atskirų nusikaltimų rūšių kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką – tai žemesnis nusikaltimų aprašymas, informacinis modelis, kuris apibūdina tam tikros nusikaltimų grupės požymių kriminalistinę sistemą.

- Atskirų nusikaltimų rūšių kriminalistinę charakteristiką – ji apima požymius, būdingus konkrečių nusikaltimų masyvui, t.y. atitinkamai nusikaltimų rūšiai būdingų bruožų aprašymas.

- Atskirų nusikaltimų porūšių kriminalistinę charakteristiką – tai visuma duomenų apie tam tikro porūšio nusikaltimus.

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

Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sistemą sudaro elementai, kurie išreiškia visumą požymių, kurių pagrindu būtų galima sudaryti atitinkamas prielaidas, pasirenkant optimalius kriminalistinius metodus, priemones ir būdus nusikaltimų išaiškinimui, tyrimui bei nusikaltimų profilaktikai.

Kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos sistemą, anot S. Matulienės, sudaro šie elementai: nusikaltimo būdas; asmuo, padaręs nusikaltimą; pasikėsینimo dalykas ir (arba) nukentėjusysis ir nusikaltimo situacija.¹⁵

Žinant struktūrinius kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos elementus ir tarp jų egzistuojančius ryšius, galima formuoti nusikaltimų tyrimo teorinius ir metodologinius pagrindus, prognozuoti naujų nusikaltimų būdų, priemonių atsiradimą, atlikti taikomuosius kriminalistinius mokslinius tyrimus, laiku reaguoti į atskirų nusikaltimų rūšių sistemų pakeitimus, algoritmizuoti nusikaltimų tyrimą. Algoritminiu požiūriu kriminalistinė

¹⁵ S. Matulienė. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija. Vilnius, 2004 m.

nusikaltimų charakteristika turi būti maksimaliai išsami, nes tik tokiu atveju tyrėjui bus pateikiamos tiksliausios nusikaltimų tyrimo rekomendacijos, padėsiančios objektyviai iškelti pagrįstas versijas, pasirenkant gerai apgalvotas tyrimo kryptis bei optimalius tyrimo metodus.

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

3. Tikslinga sukurti ikiteisminio tyrimo įstaigose informacinius atskirų nusikaltimų rūšių kriminalistinių charakteristikų duomenų bankus. Tai leistų pasiekti geresnių nusikaltimų tyrimų rezultatų. Visa informacinė sistema turėtų būti skirta plačiam vartotojų būriui, juos diferencijuojant: sistemoje gali būti sukurtos ir individualios posistemės, skirtos tyrėjų poreikiams. Galėtų būti sudarytos kaip universalios, viską apimančios, ir nacionalinės bei regioninės informacinės sistemos. Aktualiausias šiandien yra tyrėjo lygmens informacinės sistemos, kuriomis tiesiogiai galėtų naudotis nusikaltimus tiriantis asmuo.¹⁶

Dabar pateiksime statistinius eismo įvykių duomenis, tiek Lietuvos, tiek Klaipėdos apskrities mastu. Kraupi statistika pateikia tokius skaičius nusikalstamų veikų eismo saugumui, dėl kurių žuvo žmogus: remiantis Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos duomenimis, 2006 m. Lietuvoje iš viso užregistruoti 6773 eismo įvykiai (2005 m. – 6790, 2004 m. – 6372). Juose žuvo 759 (2005 m. – 760, 2004 m. – 751), buvo sužeisti 8495 (2005 m. – 8497, 2004 m. – 7877) asmenys (priedas Nr. 1).¹⁷

Su atskirais svyravimais, nuo 2002 metų pastebimas staigus žuvusiųjų Lietuvos keliuose didėjimas. Jeigu 2002 metais žuvusiųjų buvo 282, tai 2003-2006 metais virš 400 (priedas Nr. 2).¹⁸ Ypač puikiai šis šuolis matosi lyginant nusikalstamų veikų pakitimo tempus per metus (priedas Nr. 3). Tuo tarpu šių veikų ištyrimas yra maždaug apie 60 procentų nuo užregistruotų. Taigi, jeigu po 2002 metų buvo šių veikų šuolis ir jų padaugėjo maždaug 50 procentų, ištyrimas liko toks pats – apie 60 procentų (priedas Nr. 4).

¹⁶ S. Matulienė. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija. Vilnius, 2004 m.

¹⁷ Šaltinis <http://www.lpept.lt/lt/statistika/>

¹⁸ Šaltinis www.nplc.lt

Paros laikas taip pat turi įtakos eismo įvykių skaičiui. Daugiausia eismo įvykių įvyksta piko metu, t.y. ryte, nuo 7 iki 8 val. ir vakare nuo 16 iki 20 val. Šiuo paros laiku įvyksta skaudžiausi eismo įvykiai, nukenčia daugiausia žmonių.

Matomumas yra vienas svarbiausių eismo įvykių veiksnių. Priklausomai nuo jo, vairuotojas turi atitinkamai įvertinti situaciją ir atlikti reikiamus veiksmus. Daugiausia eismo įvykių įvyksta šviesiu paros metu. Tai paaiškinama nevienodu eismo intensyvumu (priedas Nr. 5).

Tarp amžiaus grupių, eismo įvykių metu daugiausia nukentėjusiųjų yra 15-24 metų amžiaus. Manytume, kad tai lemia nepakankamas situacijos vertinimas, pernelyg didelis, nepagrįstas pasitikėjimas savo jėgomis. Šiai amžiaus grupei tenka 21,1 proc. mirčių ir 29,2 proc. sužeidimų (priedas Nr. 6).

Eismo įvykiuose dažniausiai nukenčia pėstieji bei vairuotojai. Toliau eina keleiviai (priedas Nr. 7). O tarp eismo įvykių rūšių, didžiąją dalį sudaro užvažiavimai ant pėsčiųjų (apytiksliai 34 %) ir susidūrimai (apie 29,3 % visų eismo įvykių) (priedas Nr. 8).

Pėstieji dažniausiai nukenčia tamsiuoju paros metu. Imant metų laikus, pėstieji dažniausiai nukenčia rudenį ir žiemą. Tai įtakoja sudėtingesnės važiavimo sąlygos, prastesnis matomumas (priedas Nr. 9).

Eismo įvykių kaltininkai dažniausiai būna vairuotojai. Paprastai tai sudaro apie 70 procentų visų užregistruotų įskaitinių įvykių. Antroje vietoje yra pėstieji. Dėl jų kaltės padaroma apie 19 procentų visų įskaitinių įvykių (priedas Nr. 10).

Atkreipkime dėmesį į ypač skaudžius eismo įvykius dėl neblaivių vairuotojų kaltės. Tokių eismo įvykių kaltininkai pagrindė būna neblaivūs vairuotojai. Jie užima apie 80 ir daugiau procentų šių įvykių (priedas Nr. 11).

Vidaus reikalų ministerijos duomenimis, 2006 metais 761 eismo įvykis (11,2 proc. visų eismo įvykių) įvyko dėl neblaivių vairuotojų kaltės, žuvo 66 asmenys, 1151 buvo sužeistas. 2006 m. įvykių dėl neblaivių vairuotojų kaltės sumažėjo 13,3 proc. (2005 m. – 878, 2004 m. – 754), juose 33,3 proc. mažiau žuvusių (2005 m. – 99, 2004 m. – 84), 11,2 proc. mažiau sužeistų (2005 m. – 1307, 2004 m. – 1099).

Dėl neblaivių lengvųjų automobilių vairuotojų kaltės 2006 m. įvyko 725 eismo įvykiai – 14,6 proc. visų eismo įvykių dėl vairuotojų kaltės (2005 m. – 831, 2004 m. – 701). Dėl neblaivių lengvųjų automobilių vairuotojų kaltės žuvo 61 (2005 m. – 95, 2004 m. – 72), buvo sužeista 1110 (2005 m. – 1245, 2004 m. – 1023) asmenų.

Dėl neblaivių, neturinčių teisės vairuoti transporto priemones asmenų kaltės įvyko 242 (beveik 42 proc. visų eismo įvykių dėl neturinčių teisės vairuoti asmenų kaltės) eismo įvykiai.

Juose žuvo 18 (2005 m. – 26, 2004 m. – 18), sužeisti 403 asmenys (2005 m. – 408, 2004 m. – 341).

Pastebima kelių eismo įvykių dėl neblaivių pėsčiųjų kaltės, žuvusių ir sužeistų juose mažėjimo tendencija. 2006 m. užregistruoti 105 eismo įvykiai dėl neblaivių pėsčiųjų kaltės (2005 m. – 150, 2004 m. – 128). Pernai šiuose įvykiuose žuvo 9 (2005 m. – 16, 2004 m. – 13), buvo sužalotas 101 (2005 m. – 144, 2004 m. – 121) asmuo. Įvykiai dėl neblaivių pėsčiųjų kaltės sudarė 10 proc. visų įvykių dėl pėsčiųjų kaltės.

2006 m. užregistruoti 33 įvykiai (2005 m. – 55, 2004 m. – 46) dėl neblaivių dviratininkų kaltės, žuvo 3 (2005 m. – 3, 2004 m. – 3), buvo sužeisti 35 asmenys (2005 m. – 55, 2004 m. – 44). Įvykiai dėl neblaivių dviratininkų kaltės sudarė 7,6 proc. visų įvykių dėl dviratininkų kaltės.

2006 metais Lietuvoje iš viso užregistruoti 6 773 eismo įvykiai. Juose 759 žmonės žuvo, 8 495 sužeisti. Palyginti su 2005 metais, eismo įvykių skaičius padidėjo 2 įvykiais, sužeistųjų skaičius padidėjo 29, arba 0,3 proc. Žuvo 14 žmonių mažiau, arba 1,8 proc. mažiau (2005 metų atitinkami skaičiai: 6 771 – 773 – 8 466).

Dėl neblaivių vairuotojų kaltės įvyko 761 eismo įvykis (11,2 proc. visų eismo įvykių), t. y. neblaivūs vairuotojai padarė 117 įvykių mažiau nei 2005 metais. Šiuose įvykiuose žuvo 66 žmonės (33 mažiau), 1 151 buvo sužeistas (156 mažiau).

2006 metais daugiausia užregistruota transporto priemonių susidūrimų – 2 271 atvejis (298 įvykiais daugiau nei 2005 metais), tai sudaro 33,5 proc. visų užregistruotų eismo įvykių. Užvažiavimų ant pėsčiųjų – 2 231 atvejis (66 atvejais mažiau), arba 32,9 proc. visų eismo įvykių, ir transporto priemonių apvirtimo atvejų – 753 (toks pat skaičius kaip ir 2005 metais), arba 11,1 proc. visų eismo įvykių.

2006 metais eismo įvykiuose daugiausia žuvo pėsčiųjų – 241 (22 mažiau nei 2005 metais), tai sudaro 31,8 proc. visų žuvusių žmonių. Daugiau nei pusė pėsčiųjų (159) žuvo tamsiu paros metu. Taip pat žuvo 230 vairuotojų (1 daugiau), arba 30,3 proc. visų žuvusių žmonių, 201 keleivis (11 daugiau), arba 26,5 proc. visų žuvusiųjų, ir 67 dviratininkai (18 mažiau), tai sudaro arba 8,8 proc. visų žuvusių žmonių.

Įvykiuose daugiausia buvo sužeista keleivių – 3 023 (36 mažiau) ir vairuotojų – 2 615 (127 daugiau). Taip pat sužeisti 2 123 pėstieji (32 mažiau) ir 614 dviratininkų (106 mažiau). Dėl vairuotojų kaltės įvyko 4 971 eismo įvykis (35 įvykiais mažiau), arba 73,4 proc. visų užregistruotų įvykių. Šiuose įvykiuose žuvo 508 žmonės (7 mažiau), tai sudaro 66,9 proc. visų žuvusių žmonių, ir 6 798 (57 mažiau) buvo sužeisti, arba 80 proc. visų eismo įvykiuose sužeistų žmonių.

Asmenys, neturintys teisės vairuoti, padarė 578 eismo įvykius (6 įvykiais daugiau), tai sudaro 8,5 proc. visų eismo įvykių. Juose žuvo 88 žmonės (5 mažiau). Tarp šių vairuotojų – 242 (19 mažiau) buvo neblaivūs.

Dėl pėsčiųjų kaltės įvyko 1 041 įvykis (121 įvykiu mažiau), arba 15,4 proc. visų užregistruotų eismo įvykių. Šiuose įvykiuose žuvo 153 žmonės (36 mažiau), sužeisti 915 (96 mažiau). Užregistruota 1 490 eismo įvykių (37 įvykiais mažiau nei 2005 metais), kuriuose nukentėjo nepilnamečiai. Žuvo 65 nepilnamečiai (9 mažiau): 17 nepilnamečių (4 mažiau) žuvo dėl savo neatsargaus elgesio kelyje. Tarp žuvusių nepilnamečių – 15 pėsčiųjų (2 mažiau), iš jų 7 (3 mažiau) žuvo dėl savo neatsargumo.

Pateiksime duomenis iš Klaipėdos apskrities. 2006 metų duomenimis, daugiausia eismo įvykių užregistruota Vilniaus (1 686), Kauno (1 487), Klaipėdos (813) ir Šiaulių (686) apskrityse. Daugiausia žmonių žuvo Kauno – 160 (2005 m. – 154), Vilniaus – 150 (2005 m. – 170), Klaipėdos – 87 (2005 m. – 85), Šiaulių – 81 (2005 m. – 68) apskrityse.

Eismo įvykių skaičius, palyginti su 2005 metais, Klaipėdos apskrityje padidėjo 33 įvykiais.

Žuvusių ar sužeistų žmonių skaičius taip pat padidėjo: žuvo 2 daugiau, sužeistų žmonių 66 daugiau. Eismo įvykių dėl neblaivių vairuotojų kaltės Klaipėdos apskrityje užregistruota 11 įvykių daugiau. Taigi, Klaipėdos apskrityje 2006 metais (lyginant su 2005 metais) padidėjo visi pagrindiniai avaringumo rodikliai.

Lyginant Klaipėdos apskrities administracinių vienetų statistiką, žuvusių žmonių skaičius padidėjo: Klaipėdos (žuvo 8 daugiau) ir Neringos (žuvo 2 žmonės, 2005 m. – nei vieno) miestuose, Klaipėdos r. (žuvo 6 daugiau). Sužeistų žmonių skaičius žymiai padidėjo Klaipėdos (sužeista 21 daugiau), Neringos (sužeista 15 daugiau), Palangos (sužeista 11 daugiau) miestuose, Klaipėdos r. (23 daugiau), Kretingos r. (sužeista 13 daugiau) savivaldybėse.

Eismo įvykių dėl neblaivių vairuotojų kaltės skaičius padidėjo Klaipėdos (19 įvykių daugiau) mieste bei Kretingos r. (6 įvykiais daugiau) savivaldybėje.

Naujausia 2007 m. eismo įvykių statistika Klaipėdos apskrityje pateikiama lentelėje Nr. 1. Panagrinėjus pateiktą informaciją matome, kad Klaipėdos mieste yra sudėtingiausia eismo saugumo situacija.

Eismo įvykių statistika Klaipėdos apskrityje.

Miestas, savivaldybė	Nuo metų pradžios											
	Įvykių			Žuvo			Sužeista			Dėl nebl. v.		
	2006	2007	%	2006	2007	%	2006	2007	%	2006	2007	%
Klaipėda	270	290	7,4%	11	14	27,3%	330	335	1,5%	33	35	6,1%
Palanga	21	17	-19%	2	1	-50%	31	27	-12,9%	6	3	-50%
Neringa	15	6	-60%	2	0	-100%	23	10	-56,5%	2	1	-50%
Klaipėdos r. sav.	158	161	1,9%	28	23	-17,9%	241	218	-9,5%	19	28	47,4%
Kretingos r. sav.	76	83	9,2%	5	8	60%	101	117	15,8%	20	18	-10%
Skuodo r. sav.	28	25	-10,7%	5	1	-80%	29	56	93,1%	3	7	133,3%
Šilutės r. sav.	96	104	8,3%	14	10	-28,6%	149	136	-8,7%	8	6	-25%
Apskrityje	664	686	3,3%	67	57	-14,9%	904	899	-0,6%	91	98	7,7%

Klaipėdos mieste 2007 m. taip pat pradėta daugiausiai (219) ikiteisminių tyrimų dėl nusikalstamų veikų eismo saugumui. Priedas Nr. 12.

Kaip matome, Klaipėdos apskritis yra viena iš avaringiausių visoje Lietuvoje. Visa tai rodo, kad eismo įvykių prevencijai bei tyrimui būtinas padidintas dėmesys.

Panagrinėkime objektyvias ir subjektyvias eismo įvykių priežastis. Tai turi būti aiškinamasi kiekvieno tyrimo metu. Be to tai mums suteikia duomenų reiškinio kriminalistiniam apibūdinimui.

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

Objektyviosiomis laikomos tokios priežastys, kaip gatvių planavimo trūkumai, kelių ruožų apšvietimas tamsiu paros metu, kelio dangos būklė, eismo reguliavimo priemonių gedimas, transporto priemonių atskirų agregatų gedimas, meteorologines eismo sąlygos.¹⁹ Todėl nustatant vairuotojo kaltę, turi būti nustatyta ar tomis aplinkybėmis vairuotojas turėjo techninę galimybę išvengti eismo įvykio ar eismo įvykis įvyko dėl neatsargių nukentėjusiojo ar kito asmens veiksmų ar neveikimo.

Labiausiai paplitusios eismo įvykių priežastys yra transporto priemonių vairuotojų veiksmai. Galime išvardinti tokius pavojingiausius ir dažniausiai pasitaikančius avarijų veiksnius, priklausančius nuo vairuotojo:

¹⁹ Руководство для следователей. Часть II. Москва. 1982. С. 230.

- greičio viršijimas pavojingose sąlygose;
- distancijos nesilaikymas;
- išvažiavimas į priešpriešinę eismo juostą;
- transporto priemonės vairavimas esant neblaiviam ir kt.

Tarp eismo įvykių priežasčių, susijusių su vairuotojų elgesiu, reikia atsižvelgti ir į tokias priežastis, kaip vairuotojo fiziniai trūkumai, miegas už vairo, pervargimas, vairuotojo patirties stoka ir kt. Šių priežasčių yra labai daug, todėl visų išvardinti nėra galimybių.

A. P. Vasiljevo nuomone, 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 50-80 % atvejų yra viena iš aktyviųjų ir tiesioginių priežasčių, o 15-20 % atveju – ir pagrindine eismo įvykių priežastimi. Visuose šiuose atvejuose kelio ir meteorologiniai faktoriai, turi mechaninę įtaką sistemai „vairuotojas – transporto priemonė“, arba psichofiziologinę įtaką vairuotojui bei tam, kaip jis suvokia eismo sąlygas.²⁰

Tarp eismo įvykių priežasčių, susijusių su transporto priemonės būkle, dažniausiai pasitaiko netvarkinga stabdžių sistema ar vairo mechanizmas, netvarkingi ar nereguliuoti žibintai ar kiti šviesos prietaisai, skirtingas padangų protektoriaus raštas ir kt. Nors paskutiniuoju metu ketinama įtvirtinti privalomą reikalavimą senesnėms transporto priemonėms atlikti techninę apžiūrą kiekvienais metais, reikėtų pastebėti, kad šis pakeitimas yra nevisiškai pagrįstas. Iš praktikos galime pasakyti, kad dėl netvarkingų transporto priemonių eismo įvykių įvyksta ne daugiau 1 procentas.

Pačia pagrindine subjektyvine eismo įvykių priežastimi yra KET pažeidimai. Kelių eismas yra sudėtinga socialinė-techninė sistema, kurią sudaro pėstieji, vairuotojai, keleiviai ir įvairios transporto priemonės, kurių eismas yra sureguliuotas nustatytais taisyklėmis.

Literatūroje galima surasti tam tikrą eismo įvykių skirstymą. Remdamiesi literatūroje sutinkama klasifikacija²¹ bei asmenine patirtimi, pateiksime eismo įvykių rūšis. Taigi, mūsų nuomone, eismo įvykius galima suskirstyti į devynias rūšis.

1. Susidūrimas – tai eismo įvykis, kurio metu judančios transporto priemonės susiduria tarpusavyje, ar su judančiu geležinkelio transportu. Šiai rūšiai yra priskiriami - transporto priemonių tarpusavio susidūrimas su staigiai stabdančia transporto priemone (prieš šviesoforą, esant automobilių kamščiui)

²⁰ Васильев А.П. Состояние дорог и безопасность дорог и автомобилей в сложных погодных условиях. – М.: Транспорт, 1976, с. 158-159.

²¹ Руководство для следователей. Часть II. Москва. 1982. С. 231.

ir stovinčios transporto priemonės susidūrimas su judančiu geležinkelio sąstatu.

2. Transporto priemonės apsvertimas – eismo įvykis, kurio metu judanti transporto priemonė verčiasi. Šiai rūšiai nepriklauso eismo įvykiai, kurių metu transporto priemonė apverčiama kito eismo įvykio metu.
3. Susidūrimas su stovinčia transporto priemone – eismo įvykis, kurio metu judanti transporto priemonė susidūrė su stovinčia transporto priemone ar jos priekabą ar puspriekabę.
4. Užvažiavimas ant kliūties - eismo įvykis, kurio metu transporto priemonė susiduria ar trenkiasi į nejudantį fiksuotą daiktą (tilto atramą, stulpą, medį, namą, tvorą ir pan.).
5. Užvažiavimas ant pėsčiojo - eismo įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiuoja ant žmogaus arba pats pėstysis užstoja kelią transporto priemonei ir taip su ja susiduria. Šiai rūšiai taip pat priklauso eismo įvykiai, kurių metu pėstysis nukenčia ne nuo pačios transporto priemonės, bet nuo jos vežamo krovinio ar daiktų.
6. Užvažiavimas ant dviratininko - eismo įvykis, kurio metu transporto priemonė susiduria su dviratininku arba jis pats užvažiuoja ant judančios ar stovinčios transporto priemonės.
7. Užvažiavimas ant gyvuliais varomo transporto - eismo įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ant pakinkytų gyvulių ar jų traukiamų vežimų, arba patys pakinkyti gyvuliai ar jų traukiami vežimai atsitrenkia į judančias transporto priemones.
8. Užvažiavimas ant gyvūnų - eismo įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ant gyvūnų arba patys gyvūnai susidūrė su judančia transporto priemone.
9. Kiti eismo įvykiai - eismo įvykis, kurio nepriskiriami aukščiau išvardintiems eismo įvykiams. Čia priskiriami eismo įvykiai, kada iš po transporto priemonės ratų išmetami objektai pataiko į žmogų, gyvūną ar kitą transporto priemonę, užvažiavimas ant asmenų, kurie nėra eismo dalyviai, užvažiavimas ant staiga atsiradusios kliūties (nukritęs krovinys, nukritęs ratas), keleivių iškritimas iš judančios transporto priemonės arba jų susižalojimas transporto priemonės viduje, ir kt.,

Tačiau nepaisant pateiktos eismo įvykių klasifikacijos, kiekvienas eismo įvykis yra individualus atsižvelgiant į jo mechanizmą ir faktinių aplinkybių bei priežasčių visumą,

sąlygojusių jo kilimą. Todėl galime tik patvirtinti dar kartą aukščiau išsakytą mintį, kad dažnai eismo įvykis įvyksta ne tik dėl vieno eismo dalyvio veiksmų. Tokią nuomonę sutinkame ir kriminalistinėje literatūroje: „...tiriant eismo įvykių bylas, būtina atsiminti, kad neretai eismo įvykiai įvyksta kelių priežasčių pasekoje (pvz. dviejų transporto priemonių susidūrimas, kada vairuotojas viršijo leistiną greitį ir pažeidė lenkimo taisykles, o kitas – pažeidė manevravimo ir persirikiavimo iš vienos eismo juostos į kitą, taisykles). Todėl yra svarbu nustatyti visas priežastys, lėmusias eismo įvykio kilimą.“²²

Remdamiesi Lietuvos kriminalistikos mokslininkų nuomone, galime teigti, kad eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką apibūdina šie elementai:

- susiklosčiusio eismo įvykio aplinka (pvz., intensyvus eismas, kelių nepritaikymas saugiam eismui, nepatenkinamos meteorologinės sąlygos);
- įvykusio eismo įvykio būdų (mechanizmo) charakteristika (pvz., nemokėjimas vairuoti, neatsargumas, eismo taisyklių nepaisymas, girtas asmens vairavimas ir kt.);
- tipiniai materialiniai pėdsakai;
- pažeidėjo asmenybės bruožai;
- pagrindinės eismo įvykio priežastys (pvz., asmens fizinės savybės, nukentėjusiojo neatsargumas)²³.

Tiriant eismo įvykius, reikalinga žinoti aplinkybes, kurias būtina nustatyti atliekant eismo įvykių ikiteisminį tyrimą.

Anot K. Stungio, „tiriant autoįvykio bylas, būtina nustatyti, kada, kur ir kokiomis aplinkybėmis įvyko autoįvykis, kokia veika ar priežastys lėmė šį autoįvykį, kokie eismo dalyvių veiksmai turėjo įtakos autoįvykiui ir jo padariniams. Visa tai - įrodinėjimo dalykas“²⁴.

Baudžiamojo proceso kodekse pasakyta, kad „pagrindinė baudžiamojo proceso įstatymo nuostata įpareigoja prokurorą ir ikiteisminio tyrimo įstaigą kiekvienu atveju, kai paaiškėja nusikalstamos veikos požymiai, pagal savo kompetenciją imtis visų įstatymų numatytų priemonių, kad per trumpiausią laiką būtų atliktas tyrimas ir atskleista nusikalstama veika.“²⁵ Įrodinėjimo ribos nustato pakankamą įrodymų visetą tam, kad visapusiškai būtų ištirta byla ir priimtas objektyvus ir pagrįstas procesinis sprendimas. Siaurinant įrodinėjimo ribas, lieka nemažai nenustatytų bylos aplinkybių, turinčių reikšmės bylos sprendimui.

²² Криминалистика. Отв. Ред. Профессор Н.П. Яблоков. Москва, 1996, С. 640.

²³ R.Burda, R.Krikščiūnas, E.Latauskienė, H.Malevski, S.Matulienė. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius. 2004. P. 133.

²⁴ K.Stungys. Autoįvykio vietos tyrimas. LTA. 2000. P. 10

²⁵ Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir gyvendinimo įstatymas. 2002 m. kovo 14 d. Nr. IX-785. Vilnius.// Valstybės žinios, 2002, Nr. 37-1341, 46.

Plečiant įrodinėjimo ribas, bereikalingai gaištamas laikas, eikvojamos lėšos, bylos tyrimą sunkina nereikalinga informacija. Įrodinėjimo ribos nustato mažiausią įrodymų kiekį, būtiną norint nustatyti eismo dalyvių veikas, ar jos atitinka KET reikalavimus, t.y. įrodyti nusikalstamos veikos buvimą ar nebuvimą, asmens kaltumą arba nekaltumą. Kitaip sakant, įrodinėjimo ribos - tai procesinių veikslių visetas, padedantis visapusiškai ištirti autoįvykį.

Lietuvos kriminalistikos mokslininkų nuomone, eismo įvykiuose įrodinėtinos šios aplinkybės:

- įvykio pobūdis (nusikaltimas, nelaimingas atsitikimas, stichinė nelaimė);
- eismo įvykio laikas, vieta ir kitos aplinkybės;
- vairuotojo kaltė dėl įvykdyto kelių eismo taisyklių pažeidimo;
- priežastinis kelių eismo taisyklių pažeidimo ir atsiradusių pasekmių ryšys;
- eismo įvykio mechanizmas;
- vairuotojo atsakomybę lengvinančių ir sunkinančių aplinkybių išsiaiškinimas;
- padarytos žalos pobūdis ir dydis;
- aplinkybės, nulėmusios eismo įvykį;
- kitos aplinkybės.²⁶

Kriminalistinėje literatūroje rusų kalba galima rasti analogiškas aplinkybes, kurias būtina nustatyti atliekant eismo įvykių tyrimą:

- Įvykusio eismo įvykio pobūdis (ar tai buvo nusikaltimas, ar įvyko nelaimingas įvykis, ar atsitiko stichinė nelaimė);
- Eismo įvykio laikas, vieta, o taip pat kiti duomenys, apibūdinantys įvykį (kelio dangos būklė ir tipas, važiuojamosios kelio dalies plotis, apžvalgumas, matomumas, apšvietimas oro sąlygos ir pan.);
- Įtariamojo kaltumas dėl nusikaltimo padarymo;
- Priežastinis ryšys tarp KET ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimo ir atsiradusių padarinių;
- Eismo įvykio mechanizmas (kas konkrečiai įvyko, kaip vyko visas eismo įvykis);
- Aplinkybės, lemiančios įtariamojo atsakomybės laipsnį ir pobūdį;
- Nusikaltimu padarytos žalos pobūdis ir dydis;
- Nukentėjusiųjų skaičius ir jiems padarytos sveikatos sutrikdymo sunkumo laipsnis;

²⁶ R.Burda, R.Krikščiūnas, E.Latauskienė, H.Malevski, S.Matulienė. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius. 2004. P. 133.

- Aplinkybės nulėmusios nusikaltimo padarymą.²⁷

Šį sąrašą galime papildyti dar kitomis aplinkybėmis:

- Kokios transporto priemonės dalyvavo tiriamame eismo įvykyje. Neretai vienu metu įvyksta keli eismo įvykiai, nors įvykio vietoje atrodo, kad įvyko tik vienas eismo įvykis. Todėl būtina nustatyti kokios transporto priemonės ir kokiam eismo įvykyje dalyvavo, kokia yra kiekvieno atskirai eismo įvykio teisinė kvalifikacija.
- Kokios konkrečiai kelių eismo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklės buvo kaltojo asmens pažeistos, bei kuo pasireiškė šių taisyklių pažeidimas.
- Ar netrauktini atsakomybėn už eismo įvykį darbuotojai, atsakingi už transporto priemonės techninę būklę ir jei taip, tai už ką konkrečiai (išleidimas techniškai netvarkingos transporto priemonės į kelionę, taip pat išleidimas vairuotojo su aiškiais ligos ar nuovargio požymiais ir kita).
- Ar nebuvo eismo įvykis inscenizuotas tikslu gauti draudimo išmoką.²⁸

Taigi, apžvelgus eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką, galime pereiti prie kitos darbo dalies: eismo įvykių tyrimo praktikos Klaipėdos apskrityje.

²⁷ Т.В.Аверьянова, Р.С.Белкин, Ю.Г.Корухов, Е.Р.Россинская. Криминалистика. Под ред. Р.С.Белкина. Москва, 1999 г. С. 485.

²⁸ Криминалистика. Под ред. Н.П.Яблокова. Москва, 2000 г. С. 362.

2. EISMO ĮVYKIŲ IKITEISMINIO TYRIMO PRAKTIKA KLAIPĖDOS APSKRITIES POLICIJOS KOMISARIATUOSE

Tyrimo metu buvo naudojami apklausos ir anketavimo metodai. Buvo peržiūrėti 2007 m. Klaipėdos apskrityje pradėti ikiteisminiai tyrimai, - viso 612 baudžiamųjų bylų medžiaga (priedas Nr. 12), bei užpildytos anketos (priedas Nr. 13). Apklausėme (priedas Nr. 14) 106 policijos pareigūnus, tiesiogiai atliekančius ikiteisminį tyrimą baudžiamosiose bylose dėl eismo įvykių, arba prisidedančių prie jų išaiškinimo (tyrėjai, policijos pareigūnai). Šių tyrimų rezultatus mes naudojame darbe. Manytume svarbu panagrinėti bendrąją eismo įvykių tyrimo tvarką, taktines taisykles bei sunkumus ir ypatybes, su kuriais susiduria tyrėjai šios kategorijos baudžiamosiose bylose, taip pat nagrinėjant Klaipėdos apskrities eismo įvykių ikiteisminio tyrimo praktiką.

Pareigūnų apklausų metu buvo apklausta: Klaipėdos m. VPK - 32 pareigūnų, Klaipėdos r. PK - 20 pareigūnų, Šilutės r. PK - 18 pareigūnų, Kretingos r. PK – 12 pareigūnų, Skuodo r. PK - 8 pareigūnai, Neringos PK - 6 pareigūnai, Palangos m. PK - 10 pareigūnų.

Baudžiamųjų bylų statistika atsispindi priede Nr. 12. Trumpai panagrinėkime.

Klaipėdos m. Eismo priežiūros skyrius (toliau – ESP) per 2007 metų 10 mėn. atliko ikiteisminį tyrimą 219 baudžiamosiose bylose. Nuo 2007 m. sausio mėn. 1 d. EPS buvo pradėti nauji 127 ikiteisminiai tyrimai. Likutis iš 2006 m. - 92 baudžiamosios bylos. Vienam tyrėjui Klaipėdos m. VPK tenka maždaug po 13 bylų, kurios susiję su eismo įvykių tyrimu.

2007 m. Klaipėdos m. VPK užbaigti 97 ikiteisminiai tyrimai, teismą perduota 24 baudžiamosios bylos iš kurių: kaltinamuoju aktu – 17; baudžiamuoju įsakymu – 7; teisme kaltininkui ir nukentėjusiam susitaikius nutraukta - 30; nutraukta nesant nusikaltimo sudėties - 43.

Skuodo r. PK per 2007 metų 10 mėn. atliekamas ikiteisminį tyrimą 30 baudžiamųjų bylų. Nuo 2007 m. sausio mėn. 1 d. PK buvo pradėti 22 nauji ikiteisminiai tyrimai. Likutis iš 2006 m. - 8 baudžiamosios bylos.

Skuodo r. PK per 2007 m. pabaigta 10 ikiteisminių tyrimų, baudžiamąsias bylas perduodant į teismą su kaltinamuoju aktu. Teisme kaltininkui ir nukentėjusiam susitaikius nutraukta 11 baudžiamųjų bylų.

Kretingos r. PK per 2007 metų 10 mėn. buvo atliekami 54 ikiteisminiai tyrimai. Nuo 2007 m. sausio mėn. 1 d. PK buvo pradėti 43 nauji ikiteisminiai tyrimai. Likutis iš 2006 m. - 11 baudžiamųjų bylų.

Kretingos r. PK per 2007 m. buvo pabaigti 43 ikiteisminiai tyrimai. Iš viso į teismą buvo perduotos 7 baigtos baudžiamosios bylos iš kurių su kaltinamuoju aktu - 5,

baudžiamuoju įsakymu - 2. Teisme kaltininkui ir nukentėjusiam susitaikius nutraukta 18 baudžiamųjų bylų. Nesant nusikaltimo sudėties, nutrauktos 46 baudžiamosios bylos.

Šilutės r. PK per 2007 metų 10 mėn. buvo atliekami 164 ikiteisminiai tyrimai. Nuo 2007 m. sausio mėn. 1 d. PK buvo pradėti 105 nauji ikiteisminiai tyrimai. Likutis iš 2006 m. - 59 baudžiamosios bylos.

Šilutės r. PK viso buvo užbaigti 94 ikiteisminiai tyrimai. Iš viso į teismą buvo perduota 12 užbaigtų baudžiamųjų bylų iš kurių kaltinamuoju aktu – 12. Teisme kaltininkui ir nukentėjusiajam susitaikius nutraukta 13 baudžiamųjų bylų. Nesant nusikaltimo sudėties, nutraukta 61 baudžiamoji byla.

Klaipėdos r. PK per 2007 metų 10 mėn. buvo atliekami ikiteisminiai tyrimai 81 baudžiamajoje byloje. Nuo 2007 m. sausio mėn. 1 d. PK buvo pradėti 81 naujas ikiteisminis tyrimas. Likučio iš 2006 m. nebuvo.

Klaipėdos r. PK per 2007 viso buvo pabaigta 49 ikiteisminiai tyrimai. Iš viso į teismą buvo perduotos 6 baudžiamosios bylos su kaltinamuoju aktu. Teisme kaltininkui ir nukentėjusiam susitaikius nutraukta 13 baudžiamųjų bylų. Nesant nusikaltimo sudėties, nutraukta 29 baudžiamoji byla.

Palangos m. PK per 2007 metų 10 mėn. buvo atliekami ikiteisminiai tyrimai 32 baudžiamosiose bylose. Nuo 2007 m. sausio mėn. 1 d. PK buvo pradėti 32 nauji ikiteisminiai tyrimai. Likutis iš 2006 m. - 15 baudžiamųjų bylų.

Palangos m. PK per 2007 viso buvo pabaigta 17 ikiteisminių tyrimų. Į teismą buvo perduotos 3 baudžiamosios bylos su kaltinamuoju aktu. Teisme kaltininkui ir nukentėjusiam susitaikius nutraukta 14 baudžiamųjų bylų. Nesant nusikaltimo sudėties, nutrauktos 7 baudžiamosios bylos.

Neringos PK per 2007 metų 10 mėn. buvo atliekami ikiteisminiai tyrimai 32 baudžiamosiose bylose. Nuo 2007 m. sausio mėn. 1 d. PK buvo pradėti 32 nauji ikiteisminiai tyrimai. Likutis iš 2006 m. - 15 baudžiamųjų bylų.

Neringos PK per 2007 m. viso pabaigta 17 ikiteisminių tyrimų. Iš jų į teismą su kaltinamuoju aktu perduotos 3 baudžiamosios bylos. Teisme kaltininkui ir nukentėjusiam susitaikius nutraukta 14 baudžiamųjų bylų. Nesant nusikaltimo sudėties, nutrauktos 7 baudžiamosios bylos.

Bendrai, kaip pasiskirsto priimami sprendimai baudžiamosiose bylose, matosi iš priedo Nr. 15:

- atsisakyta pradėti ikiteisminį tyrimą – 244 (40 proc.);
- ikiteisminis tyrimas nutrauktas 193 (31 proc.);
- ikiteisminis tyrimas yra baigtas surašius kaltinamąjį aktą – 56 (9 proc.);

- ikiteisminis tyrimas yra baigtas baudžiamuoju įsakymu – 9 (1 proc.);
- teisme kaltinamajam ir nukentėjusiajam susitaikius – 119 (19 proc.).

Matome, kad kokybiškai ikiteisminis tyrimas (t. y. - surašius kaltinamąjį aktą) yra baigiamas tik apie 9 procentus baudžiamųjų bylų.

Taigi, paanalizuokime baudžiamųjų bylų tyrimo ypatybes.

Manytume, kad svarbiausi šios dalies klausimai yra susiję su eismo įvykių tyrimo metodika. Juos galime suskirstyti į šias smulkesnes dalis:

- ikiteisminio tyrimo pradėjimo klausimai;
- tyrimo situacijos, pirminiai veiksmai pradėjus ikiteisminį tyrimą (smulkiau aptariant kiekvieną ikiteisminio tyrimo veiksmą);
- tolimesni ikiteisminio tyrimo veiksmai;

Ikiteisminio tyrimo pradėjimas tiriant eismo įvykius.

Iš esmės didelių problemų praktikoje dėl ikiteisminio tyrimo pradėjimo tiriant eismo įvykius nėra. Ikiteisminis tyrimas yra pradedamas nustačius nusikalstamos veikos požymius. Apie tai, kokie požymiai turi būti (t.y. pasekmės), jau rašėme pirmojoje darbo dalyje.

Ikiteisminis tyrimas pradedamas vadovaujantis BPK 166 straipsniu pradedamas:

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

Šioje vietoje akcentuotume keletą momentų:

- pirmiausia tai, kad BK normos dėl kelių eismo saugumo pažeidimų yra blanketinės ir pradedant baudžiamąjį persekiojimą bent preliminariai reikia žinoti taisyklę, kurią asmuo pažeidė.
- antras ir labai svarbus tyrimui aspektas yra tas, kad šiose bylose neįmanoma proaktyvioji nusikaltimų tyrimo kryptis. Tai reiškia, kad apie nusikaltimą sužinome tik jam įvykus, o jo užkardymas įmanomas tik esant atitinkamai individualiajai ar bendrajai kelių eismo pažeidimų prevencijai. Atitinkamai tai lemia tam tikrą informacijos „badą“ įvykio tyrimo pradžioje – kas įvyko, kas kaltas. Taigi, šiose bylose paprastai nebūna atskiro pareiškimą apie nusikaltimą.

Kadangi eismo įvykiai įvyksta keliuose ir kitose viešose vietose, policijos budėtojai gauna pranešimą apie įvykusį eismo įvykį, dažniausiai negaudami informacijos apie tai ar yra sužaloti žmonės ir kokie yra šių asmenų sveikatos sužalojimai. Todėl pirminis informacijos tikslinimas yra labai svarbus, kadangi policijos įstaigos budėtojui reikia spręsti ar į eismo

įvykio tyrimą siųsti tik kelių policijos pareigūnų ekipažą, ar tyrėją, kuris yra įgaliotas pradėti ikiteisminį tyrimą.

Iš eismo įvykių tyrimo praktikos galime pasakyti, kad įvykio vietoje pirmieji atsiduria policijos patruliai. Jiems atvykus ir sutikslinus informaciją su budėtojų dalimi, į įvykio vietą turi išvažiuoti ikiteisminio tyrimo pareigūnas, kiti pareigūnai. Atitinkamai ta aplinkybė, kad policijos pareigūnai nėra įgalioti pradėti ikiteisminį tyrimą ar atlikti ikiteisminio tyrimo veiksmus, mūsų nuomone, iš dalies kenkia ikiteisminio tyrimo operatyvumui ir iš dalies būsiamiems tyrimo rezultatams. Tačiau būtent ši aplinkybė taip pat ir reikalauja, kad į įvykio vietą atvyktų kvalifikuoti pareigūnai ir pagal galimybes sugebėtų surinkti tuos duomenis, kurių galėtų prireikti ateityje tiriant įvykį.

Taigi, atvykus į įvykio vietą policijos pareigūnams sutikslinamas įvykis ir perduodama patikslinta informacija apie eismo įvykį budėtojui, kuris nedelsiant turi į įvykio vietą išsiųsti operatyvinę grupę, susidedančia iš tyrėjo bei specialistų.²⁹

Policijos pareigūnai įvykio vietoje pasirūpina nukentėjusiais, jei dar neiškviesta, iškviečiami medicinos darbuotojai, kurie suteikia pirmąją medicinos pagalbą. Įvykio vieta turi būti apsaugoma iki tyrimo grupės atvykimo. Šioje vietoje pastebėčiau, kad tyrimo vieta apsaugoma pagal galimybes, kadangi atvykstantys policijos ekipažai į įvykio vietą dažnai neturi paprasčiausių juostų aptverti įvykiui. Todėl prastą materialinį aprūpinimą (kaip vėliau parodys ir pareigūnų apklausos) įvardintume kaip vieną neigiamų veiksnių, darančių įtaką eismo įvykių tyrimo praktikai.

Jeigu policijos pareigūnas atvykęs rado nukentėjusį ant važiuojamosios dalies, prieš išvežant jį greitajai medicinos pagalbai, pareigūnas turi pažymėti jo gulėjimo važiuojamojoje dalyje vietą. Šioje vietoje vėl galime paminėti materialinio aprūpinimo problemas, kadangi dažnai atvykus į įvykio vietą gali joje prireikti veikti skubiai, ją iš dalies pakeičiant, o policijos patruliai nėra aprūpinami vaizdo fiksavimo technika. Dėl to iš dalies daroma neigiama įtaka eismo įvykio vietai ir iš dalies tyrimui.

Policijos pareigūnai taip pat pasirūpina galimu eismo įvykio kaltininku ir liudininkais (sulaikydami, fiksuodami jų duomenis ir kt.). Reikia pabrėžti, kad atvykę pareigūnai dažnai patys kaip pirmieji įvykio dalyviai tampa šiose ikiteisminiuose tyrimuose liudytojais, informacijos šaltiniais.

Policijos pareigūnų veiksmus įvykio vietoje reglamentuoja Lietuvos policijos Generalinio komisaro Policijos patrulių veiklos instrukcija. Remiantis Policijos patrulių veiklos instrukcijos 85 punktu, į eismo įvykio vietą atvykę pareigūnai privalo prireikus įjungti

²⁹ 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“ 3 p.

patrulinio automobilio specialiuosius šviesos signalus; patrulinį automobilį pastatyti taip, kad būtų galima saugiai prieiti prie nukentėjusiojo ar apgadintos transporto priemonės; išsiaiškinti, ar yra nukentėjusiųjų, ar reikalinga medicinos pagalba; esant būtinybei eismo įvykio vietą atitverti atitvėrimo priemonėmis arba kitaip ją pažymėti; užtikrinti savo ir kitų žmonių saugumą bei eismo įvykio vietos apsaugą; imtis visų galimų priemonių eismo įvykyje dalyvavusių asmenų turtui gelbėti ir (ar) apsaugoti; nustatyti transporto priemonių vairuotojus, asmenis, susijusius su eismo įvykiu, ir liudytojus; stebėti, kad eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės liktų savo vietose, kad nebūtų naikinami ar klastojami palikti pėdsakai; jei eismo įvykio metu atrūkusios nuo automobilio detalės (krovins) išsibarstė po važiuojamąją dalį ir dėl to kitų transporto priemonių eismas tapo nebeįmanomas, jas nufotografuoti (nufilmuoti) ir (arba) pažymėjus (dažais, kreida ir kt.) vietas, kur jos (jis) buvo, pašalinti; jei reikia, reguliuoti eismą ir (ar) organizuoti eismo įvykio vietos apylanką; informuoti budėtoją apie atliekamus veiksmus ir aplinkybių pasikeitimus; jeigu po eismo įvykio dokumentų įforminimo transporto priemonės dėl apgadinimų toliau važiuoti negali, teisės aktų nustatyta tvarka organizuoti jų nuvežimą ir pasaugą; surašyti tarnybinį pranešimą, kuriame nurodyti visas eismo įvykio aplinkybes, vairuotojų, nukentėjusiųjų, liudytojų duomenis, rastus daiktus ir pėdsakus, eismo, meteorologines sąlygas ir kt.³⁰

Šios instrukcijos 86 punkte nustatyta, kad atvykus į eismo įvykio, kurio metu nukentėjo žmonės, vietą, iki atvyks ikiteisminio tyrimo grupė, be aukščiau nurodytų veiksmų, policijos pareigūnas privalo imtis priemonių, kad nukentėjusiems asmenims būtų suteikta skubi medicinos pagalba ir (arba) jie būtų pristatyti į asmens sveikatos priežiūros įstaigą; jei yra galimybė, nukentėjusieji gabenami specialiu medicinos pagalbos automobiliu. Patrulis turi užsirašyti šio automobilio valstybinį numerį ir asmens sveikatos priežiūros įstaigos, į kurią bus pristatyti nukentėję asmenys, pavadinimą; jei nėra galimybės iškviešti medicinos pagalbos automobilio, o nukentėjusiųjų būklė gali turėti įtakos jų sveikatai ir gyvybei, reikia gabenti juos pakeleiviniu automobiliu. Patrulis turi užsirašyti šio automobilio duomenis, vairuotojo pavardę bei asmens sveikatos priežiūros įstaigos, į kurią bus pristatyti nukentėję asmenys, pavadinimą; nustatyti nukentėjusiųjų pavardes, vardus ir gyvenamąsias (darbo) vietas; saugoti transporto priemones, jose esančius daiktus ir krovinį; užrašyti vairuotojų, kurių transporto priemonės dalyvavo eismo įvykyje, liudytojų ir kitų su šiuo įvykiu susijusių asmenų duomenis; paimti eismo įvykių dalyvių vairuotojo pažymėjimus, o jei jų nėra – kitus asmens tapatybę patvirtinančius dokumentus ir transporto priemonių registracijos liudijimus bei užtikrinti, kad šie asmenys būtų įvykio vietoje tol, kol operatyvinė grupė įformins eismo

³⁰ Lietuvos policijos Generalinio komisaro 2002-12-24 įsakymu Nr. 660 patvirtinta „Policijos patrulių veiklos instrukcija“.

įvykio dokumentus; atvykus ikiteisminio tyrimo tyrėjui, perduoti jam vairuotojų pažymėjimus, transporto priemonių registracijos liudijimus (kitus dokumentus) ir toliau veikti pagal jo nurodymus.

Kitu atveju, į informacijos apie įvykusį eismo įvykį patikrinimą, kartu su kelių policijos pareigūnais išvyksta visa operatyvinė tyrimo grupė, kurioje būna ir tyrėjas. Šiuo atveju tyrėjas vadovauja operatyvinės grupės dalyvių veiksams. Jis ir sprendžia dėl ikiteisminio tyrimo pradėjimo.

Atvykus ikiteisminio tyrimo pareigūnui, įvykio vietoje iš karto būtina atlikti neatidėliotinus ikiteisminio tyrimo veiksmus. Pabrėžtina, kad pagal dabartinę ikiteisminio tyrimo koncepciją jie galimi tik pradėjus ikiteisminį tyrimą. Todėl į įvykio vietą ikiteisminio tyrimo pareigūnas turi vykti jau pradėjęs ikiteisminį tyrimą, ir iš budėtojo žinodamas apie situaciją įvykio vietoje – yra nukentėjusieji, galimas kaltininkas pirminiais duomenimis neblaivus ir kt., t. y. ar yra pagrindai kelti baudžiamąją bylą.

Priešingu atveju, nepradėjus ikiteisminio tyrimo, rinkti faktinius duomenis įvykio vietoje yra beprasmiška, kadangi jie įrodymais baudžiamojame byloje nebus pripažįstami. Šio formalaus reikalavimo pažeidimas gali būti labai svarbus ir lemtingas tolesniam sėkmingam tyrimui.

Tyrimo situacijos, pirminiai veiksmai pradėjus ikiteisminį tyrimą.

Mūsų nuomone, situacijas, su kuriomis susiduria pareigūnai įvykio vietoje, galima skirstyti į dvi pagrindines grupes:

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

Literatūroje išskiriamos šios situacijos, su kuriomis tyrėjas gali susidurti įvykio vietoje ir kurios iš esmės nulemia ikiteisminio tyrimo kryptį ir veiksmų eiliškumą:

1. vairuotojas ir transporto priemonė yra įvykio vietoje;
2. vairuotojas kartu su transporto priemone pasišalinęs iš įvykio vietos;
3. transporto priemonė paliekama įvykio vietoje.³¹

Kriminalistinėje literatūroje išskiriami tokie pirminiai tyrimo veiksmai atliekant eismo įvykių ikiteisminį tyrimą:

1. įvykio vietos apžiūra;
2. transporto priemonių apžiūra;
3. lavono apžiūra;

³¹ Криминалистика. Под ред. Н.П.Яблокова. Москва, 2000 г. С. 366.

4. nukentėjusiojo asmens teismo medicininė ekspertizė;
5. vairuotojų, nukentėjusiųjų, eismo įvykį mačiusiųjų asmenų apklausos;
6. transporto priemonės ir vairuotojo paieška.³²

Apklausos metu paklausus pareigūnų, kokius ikiteisminio tyrimo veiksmus įvardintų kaip efektyviausius (prašant išvardinti nuo pačio efektyviausio), buvo gauti tokie atsakymai:

- a. Įvykio vietos tyrimas;
- b. Ekspertizės ar objektų tyrimas;
- c. Liudytojų apklausa;
- d. Įtariamojo apklausa ir parodymų patikrinimas vietoje.

Kaip dažniausiai atliekamus ikiteisminio tyrimo veiksmus, eilės tvarka pareigūnai nurodė tokius:

- a. įvykio vietos apžiūra;
- b. įtariamojo apklausa;
- c. liudytojų apklausos;
- d. parodymų patikrinimas vietoje ir ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas (vienodai pasisakiusių);
- e. eksperimentas;
- f. akistata;
- g. krata;
- h. poėmis;
- i. parodymas atpažinti;
- j. ne viešo pobūdžio ikiteisminio tyrimo veiksmai (telekomunikacijų tinklais perduodamos informacijos kontrolė bei įrašų darymas ar kt.);

Šiame saraše papuola ne tik pirminiai ikiteisminio tyrimo veiksmai, tačiau jis gana gerai atspindi tyrimo veiksmų eiliškumą ir svarbą tiriant eismo įvykius. Savaiame suprantama, kad priklausomai nuo tiriamo eismo įvykio aplinkybių, pirminiai tyrimo veiksmai ir atlikimo eiliškumas gali keistis.

Įdomūs rezultatai buvo gauti anketuojant bylas, ir siekiant nustatyti kiek ir kokių ikiteisminio tyrimo veiksmų buvo atlikta per pirmąsias 3 paras (priedas Nr. 16). Tai galime pasakyti, kad anketuotuose 612 ikiteisminių tyrimų, buvo atlikta tokių veiksmų:

1. įvykio vietos apžiūra – 680;
2. įtariamojo apklausa – 573;
3. liudytojo apklausa – 686;
4. akistata – 6;

³² E.Palskys, M.Kazlauskas, P.Danisevičius. Kriminalistika. Vilnius. 1985 m. P. 319.

5. eksperimentas – 18;
6. parodymų patikrinimas vietoje -32;
7. krata – 0;
8. poėmis – 2;
9. parodymas atpažinti – 11;
10. ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas – 194;

Palyginant procentines išraiškas įvykio vietos apžiūra ir liudytojų apklausos užima vienodai – po 31 procentą atliekamų veiksmų per pirmąsias tris paras. Toliau seka įtariamojo apklausa – 26 proc. ir ekspertizės ar objektų tyrimų skyrimai – 9 proc. Tik 3 procentus užima kiti veiksmai – akistata, eksperimentas, parodymų patikrinimas vietoje, krata, poėmis, parodymas atpažinti. Tai savaime suprantama, kadangi šie veiksmai priskirtini tolesnių tyrimo veiksmų grupei.

Labiausiai paplitusi yra pirmoji situacija, kada vairuotojas ir transporto priemonė yra įvykio vietoje. Reikia turėti galvoje, kad šioje situacijoje yra svarbu ar vairuotojas yra įvykio vietoje, ar iš įvykio vietos jis buvo išgabentas į gydymo įstaigą. Svarbiausiai, kad vairuotojas yra nustatytas ir dabartinė jo buvimo vieta yra tiksliai žinoma. Pagrindinis uždavinys šioje situacijoje yra nustatyti visas eismo įvykio aplinkybes bei dėl to kaltą asmenį. Šioje situacijoje 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 skyrimas.

Antroji situacija - įvykio aplinkybės neaiškios. Pagrindiniu uždaviniu šioje situacijoje yra 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. Šioje situacijoje kaltininkai dažnai kuria savo alibi, praneša apie neva pavogtą transporto priemonę, užsitikrina melagingų liudytojų parodymus ir kt. Šiuo atveju svarbu patikrinti (ir paneigti) vairuotojo, melagingų liudytojų parodymus. Tai atliekama pasitelkiant baudžiamojo proceso kodekse numatytus ikiteisminio tyrimo veiksmus ir prievartos priemones.

Jeigu panagrinėsime informacijos šaltinius, kuriuos pareigūnai nurodė kaip ypatingai svarbius tiriant veikas transporto eismo saugumui, matysime, kad pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatus, liudytojų, įtariamųjų, nukentėjusiųjų parodymus pareigūnai vertina beveik

vienodai (priedas Nr. 17). Žvelgiant į šią lentelę, vis dėlto manytume, kad pareigūnai nevisiškai įvertina pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatų reikšmę.

Gal būt taip yra dėl to, kad šios nusikalstamos veikos vertinamos kaip akivaizdžios ir labai dažnai joms įvykus yra galimybė gauti liudytojų, nukentėjusiųjų ar kitų asmenų parodymus. Ši teiginį patvirtintų anketos metu gauti duomenys apie nusikaltimo akivaizdumą (priedas Nr. 18).

Kriminalistikoje dėl tyrimo veiksmo atlikimo laiko yra nemažai diskusijų. Šiuo klausimu skiriamos dvi sąvokos – pirminiai tyrimo veiksmai ir neatidėliotini tyrimo veiksmai. Neatidėliotini tyrimo veiksmai bent anksčiau buvo įtvirtinti senojo baudžiamojo proceso kodekso 135 str. (kvotos organo veiksmai bylose, kuriose būtina daryti parengtinį tardymą): „Esant požymiams tokio nusikaltimo, dėl kurio parengtinį tardymą daryti būtina, kvotos organas iškelia baudžiamąją bylą ir, vadovaudamasis šio kodekso nustatytais taisyklėmis, atlieka neatidėliotinus tardymo veiksmus nusikaltimo pėdsakams nustatyti ir įtvirtinti: apžiūrą, kratą, poėmį, patikrinimą, įtariamųjų sulaikymą ir apklausą, nukentėjusiųjų ir liudytojų apklausą, parodymą atpažinti, taip pat paskiria ekspertizę ar gauna specialisto išvadą.“³³

Kaip rašo R. Burda, neatidėliotini tardymo 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.³⁴

Terminas „pirminiai“ yra išvystytas kriminalistikos moksle. A.N.Vasiljevas rašo, kad, neatidėliotinų tardymo veiksmų esmė pasireiškia tuo, kad dėl jų savalaikio neatlikimo gali būti prarasta įrodymų suradimo galimybė. Pirminiai tardymo veiksmai yra atliekami pradinėje nusikaltimo tyrimo stadijoje. Į jų sudėtį dažniausiai įeina ir neatidėliotini tardymo veiksmai. Neatidėliotinų tardymo veiksmų apimtis priklauso nuo nusikaltimo pobūdžio, susiklosčiusios tardymo situacijos ir kt.³⁵

Šiuo metu galiojančiame LR BPK terminas „neatidėliotiniai“ paminėtas tik prie keleto tyrimo veiksmų – kratos, poėmio bei telekomunikacijų tinklais perduodamos informacijos kontrolės bei įrašų darymo.

Skiriama ir „tolesnių“ tyrimo veiksmų atlikimo sąvoka. Tai veiksmai, kurie atliekami tolesniuose tyrimo etapuose. Paprastai tai tokie tyrimo veiksmai, kuriais tikrinamos vėliau iškeltos versijos, kitais tyrimo veiksmais gauti faktiniai duomenys. Tai įvairios ekspertizės,

³³ Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas.// Žin., 1961, Nr. 18-148. Akt. redakcija iki 2003 02 20 d. www.lrs.lt

³⁴ Burda R. Kriminalistikos taktika. Vilnius, 2001 m. P. 47.

³⁵ Васильев А.Н. Проблемы методики расследования отдельных видов преступлений. Москва, 1978 г. С. 48.

akistata, papildomos liudytojo arba įtariamojo apklausos, eksperimentas, specialisto arba eksperto apklausos ir kt.

Naujajame BPK atsirado naujas kai kurių procesinių ikiteisminio tyrimo veiksmų apibūdinimas - tai „kitos procesinės prievartos priemonės“. Prie jų priskiriamos naujos priemonės, kurių kriminalistikos taktikos rekomendacijų dar nėra sukurta, kadangi jų atlikimo praktika tik formuojasi: fotografavimas, filmavimas, matavimas, rankų atspaudų ir pavyzdžio genetinei daktiloskopijai paėmimas; slaptas sekimas; prokuroro teisė susipažinti su informacija ir kt.³⁶ Šiam baudžiamajam procesui yra nauja ir neviešų veiksmų (sekimas, pareigūno, neatskleidžiančio savo tapatybės, veiksmai, nusikalstamą veika imituojantys veiksmai) gausa. Savaime aišku, šie tyrimo veiksmai kūrybiškai ir racionaliai taip pat turi būti pritaikyti šios kategorijos nusikalstamų veikų tyrime.

Pirminio tyrimo efektyvumo problema, tai visų pirmiausia efektyvių tyrimo veiksmų, kaip procesinio įrodymų rinkimo, patikrinimo, įvertinimo ir panaudojimo būdo problema. Informacinio potencialo, slypinčio pėdsakuose (informacijos turėtojuose), panaudojimo kokybė tiesiogiai priklauso nuo to, kaip efektyviai bus panaudoti tyrėjui suteikti kriminalistiniai techniniai, taktiniai ir metodiniai būdai.³⁷

Tyrimo veiksmo taktika yra tikslingiausių taktinių būdų, naudojamų atliekant tą veiksmą, visuma, užtikrinanti aktyvų, kryptingą tyrimo veiksmo organizavimą ir planingą jo darymą laikantis baudžiamąjo proceso įstatymo normų.³⁸

Tyrimo veiksmo metu naudojami taktiniai būdai, organizaciniai veiksmai, tyrimo veiksmo planavimas priklauso nuo tyrimo situacijos. Ji gali pasunkėti dėl nepalankių aplinkybių arba sąlygų, dėl tyrimo veiksmo dalyvių priešiško nusistatymo. Tikrinant iškeltas versijas, tyrimo veiksmo metu parenkami tokie taktiniai būdai, kurie padeda jas patikrinti (įtariamojo apklausoje užduodami kontroliniai klausimai arba pateikiami daiktai ir pan.).

Tyrimo veiksmo taktika turi savo struktūrą ir susideda iš keturių etapų:

- paruošiamojo tyrimo veiksmo;
- tyrimo veiksmo atlikimo;
- tyrimo veiksmo eigos ir rezultatų fiksavimo;
- tyrimo veiksmo gautų rezultatų analizės ir įvertinimo.³⁹

³⁶ Burda R. Naujas baudžiamąjo proceso kodeksas - nauji kriminalistikos taktikos uždaviniai. // Jurisprudencija, 2003, t. 43(35); P. 14-15.

³⁷ Следственные действия. Под ред. Образцова В.А. Москва, 1999 г. С. 13.

³⁸ Danisevičius P., Kazlauskas M., Palskys E. Kriminalistika. Vilnius, 1985 m. P. 174.

³⁹ Literatūroje pateikiama ir trinarė ikiteisminio tyrimo taktikos struktūra: Malevski H. Įvykio vietos apžiūra ir įvykio vietos tyrimas: Naujas kriminalistinės koncepcijos modelis. Daktaro disertacija. Vilnius, 1997. P. 98-99.

Tyrimo veiksmo pasiruošimo etape nustatomi tyrimo veiksmo tikslai, sprendžiami klausimai dėl šio veiksmo atlikimo datos ir laiko, nustatomi tyrimo veiksmo dalyviai, kriminalistinių – techninių priemonių panaudojimas, sprendžiami specialistų, operatyvinių darbuotojų panaudojimo klausimai. Pasiruošimas tyrimo veiksmui taip pat gali turėti dvi stadijas – iki atvykimo į tyrimo veiksmo atlikimo vietą ir pasiruošimas tyrimo veiksmo atlikimo vietoje.

Baigus paruošiamuosius darbus, atliekamas tyrimo veiksmas.

Įvykio vietos apžiūra.

Pabrėžtina neabejotinai didelė įvykio vietos apžiūros reikšmė tiriant nusikaltimus eismo saugumui. Tai yra bene svarbiausias faktinių duomenų rinkimo būdas šios kategorijos baudžiamosiose bylose. Neatlikus šio veiksmo, sunku ar net neįmanoma įsivaizduoti paties įvykio tyrimo (priedas Nr. 16).

Trumpai paminėsime, kad vieni svarbiausių pastarojo meto tyrimų dėl įvykio vietos apžiūros ir įvykiavietos tyrimo buvo atlikti prof. H. Malevski. Dar prieš įsigaliojant naujajam BPK, H. Malevski išskiria „trijų lygių veiksmus įvykio vietoje:

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

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

3. Įvykio vietos tyrimas – dažniausiai atliekamas esant visai kriminalistinei grupei, į kurią įeina tam tikrų sričių specialistai ir technikai kriminalistai.⁴⁰ Tyrimą atlieka specialistai. Tokie tyrimai atliekami labai retai, rezonansiniuose nusikaltimuose.

H. Malevski tyrimai šioje srityje lėmė, kad naujame Baudžiamojo proceso kodekse dabar yra kalbama ne apie įvykio vietos apžiūrą, o apie tyrimą. Taigi, galima kalbėti ne tik apie duomenų rinkimą, bet ir apie jų nagrinėjimą, tyrimą ir analizę.

Žvelgiant į šiuo metu galiojančio Baudžiamojo proceso kodekso (toliau – BPK) 205 straipsnio 1 dalį (objektų tyrimo tvarka), galima išskirti šiuos tyrimo tikslus:

1. surasti nusikalstamos veikos pėdsakus ir kitus objektus, turinčius reikšmės tyrimui;
2. nustatyti įvykio situaciją;
3. nustatyti kitas reikšmingas bylai aplinkybes.⁴¹

⁴⁰ H. Malevski. Įvykio vietos apžiūra ir įvykio vietos tyrimas: Naujas kriminalistinės koncepcijos modelis. - Daktaro disertacija.-Vilnius, 1997. P. 98-99.

⁴¹ Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. 2002 m. kovo 14 d. Nr. IX-785, Vilnius.

Taigi, eismo įvykio apžiūros tikslas - surasti, užfiksuoti kuo daugiau faktinių duomenų, teikiančių informacijos apie eismo įvykį. Informacijos apie eismo įvykį suradimas, užfiksavimas ir įvertinimas priklauso nuo informacijos susidarymo mechanizmo. Ši informacija (faktiniai , duomenys) nepriklauso nuo vairuotojo ar kitų eismo dalyvių valios. Ji susidaro dėl sudėtingų, greitai besikeičiančių, nuo daugelio sąlygų priklausančių minėtos sistemos grandžių sąveikos. Atliekant eismo įvykio padarinių tyrimą eismo įvykio vietos apžiūros metu, dažniausiai neįmanoma iki galo nustatyti eismo įvykio priežasčių, kadangi eismo įvykio padariniai - tai daugiausia avarinės situacijos, t.y. situacijos, kai vairuotojas bejėgis pakeisti transporto priemonės greitį, judėjimo kryptį tiek dėl erdvės, tiek dėl laiko stokos, rezultatas. Transporto priemonė čia juda pagal kietųjų kūnų judėjimo dėsningumus, todėl susidaro situacija, kai avarija tampa neišvengiama. Šioje stadijoje susidaro eismo įvykio įrodymų (pėdsakų) įvairovė.

Įvykio vietos apžiūros metu turi būti nustatytos ir užfiksuotos tokios aplinkybės:

- eismo įvykio vieta ir sąlygos (konkreči kelio ar gatvės vieta, aplinka, dangos būklė, kelio ženklai, apšvietimas, matomumas);
- eismo įvykio laikas; eismo įvykio pobūdis (transporto priemonių susidūrimas, apsvertimas, užvažiavimas ant pėsčiojo ir pan.);
- daiktai ir pėdsakai, likę įvykio vietoje; transporto priemonių ir nukentėjusiojo padėtis įvykio vietoje;
- aplinkos daiktams ir pačiai transporto priemonei padaryti sužalojimai;
- eismo įvykio aukos;
- transporto priemonės prieš eismo įvykį greitis;
- transporto priemonės vairuotojas, vairuotojo, dingusio iš įvykio vietos pabėgimo kryptis, galimos eismo įvykio priežastys.⁴²

Apžiūrint eismo įvykio vietą turi būti surasti, užfiksuoti ir paaimti visi daiktai, turintys reikšmės nusikalstamai veikai tirti ir nagrinėti, užfiksuoti visi pėdsakai, nustatyta ir užfiksuota eismo įvykio vietos aplinka ir eismo sąlygos. Visi šie duomenys išsamiai aprašomi įvykio vietos apžiūros protokole, grafiškai pavaizduojami pridedamame prie protokolo įvykio vietos plane arba schemeje.

Remiantis prof. H. Malevski, įvykio vietos apžiūra apima visas įvykio vietos apžiūros stadijas – apžvalginę, statinę ir dinaminę. Šis skirstymas yra santykinis, bet jis padeda organizuoti darbą įvykio vietoje. Apžvalginė įvykio vietos stadija apima tyrėjo susipažinimą su įvykio vietos lokalizacija, jos orientyrais, aplinka ir jos charakteristikomis. Statinė įvykio vietos apžiūros stadija – tai jos tyrimas, nagrinėjimas fiksavimas nekeičiant jos aplinkos ir

⁴² Криминалистика. Под ред. А. Г. Филиппова. Москва, 1999 г.

aptiktų ten objektų išsidėstymo bei jų savybių. Dinaminėje įvykio vietos apžiūros stadijoje bandoma aptikti pėdsakus, nustatyti jų savybes. Pėdsakų ieškoma taikant aktyvius metodus ir priemones.⁴³

Atvykęs į įvykio vietą, tyrėjas privalo įvertinti susidariusią po eismo įvykio situaciją, pasirūpina medicininės pagalbos suteikimu eismo įvykio metu nukentėjusiems asmenims, įsitikina, kas atsitiko, nustato vairuotojus, išaiškina eismo įvykį mačiusius asmenis, pašalina iš eismo įvykio vietos nereikalingus ar trukdančius asmenis, įsitikina, ar įvykio vietoje nebuvo kas nors pakeista, nurodo policijos pareigūnams patikrinti vairuotojo blaivumą, taip pat jis imasi visų priemonių eismo įvykio vietos ir joje esančių pėdsakų ar daiktų, apsaugai. Tam jis, priklausomai nuo eismo sąlygų tame kelio ruože, nustato eismo įvykio apžiūros ribas ir apžiūros darymo tvarką.

Tyrėjui kiekvienu konkrečiu atveju pačiam tenka spręsti, kokią reikia pasirinkti apžiūros taktiką. Čia svarbiausia yra atsižvelgti į pagrindinį reikalavimą – iš pat pradžių apžiūrėti ir užfiksuoti tuos objektus, kurie gali greitai pasikeisti arba gali būti sunaikinti bei sugadinti ant jų esantys pėdsakai.⁴⁴

Pėdsakų galima ieškoti ant:

- kelio, kelio įrenginių ir kitų kelio aplinkos objektų;
- transporto priemonių;
- nukentėjusiojo drabužių, kūno, apavo, daiktų;
- kitų asmenų (pvz. kaltininko kūnas, drabužiai).

Priklausomai nuo susidūrimo padėties, pėdsakų galima ieškoti skirtingose vietose:

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

⁴³ H.Malevski. Įvykio vietos apžiūra. Vilnius. 1999. P. 38-41.

⁴⁴ E.Palskys, M.Kazlauskas, P.Danisevičius. Kriminalistika. Vilnius. 1985. P. 319-320.

Suprantama, kad eismo įvykio pėdsakų atsiranda ne tik ant transporto priemonių. Po tokių eismo įvykių pėdsakų, rodančių transporto priemonių suartėjimą, susidūrimo vietą, judėjimą susidūrus, atsiskyrimą ir judėjimą atsiskyrus iki padėčių eismo įvykio vietoje, susidaro ir kelio dangoje.

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

Suprantama, kad svarbu yra fiksuoti ne tik pėdsakus, susidarancius transporto priemonės išorėje, tačiau ir viduje. Tai ypatingai svarbu, kai kyla abejonės, kas vairavo kaltininko automobilį. Šiuo atveju pėdsakų būtina ieškoti ir ant kaltininko kūno bei drabužių.

Tyrėjas taip pat privalo fiksuoti:

- vietovės (kelio) apšviestumą ir oro meteorologinės sąlygas apžiūros metu
- kelio sąlygos įvykio zonoje;
- įvykio aplinką.

Kiekvienas šis punktas slepia daug aplinkybių, kurias būtina fiksuoti. Jų smulkiau nenagrinėsime.

Jeigu eismo įvykio aplinkybės neaiškios, nėra arba randama labai mažai fiksuotinių duomenų, apibūdinančių eismo įvykį (vairuotojas pabėga iš eismo įvykio vietos, nepalankios oro meteorologinės sąlygos – liūtis, sniegas, pūga ir pan.), ir eismo įvykio aplinkybės nustatomos iš eismo įvykio dalyvių ir liudytojų (vairuotojų, keleivių, pėsčiųjų, gyvulių varovų) parodymų, būtina surinkti kiek galiama daugiau techninio pobūdžio duomenų:

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 sukėlusiu 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 ypatumų.⁴⁵

Visa informacija, surinkta apžiūrint įvykio vietą, yra fiksuojama įvykio vietos apžiūros protokole. Prie įvykio vietos apžiūros protokolo turi būti pridedama autoavarijos schema.

Kaip parodė Klaipėdos apskrities baudžiamųjų bylų anketavimas, įvykio vietos apžiūros metu be protokolo įvykiui užfiksuoti buvo naudojami šie papildomi būdai (priedas Nr. 19):

1. fotonuotraukos – 413 atvejai;
2. planai, brėžiniai, schemas – 273 atvejai;
3. kartu fotonuotraukos ir schemas – 652 atvejai;
4. video juostos – nenaudota.

Kaip matome, fotonuotraukos dažnesnis fiksavimo būdas nei įvykio schemas. Tačiau tai, kad schemas naudojamos tik kas maždaug trečiam įvykiui užfiksuoti (612 baudžiamųjų bylų), laikytume bloga tendencija. Kaip matome, įvykiui fiksuoti nebuvo naudojamos vaizdo juostos. Tai taip pat nėra gerai. Naudojant modernias vaizdo fiksavimo priemones, galima susidaryti geresnį vaizdą apie įvykį.

Autoavarijos schemoje fiksuojama:

- tiksliai transporto priemonių padėtis pagal stacionarius orientyrus;
- transporto priemonių ratų pėdsakai, nurodant jų pobūdį ir šių pėdsakų pradžia ir pabaiga kelio važiuojamosios dalies pločio ir ilgio atžvilgiu;
- kelio važiuojamosios dalies dangos rūšis defektai, paviršius;
- transporto priemonių stiklų šukės, plastmasinių dalių nuolaužos, nubyrėjusi žemė, tepalo, benzino, aušinimo skysčio, kraujo ir kt.
- dėmės kelio ilgio ir pločio atžvilgiu;
- kelio ženklavimas, nurodant ištisinį ašinių linijų ilgį;
- šviesoforai ir kelio ženklai, nurodant atstumus nuo jų iki sankryžose kertamų gatvių važiuojamųjų dalių.

Ant schemas turi pasirašyti vis autoavarijoje dalyvavę vairuotojai, liudytojai, kartu važiuojantys asmenys. Jei vairuotojas sudarant schemą nedalyvauja, kadangi jis būna išvežtas į gydymo įstaigą, jis vėliau turi būti supažindinamas su schema. Jei nesutinka su schema turi būti paaimami detalūs parodymai, dėl kokių priežasčių nesutinka.

⁴⁵ Autotechninė, teismo transporto trasologinė ir kompleksinė teismo medicininė – autotechninė ekspertizė (skyrimas ir medžiagos ruošimas). Metodinės rekomendacijos. Vilnius. 2000. P.9-12.

Atlikus Klaipėdos apskrities baudžiamųjų bylų anketavimą, paaiškėjo, kad 612 baudžiamųjų bylų 92 atvejais nebuvo galima atkurti viso įvykio vaizdo, o 30 atvejų to padaryti iš viso nepavyko (priedas Nr. 20). Atitinkamai tai sudaro 13 ir 4 procentus iš anketuotų baudžiamųjų bylų. Vadinas nepakankamas (arba blogas) įvykio vietos apžiūros protokolo užpildymas ir schemos nubraižymas gali neigiamai įtakoti 17 procentų baudžiamųjų bylų tyrimo rezultatus.

Anketuojant baudžiamąsias bylas aptikome tokius įvykio vietos apžiūros trūkumus (priedas Nr. 21):

1. įvykio vieta apžiūrėta iš dalies (ne visa) – 48;
2. apžiūra pradėta pavėluotai – 318;
3. apžiūra atlikta nenuosekliai – 62;
4. nepanaudotos galimos techninės priemonės pėdsakams surasti – 10;
5. įvykio vietos tyrimo metu nedalyvavo specialistas – 212;
6. neapsaugota įvykio vieta – 31;
7. įvykio vieta pakeista, neišsaugoti ar sunaikinti pėdsakai – 5.

Eismo įvykio vietos apžiūros metu būtinas specialisto dalyvavimas. Čia gali atvykti įvairių sričių specialistai: autotechnikai, autotechnikai trasologai, teismo medikai, specialistai kriminalistai. Tai turi garantuoti visapusišką ir kokybišką eismo įvykio vietos apžiūrą. Tačiau anketuojant baudžiamąsias bylas šioje vietoje gavome tokį rezultatą: suskaičiavome 68 įvykio vietos apžiūras, kuriose dalyvavo specialistas ir 212 įvykio vietų apžiūrų, kuriose jis nedalyvavo (priedas Nr. 22). Taigi, tyrimo veiksmui, kuris gali lemti visą ikiteisminio tyrimo eigą, dalyvavusių įvykio vietoje specialistų skaičius aiškiai per mažas.

Apklausus pareigūnus matome, kad nė vienas jų nenurodė, kad įvykio vietos apžiūrose specialistas dalyvauja visada arba dažniausiai (priedas Nr. 23). Čia atsakyma pasiskirstė taip: dalyvauja kartais, - nurodė 32 pareigūnai; nedalyvauja, - nurodė 24 pareigūnai.

Apklausiant pareigūnus paaiškėjo priežastys, dėl kurių specialistas nedalyvavo įvykio vietos apžiūros metu. Pareigūnai nurodo šias priežastis:

- specialistų trūkumas;
- iškvietimas ne darbo metu;
- viršvalandinio darbo (ne)apmokėjimas;

Įvykio vietos apžiūros metu yra atliekamos ir lavono bei transporto priemonių apžiūros. Praktiškai jos yra atliekamos tuo pačiu metu. Tačiau LR BPK šias apžiūras išskiria kaip atskirus ikiteisminio tyrimo veiksmus. Todėl šiuos tyrimo veiksmus galima išskirti ir nagrinėti kaip atskirus, nors suprantama, kad jie įeina į vieną tyrimo veiksmų grupę, dirbant įvykio vietoje. Juos apžvelgsime trumpai.

Transporto priemonių apžiūra.

Apžiūrint transporto priemonę siekiama nustatyti:

1. pėdsakus, atsiradusius ant transporto priemonių eismo įvykio pasekoje;
2. atkurti eismo įvykio mechanizmą;
3. nustatyti transporto priemonės techninę būklę.⁴⁶

Transporto apžiūros taktika gali būti įvairi, tačiau apžiūrą visada reikia organizuoti taip, kad būtų nesunaikinti ar nesugadinti ant transporto priemonės esantys pėdsakai ir smulkūs objektai. Todėl pirmiausiai reikia tas vietas apžiūrėti ir iširti.

Apžiūrint transporto priemones, apžiūros protokole būtina užfiksuoti šiuos parametrus:

1. Transporto priemonės (priemonių) rūšis, tipas, modelis, valstybinis numeris.
2. Transporto priemonių valdymo įtaisų padėtis (užvedimo raktelio, vairo užrakto, pavarų perjungimo svirtelės, vairo rato, vairuojamų ratų ir pan.), posūkio, gabaritinių šviesų, žibintų įjungimo (išjungimo) fiksavimas.
3. Transporto priemonių išoriniai ir vidiniai (kėbulo, salono) sugadinimai, padangų modelis ir matmenys, padangų pažeidimai (ar yra reikiamas oro spaudimas).
4. Eismo įvykio pėdsakai ant transporto priemonių (įlenkimai, įbrėžiamai, įplėšimai, sulaužymai, pašalinių kūnų atspaudai ir pan.), jų pobūdis, forma ir matmenys (ilgis, plotis, gylis), atstumas nuo žemės ir transporto priemonės priekio.
5. Transporto priemonės agregatų (vairo mechanizmo, stabdžių sistemos, padangų protektoriaus, apšvietimo prietaisų ir kt.) techninė būklė.

Ryškesni pėdsakai ant transporto priemonių susiformuoja susidūrus judančioms transporto priemonėms arba judančiam ir nejudančiam transporto priemonei ar nejudančiam objektui (stulpui, medžiui, akmeniui ir t.t.).

Visi pėdsakai ant transporto priemonių fiksuojami pagal jų aukštį nuo kelio paviršiaus. Jei nepažeista transporto priemonės važiuoklė ir nuo apkrovos nepasikeitęs jos aukštis, pėdsakų aukštis matuojamas nuo kelio, žemės ar kitos plokštumos, ant kurios stovi transporto priemonė, paviršiaus. Taip nustatoma pėdsako viršutinė ir apatinė ribos.

Jei pažeista važiuoklė ar nebėra buvusios apkrovos, tai automobilio padėtis eismo įvykio metu atkuriamą naudojant kaladėles automobiliui pakelti į atitinkamą aukštį. Svarbu užfiksuoti transporto priemonių sanklotos pėdsakus susidūrimo metu su transporto priemonėmis ir su kitomis kliūtimis bei objektais. Remiantis šių pėdsakų padėtimi,

⁴⁶ Руководство для следователей Часть II. Москва. 1982. С. 235.

nustatomos transporto priemonių judėjimo susidūrimo metu ir po jo bei žmonių, krovinių judėjimo kryptys. Pėdsakai matuojami, nustatoma jų konfiguracija, nelygumų, įdubų gylis.

Esant įtarimui, kad atliekant tyrimą gali iškilti klausimas, kas vairavo mašiną, transporto priemonės reikia apžiūrėti itin atidžiai. Ypač atidžiai apžiūrimas automobilio vidus ir pirmiausia vairuotojo vieta: vairas, pavaros, vairuotojo sėdynė, įlenkimai, kraujo pėdsakai ant stiklų, kitų automobilio dalių, kraujo dėmių forma ir dydis, potėpių kryptis, intensyvumas, svetimkūniai ant stiklo (plaukia, kraujas ir t.t.), priekinės plokštės pažeidimai. Būtina apžiūrėti ir viršutinės, ir apatinės plokštės dalis. Rastus svetimkūnius – kraują, kūno audinius, audeklo dalis būtina paimti užfiksavus jų suradimo vietą. Lygiai taip pat tiriamos kitos automobilio salono dalys ir automobilio grindys. Iš transporto priemonės, nuo sėdynių paimami mikropluošteliai ir mikrodalelės, fiksuojami rankų pirštų pėdsakai ant vairo, salono dalių ir kt.

Transporto priemonių apžiūra taip pat pageidautina fiksuoti fotografuojant. Prie transporto priemonės apžiūros protokolo turi būti pridėamos nuotraukos. Fiksuojant transporto priemonių išorinius, vidinius sugadinimus taip pat turi būti naudojamas mastelis. Nuotraukose turi būti užfiksuoti ne tik išoriniai transporto priemonės apgadinimai, bet ir vidiniai. Jei transporto priemonės apžiūrimo tamsiu paros metu, jos būtinai turi nufotografuojamos sekančią dieną, šviesiu paros metu. Iš fotografijų turi matytis automobilių išorinių sugadinimų dislokacija, apimtys, detalių bei deformacijų kryptys (jei to nesimato, ekspertai vėliau negalės nustatyti išsamaus susidūrimo mechanizmo).

Lavono apžiūra.

Lavono apžiūra padeda nustatyti eismo įvykio mechanizmą. Prieš apžiūrint įvykio vietą, tyrėjas turi sužinoti, ar nepasikeitė pradinė nusikaltimo vietos situacija ir lavono padėtis. Įvykio vietoje pirmiausia apžiūrimas lavonas. Lavoną ir jo drabužius tyrinėja specialistas ir reikiami momentai fiksuojami įvykio vietos apžiūros protokole. Specialistas įvykio vietoje neduoda išvados, tačiau gali ir turi pareikšti nuomonę įvairiais klausimais – kada mirė, ar mirė radimo vietoje, ar yra požymių rodančių lavono pozos pakitimą po mirties, kokie yra sužalojimai, kada ir kaip, kuo jie padaryti, įtariama mirties priežastis.⁴⁷

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

Kūno sužalojimai, jų dislokacija, išorinis vaizdas, matmenys ir forma kruopščiai nustatomi ir užfiksuojami stambaus plano detaliąja masteline nuotrauka. Baigus lavono

⁴⁷ Kriminalistikos technikos pagrindai: vadovėlis. E. Kurapka ir kt., Vilnius, 1998 m. P. 288.

apžiūrą pereinama prie paviršiaus, ant kurio aptiktas lavonas. Apžiūrėjus lavoną ir aplinką pereinama prie kitų įvykio vietos vietovių, aplinkinių objektų apžiūros. Bet kokie nusikaltimo įrankiai, daiktai ar pėdsakai gali padėti išaiškinti įvykį, turi būti užfiksuojami ir paimami.⁴⁸

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

Apklausa.

Būtina pastebėti, kad *nukentėjusiojo apklausa* yra sudėtingas tardymo veiksmas, reikalaujantis iš pareigūno taktiškumo, kantrybės ir gerų psichologinių žinių.⁴⁹

Nukentėjusiojo apklausa tiriant eismo įvykius, jeigu tik leidžia jo sveikatos būklė, atliekama nedelsiant. Tai labai svarbus informacijos šaltinis. Tai svarbu yra dėl to, kad dėl sužalojimų, galimų komplikacijų nukentėjusysis gali vėliau mirti. Yra ir kitos priežastys. Ne paslaptis, kad kaltininkai stengiasi po įvykio įvairiai paveikti nukentėjusiuosius, liudytojus, kad išvengtų atsakomybės. Nukentėjusysis taip pat gali pamiršti esmines įvykio detales arba duoti iškreiptus, neobjektyvius parodymus. Neatmestina galimybė, kad ir pats nukentėjusysis gali sąmoningai iškreipti tikrąjį eismo įvykio vaizdą, norėdamas nuslėpti neteisėtus savo veiksmus. Todėl, prieš apklausdamas nukentėjusįjį, tyrėjas turi gerai išsiaiškinti jo psichinę bei fizinę būklę, sužalojimų sunkumą, susidaryti vaizdą apie jo asmenybę. Todėl šiuo atveju operatyvus, tikslių parodymų užfiksavimas turi didelę reikšmę.

Nukentėjusiojo apklausos dalykas priklauso nuo to koks eismo dalyvis buvo nukentėjusysis eismo įvykio metu – kitos transporto priemonės vairuotojas, kaltininko ar kitos transporto priemonės keleivis, pėstysis, dviratininkas ir pan. Nukentėjusiojo apklausos metu reikia nustatyti jo ir kitų eismo įvykio dalyvių veiksmų eigą. Todėl tyrėjas būtinai turi išaiškinti: kur buvo nukentėjusysis prieš įvykį, kokia kryptimi ir koku greičiu jis ėjo ar važiavo, ar jis matė kitą važiuojantį transportą, koku momentu jis tai matė ir kaip į tai reagavo jis transporto priemonės vairuotojai, koku greičiu ir kokia kryptimi važiavo transporto priemonė, ką darė vairuotojas, kad išvengtų susidūrimo, kokia transporto

⁴⁸ Лавров В. П. Расследование преступлений по горячим следам. Москва, 1989 г. С. 35.

⁴⁹ Криминалистика. ред. Пантелеев И.Ф. Москва, 1984 г., С. 423.

priemonės dalimi buvo partrenktas nukentėjusysis, ar vartojo nukentėjusysis prieš įvykį alkoholinius gėrimus.⁵⁰

Liudytojo parodymai – tai žodinis žinių apie faktines aplinkybes, turinčias reikšmės bylai, pranešimas, kurį atlieka neatsakingas už atitinkamo nusikaltimo padarymą asmuo, ir užfiksavimas pagal įstatymo nustatytas taisykles. Svarbu taip pat pažymėti, kad liudytojo parodymų prigimtis pasižymi tuo, kad jų pagrindą sudaro asmeninis įvykių ar reiškinių suvokimas, žinios apie kurias yra reikšmingos bylai, arba žinios apie tokius įvykius ar reiškinius, gautus iš kitų asmenų ar dokumentų. Tačiau, nežiūrint to, kad liudytojų parodymų pagrindą sudaro jų asmeninis bylai reikšmingų aplinkybių suvokimas, nereiškia, jog tai visada yra pirminis apklausos metu duodamų parodymų šaltinis. Liudytojų turimos žinios neretai būna išvestiniais įrodymais, jeigu jos įgytos ne tiesioginio stebėjimo metu, bet iš kito žinomo šaltinio. Faktiniai duomenys, sudarantys tokių išvestinių įrodymų turinį, gali būti sužinoti iš kitų asmenų, taip pat iš dokumentų ar kitų materialių objektų.⁵¹

Taigi, tyrėjas paprastai šiose bylose susiduria tik su tiesioginių liudytojų parodymais. Šalutiniai parodymai beveik neturi reikšmės.

Eismo įvykis paprastai įvyksta matant asmenims, kurie apklausti įgyja procesinę liudytojo padėtį. Liudytoju taip pat tampa asmenys, galintys parodyti apie kaltininko, nukentėjusiojo veiksmus prieš įvykį, arba po įvykio. Taip pavyzdžiui svarbiais tampa parodymai apie kaltininko veiksmus partrenkus pėstyjį. Šie parodymai gali tapti reikšmingais nustatinėjant kaltininko veiką paliekant nukentėjusįjį pavojingoje gyvybei padėtyje. Arba liudytojų parodymai, kad asmuo prieš įvykį vartojo alkoholį, automobiliu važiavo vienas, be keleivių ir kt.

Liudytojų apklausos dalykas yra panašus į nukentėjusiojo apklausos dalyką — liudytojus reikia apklausti apie visas jų pastebėtas eismo įvykio aplinkybes.

Apklausiant liudytojus, turi būti surenkami tikslūs duomenys apie atstumus, judėjimo parametrus, susidūrimo vietą ir pan. Neretai eismo įvykio dalyvių parodymai apie įvykio aplinkybes surašomi apsiribojant paviršutinišku eismo įvykio atpasakojimu nesiaiškinant svarbių aplinkybių. Jei liudytojas buvo asmuo, kuris iš šono matė eismo įvykį, tai turi būti išsiaiškinama: transporto priemonės judėjimo kryptis, apytikslis greitis, kiek eismo įvykyje dalyvavo transporto priemonių, nukentėjusiojo ir vairuotojų elgesys ir kitos aplinkybės. Kai susidūrė kelios transporto priemonės, liudytojas apklausiamas apie kiekvieną iš jų.

Jeigu liudytojas buvo transporto priemonės viduje, tai reikia išsiaiškinti, kaip ilgai jis buvo kartu su vairuotoju, ar visada stebėjo eismo eigą, ar kalbėjo su vairuotoju, ar jis žiūrėjo į

⁵⁰ E.Palskys, M.Kazlauskas, P.Danisevičius. Kriminalistika. Vilnius. 1985. P. 321.

⁵¹ Теория доказательств в советском уголовном процессе. Москва, 1973 г., С. 567.

prietaisų skydelį, ar fiksavo jis greičio parodymus ir koks buvo transporto priemonės greitis prieš eismo įvykį bei pačio įvykio metu, kada jis pastebėjo pavojingą situaciją ir kokių priemonių ėmėsi vairuotojas, kad išvengti eismo įvykio.

Jei liudytojas buvo matė transporto priemonę, kuri pasišalino iš įvykio vietos, tai jo apklausos metu būtina išsiaiškinti šios transporto priemonės požymius – jos markę ir modelį, spalvą, valstybinį numerį ar bent atskirus jo fragmentus, ar transporto priemonėje veikė apšvietimo prietaisai, ar buvo joje kokių nors sužalojimų, defektų, kiek asmenų buvo transporto priemonėje, kokie šių asmenų požymiai, kokia kryptimi nuvažiavo ši transporto priemonė.

Kaltininko (vairuotojo) apklausos taktika yra visiškai skirtinga nei liudytojo ar nukentėjusiojo. Dažniausiai įvykio kaltininkai stengiasi savo kaltę užglaistyti, prisidengdami arba pačia įvykio situacija, arba perkeldami kaltę kitiems eismo dalyviams. Todėl dažniausiai savo veiksmus jie stengiasi pateikti iškreiptai, nutylėdami savo veiksmus, kuriais jie pažeidė KET ir tai sąlygojo eismo įvykį.

Trumpai paminėsime apklausos taktinių būdus, pagal literatūroje išskiriamas nekonfliktinę ir konfliktinę apklausos situacijas.

Nekonfliktinės situacijos metu kaltinamasis nuoširdžiai gailisi dėl padaryto nusikaltimo ir geranoriškai sutinka duoti teisingus parodymus, kad byloje būtų nustatyta objektyvi tiesa. Nekonfliktinėje apklausos situacijoje taktiniai būdai nukreipti į apklausiamąjo atminties sužadimą, kad kuo išsamiau būtų atskleistos visos bylos aplinkybės. Čia reikėtų atkreipti į psichologų išskiriamus dalykus, kurie įtakoja asmens atmintį, tai:

- daikto ar reiškinių suvokimas;
- įsiminimas;
- atmintyje išlikusių įvykių ar daiktų požymių atgaminimas ir pateikimas.

Visus šiuos psichologinius procesus veikia laikas, bei įtakoja dviejų rūšių aplinkybės:

1. subjektyvios - tai asmens temperamentas, charakteris, išsilavinimas, profesija, emocinė būsena ir t.t.

2. objektyviosios - tai asmenį supanti aplinka, pašaliniai reiškiniai ir t.t.

Laiko ir minėtų aplinkybių visuma neigiamai veikia apklausiamąjo atmintį. Todėl kaltinamasis, net ir visai to nenorėdamas, gali ne visiškai tiksliai apibūdinti kai kurias įvykio detales. Tyrėjas neturėtų tokį nesąmoningą tiesos iškreipimą suvokti kaip melą ar vengimą duoti teisingus parodymus. Tai ypač pasakytina apie asmenis, kurie padarė neatsargius nusikaltimus ir dėl to psichologiškai yra sukrėsti, todėl negali tiksliai visko prisiminti. Tokiam apklausiamajam tyrėjas turėtų padėti atgaminti atmintyje išlikusias įvykio detales. Tam tikslui galima pasinaudoti tokiais taktiniais budais:

1. Parodymų detalizavimas. Kuomet apklausiamasis turi duoti parodymus apie gana sudėtingą įvykį, tai tyrėjas suskirsto visą laisvą pasakojimą į tam tikras dalis (epizodus). Išsiaiškinus viską apie vieną epizodą pereinama prie kito ir taip iki galo, kol gaunami išsamūs parodymai apie visą įvykį. Taigi, visas pasakojimas vyksta pagal schemą “nuo atskiro prie bendro”.

2. Akivaizdumo būdas. Ypač jeigu apklausiamojo gera regimoji atmintis, tai apklausos metu būtų tikslinga jam pateikti įvykio vietos apžiūros schemas, fonuotraukas, vaizdo medžiagą ir pan. Vėl pamatęs jau kažkada matytus vaizdus, jis gali atsiminti daug svarbių bylai detalių.

3. Asociacijų metodas. Paprastai žmonės įvykčius faktus susieja su jiems įsimintinais dalykais. Tokių asociacijų sukėlimas apklausiamajam padėtų gauti teisingus parodymus. Asociatyvūs ryšiai paprastai siejami su kokiomis nors įsimintinomis datomis, jubiliejais, pagal kokius nors daiktų panašumus, pagal priežasties-pasekmės ryšį ir pan.

Konfliktinė situacija yra ko gero pati kūrybiškiausia apklausos situacija, kurioje tyrėjas turi pademonstruoti visus savo sugebėjimus, siekiant gauti teisingus parodymus. Čia vyksta tam tikra psichologinė kova tarp apklausiamojo ir tardytojo, panaudojant tam tikras poveikio priemones.

Apklausos konfliktinėje situacijoje esminiu momentu tampa suradimas ir išskyrimas motyvo, dėl kurio apklausiamasis nenori duoti teisingų parodymų. Motyvai gali būti labai įvairūs, nes kaltinamasis vis tik yra asmuo, kuris suinteresuotas bylos baigtimi. Motyvu gali būti: noras išvengti atsakomybės, nenoras išduoti kitus savo “draugus”, slėpimas kito nusikaltimo ir t.t. Tokios motyvacijos turinio išsiaiškinimas ir pastangos neutralizuoti neigiamą motyvą, leis pasirinkti reikiamus taktinius būdus, kad pasiekti optimalų apklausos rezultatą.

Konfliktinė apklausos situacija yra susijusi su atitinkamų psichologinio poveikio metodų taikymu. Pati poveikio (psichologinio) priemonė yra pasirenkama pagal susidariusią situaciją, tačiau, visu pirma, ji priklauso nuo apklausiamojo vertybinės orientacijos, asmenybės bruožų. Gan plačiai apie psichologinio poveikio metodų taikymą, apie motyvų, skatinančių apklausiamojo vengimą duoti parodymus, neutralizaciją aprašė prof. V. Justickis. Minėtas autorius aprašė 15 įvairių psichologinio poveikio metodų: racionalaus įtikinimo metodas; poveikis per autoritetą; poveikis per siekimą teigiamo asmenybės įvertinimo; teigiamo pavyzdžio metodas; rungtyniškumo sužadanimas ir t.t.⁵²

⁵² Žг. И. И. Юстицкис. Применение методов психологического воздействия на личность в деятельности сотрудников милиции по предупреждению преступлений: учебное пособие. Минск, 1986.

Šie metodai naudojami kartu su kriminalistikos mokslo parengtais taktiniais būdais, tampa puikia priemone, įveikiant apklausiamojo nenorą duoti teisingus parodymus. Pereinant prie apklausos konfliktinėje situacijoje taktinių būdų, norėčiau atkreipti dėmesį į tai, jog konfliktinė situacija susideda iš dviejų dalių:

1. kuomet asmuo visiškai atsisako duoti parodymus (tai yra jo teisė, bet kartu tai gali būti ir galimybė vengti pasakyti tiesą, t.y. pasyviai meluoti).

2. kuomet apklausiamasis duoda žinomai melagingus parodymus.

Atsisakant duoti parodymus naudojami šie psichologinio poveikio metodai:

a) įtikinimas, kad jis neteisingai nusistatęs;

b) pasinaudojimas situacija, kad kiti asmenys jau davė parodymus (jam nepalankius).

c) psichologinių prieštaravimų tarp nusikaltimo bendrininkų panaudojimas (įtikinimas, kad nenaudinga yra duoti parodymus paskutiniajam, nepadėti tyrimui ir kt.).

2. apklausiamajam duodant žinomai melagingus parodymus, taktiniai būdai, priklausomai nuo kaltinamojo psichologinių savybių, yra skiriami į emocinio ir loginio poveikio taktinius būdus.

Emocinio poveikio taktiniai būdai:

a) gailesčio sužadimas.

b) panaudojimas teigiamų ir neigiamų asmenybės bruožų.

c) išaiškinimas apklausiamajam sunkinančių ir lengvinančių atsakomybę aplinkybių įtakos ir supažindinimas su bausmės skyrimo sąlygomis, kuomet kaltinamasis prisipažįsta padaręs nusikaltimą, teisine prasme.⁵³

Loginio poveikio taktiniai būdai:

a) įtraukimas apklausiamojo į apmastymus, turint tikslą gauti teisingus parodymus.

b) panaudojimas prieštaravimų tarp apklausiamojo parodymų ir byloje nustatytų faktų.

c) parodymų detalizavimas.

d) papildomų, kontrolinių klausimų uždavimas.

e) sudarymas įspūdžio apie tyrėjo informuotumą.

f) įrodymų pateikimas.⁵⁴

Turimų įrodymų pateikimas apklausos metu yra panašus į žaidimą, kur keičiant jų pateikimo eiliškumą galima pasiekti teigiamą rezultatą. Kūrybiškai (taktiškai) pateikus daiktinius įrodymus, be jokios apgaulės tyrėjas galės nustatyti objektyvią tiesą apklausos metu. Numatytus panaudoti apklausoje įrodymus, galima pateikti tokiais būdais:

⁵³ Антолян Ю. М., Еникеев М. И., Эминов В. Е. Психология преступника и расследования преступлений. М., 1996.

⁵⁴ Васильев А. Н., Карнеева Л. М. Тактика допроса при расследовании преступлений. М., 1970.

1. pateikimas iš kart visų turimų įrodymų, kuomet visas jų kompleksas padaro stiprų poveikį apklausiamajam;

2. pateikimas įrodymų “stiprėjančia tvarka”;

3. iš pradžių pateikiamas pats svarbiausias įrodymas, kuris suglumina apklausiamąjį, o po to pateikiami smulkesni įrodymai įgyja vienodą reikšmę, siekiant gauti teisingus parodymus;

4. mišrus įrodymų pateikimo būdas.⁵⁵

Apklausiant vairuotoją, visų pirma reikia jam leisti laisvai pačiam papasakoti apie įvykio aplinkybes. Po to, būtina patikslinti išaiškinti, jo vairuojama transporto priemonė buvo tvarkinga, ar ne, kokios netvarkingumo priežastys, kokiu momentu jis pastebėjo gedimą ir kokių priemonių ėmėsi šiam gedimui pašalinti (sutaisė, ar nutraukė judėjimą). Vairuotojo pateikti duomenys apie gedimus yra sutapatinami su transporto priemonės apžiūros duomenimis. Toliau atliekant tyrimą specialistams autotechnikams turi būti užduotas klausimas dėl transporto priemonės techninės būklės nustatymo prieš eismo įvykį ir jo įtaką eismo įvykio kilimui.

Atliekant vairuotojo apklausą taip pat būtina išsiaiškinti šias aplinkybes: kas be jo buvo transporto priemonės viduje, kada įvyko eismo įvykis, kiek laiko jis išbuvo už vairo, kur, kokiu keliu ir kokia kryptimi, kokia eismo juosta, kokiu greičiu jis važiavo, koks buvo matomumas bei apžvalgumas, kokios transporto priemonės buvo kelyje, jų tarpusavio padėtis kelio atžvilgiu, kokius kelio eismo ženklus jis matė prieš eismo įvykį, jei buvo šviesoforas, tai koks buvo jo signalas. Po to aiškinamasis pats įvykio mechanizmas, - kada, kokiu momentu ir per kokį nuotolį vairuotojas pamatė kliūtį ar žmogų, kokių veiksmų jis ėmėsi ar norėjo imtis (stabdyti transporto priemonę ar manevruoti), kad išvengtų įvykio, kokia transporto priemonės dalimi buvo partrenktas pėstysis. Įvykio detalės tikslinamos, priklausomai nuo eismo įvykio rūšies. Apklausiant vairuotoją, taip pat svarbu nustatyti, kokių priemonių jis ėmėsi, kad padėtų nukentėjusiajam, kokius veiksmus atliko tuojau po įvykio.

Jei susiduria kelios transporto priemonės, tai pas kiekvieną vairuotoją būtina išsiaiškinti, kaip jis matė ir suprato kitų vairuotojų veiksmus. Apklausiant vairuotoją, kuris pasišalino iš įvykio vietos, išsiaiškinama tokio pasišalinimo priežastys, kokius pėdsakus prieš pasišalindamas jis spėjo sunaikinti.

Apklausiant vairuotojus, reikia atsiminti, kad jie, norėdami išvengti atsakomybės arba sąžiningai klysdami, nurodo netikslius duomenis. Todėl jų parodymai tolesnio tardymo metu visuomet būtinai patikrinami.

Iš įvykio vietos pabėgusio vairuotojo paieška.

⁵⁵ Драпкин Л. Я., Долин В. Тактика отдельных следственных действий. Екатеринбург, 1994.

Kaip rodo skaudi eismo įvykių tyrimo praktika, kaltininkai, padarę eismo įvykius dažnai palieka nukentėjusiuosius pavojingoje gyvybei padėtyje ir patys sprunka iš įvykio vietos, taip siekdami pasislėpti nuo grėšiančios baudžiamosios atsakomybės. Turime pripažinti, kad tai tapo dažnu reiškiniu eismo įvykių metu. Matytume, kad tai iš dalies lemia įvykio netikėtumas (suveikia psichologiniai veiksniai – baimė) ir tai, kad įvykis padaromas su transporto priemone, kuri kaltininkui iš karto suteikia mobilumą, t.y. padidintą galimybę likti nenubaustam.

Pasitaiko atvejų, kai vairuotojai pabėga iš eismo įvykio vietos, palikdami net transporto priemonę. Transporto priemonė paliekama įvykio vietoje arba netoli nuo jos tada, kai ja jau negalima pavažiuoti. Ji paliekama ir tais atvejais, kai norima nusišlėpti, kad buvo vairuojama apsvaigus. Transporto priemonę taip pat meta asmenys, kurie ją buvo nuvarę.

Tokiais atvejais organizuojama pasislėpusio vairuotojo paieška, kurią vykdo kelių policijos ir kriminalinės policijos darbuotojai. Organizuojamas apylinkių netoli eismo įvykio vietos patikrinimas.

Esant transporto priemonei, surasti asmenį, kuriam ji priklauso nėra sudėtinga. Tačiau tokiu atveju tyrėjas turi pasiruošti situacijai, kad jos savininkas bet koku būdu neigs ją vairavęs, slėps savo girtumą, galimai inscenizuos automobilio nuvaymą ir kt. Tokiu atveju vairuotoją reikia pristatyti į policijos įstaigą nedelsiant, kad jis negalėtų nusišlėpti savo girtumo arba sudaryti kitokių kliūčių tyrimo veiksmams atlikti. Šiuo atveju svarbūs tampa ir vairuotojo drabužių, ir asmens apžiūra, kurie gali parodyti, kad asmuo patyrė sužalojimus, atitinkančius rastiems automobilio viduje, o taip pat patvirtinančius jo buvimo automobilyje faktą (mikrodalelės ir kt.)

Tuo atveju, kai asmuo iš įvykio vietos pasprunka su transporto priemone, organizuojami autoservisų, plovyklų patikrinimai, tikslu nustatyti, ar į juos nesikreipė dėl remonto vairuotojai, kurių transporto priemonės atitinka ikiteisminio tyrimo metu surinktus faktinius duomenis apie pasišalinusią transporto priemonę.

Sunkiau yra nustatyti pabėgusį iš įvykio vietos kaltininką, kuris padarė nusikaltimą su pagrobtu transportu. Tokiu atveju naudojami turimi apie kaltininką duomenys: pirštų atspaudai, kojų pėdsakai, kaltininko pamesti daiktai (nosinė, nuorūka, pirštinės) ir pan. Kaltininko ieškoma tarp tokių asmenų, kurie jau anksčiau yra pagrobę transportą arba domisi juo ir moka vairuoti. Šalia tikrinama versija, ar transporto priemonės savininkas turi alibi, duoda teisingus parodymus, kad automobilio jis tuo metu nevairavo. Tam patikrinti apklausiami artimieji giminaičiai, tikrinama ir sulyginamos telefonų išklotinės, vykimo iš/į darbą laikas ir kt.

Pabėgęs iš nusikaltimo asmuo gali būti persekiojamas „karštais pėdsakai“. Tam labai svarbu yra tinkamas situacijos įvertinimas ir pirminės informacijos surinkimas įvykio vietoje bei iš liudininkų.

Įvykio vietos apžiūra yra labai svarbi persekiojant asmenį ar asmenis karštais pėdsakais. Įvykio vietos apžiūra yra vaizdžiai vadinama informaciniu nusikaltimų tyrimo pagrindu. Apžiūrint įvykio vietą, reikia žinoti, kad pagrindinis apžiūros uždavinys yra pirminės informacijos apie nusikaltimo padarymo vietą, būdą bei jį padariusį asmenį, gavimas. Ypač būtina atkreipti dėmesį į tokią informaciją, kurią galima bus panaudoti vykdant nusikaltėlio paiešką. Įvykio vietos apžiūros stadijoje turi būti atliekama intelektualinė įvykdyto nusikaltimo rekonstrukcija, kuri vėliau bus patikslinta remiantis aptiktais pėdsakais ir kita gauta informacija.⁵⁶

Tiriant nusikaltimus karštais pėdsakais yra naudojami subjektyvusis bei atrankinis įvykio vietos apžiūros būdai, nes įvykio vieta yra apžiūrima ten, kur apžiūrą atliekantis asmuo tikisi surasti pėdsakus bei daiktus, galinčius padėti atskleisti nusikaltimą. Jeigu nusikaltėlis iš įvykio vietos pasišalino nesinaudodamas transporto priemonėmis, nusikaltėlio paieškai būtina panaudoti tarnybinį šunį.

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

Eismo įvykių tyrimas taikant BK 281 straipsnį reikalauja aptarti apsvaigimo nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų nustatymo ypatybes.

Vienas iš pagrindinių uždavinių tiriant eismo įvykius, iš karto po įvykio nustatyti vairuotojo neblaivumą. Pažymėtina, kad vairuotojo neblaivumas yra viena iš jo baudžiamąją atsakomybę kvalifikuojančių aplinkybių. Todėl neblaivumo nustatymas yra labai svarbus ir veiksmas, kurį būtina atlikti iš karto po eismo įvykio, ar praėjus trumpam laiko tarpui. Šiuo metu Lietuvos Respublikoje yra atskira transporto priemonių vairuotojų neblaivumo patikrinimo tvarka.⁵⁷ Pagal ją apsvaigimas – asmens psichikos būseną ar elgesio sutrikdymas, kuriuos sukelia pavartotos psichiką veikiančios medžiagos (narkotinės priemonės, psichotropinės ir kitos svaigosios medžiagos), išskyrus etilo, metilo, propilo, butilo, amilo, heksilo alkoholį (toliau vadinama – alkoholis).

Taigi, remiantis šiuo nutarimu, policijos pareigūnai gali tikrinti transporto priemonės vairuotoją, įtariamą esant neblaivų (girtą), arba pristatyti jį į asmens sveikatos priežiūros įstaigą atlikti medicininės apžiūros.

⁵⁶ Лавров В. П. Расследование преступлений по горячим следам. Москва, 1989 г. С. 25.

⁵⁷ Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 452 „Dėl Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklių patvirtinimo.“ // Žin., 56-2000.

Jeigu objektyviai neįmanoma atlikti įtariamo neblaivumu (girtumu) transporto priemonės vairuotojo tikrinimo arba transporto priemonės vairuotojas įtariamas nusikalstamos veikos padarymu, policijos pareigūnai pristato transporto priemonės vairuotoją į asmens sveikatos priežiūros įstaigą.

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

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

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

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

Policijos pareigūnai transporto priemonės vairuotoją, įtariamą nusikalstamos veikos padarymu, įtariamą esant apsvaigusį arba kai objektyviai neįmanoma atlikti įtariamo neblaivumu (girtumu) transporto priemonės vairuotojo tikrinimo, nedelsdami, bet ne vėliau kaip per 1 valandą nuo pranešimo apie nušalinimą nuo transporto priemonės vairavimo, įvykio apžiūros protokolo ar laikino sulaikymo įtariamos nusikalstamos veikos padarymo vietoje protokolo surašymo išrašo transporto priemonės vairuotojo siuntimą ir pristato transporto priemonės vairuotoją į asmens sveikatos priežiūros įstaigą atlikti medicininės apžiūros.

Po medicininės apžiūros nedelsiant surašomas medicininės apžiūros atlikimo aktas trimis egzemplioriais, iš kurių:

- vienas egzempliorius pateikiamas policijos įstaigai, kurios pareigūnas pristatė transporto priemonės vairuotoją atlikti medicininės apžiūros;
- kitas egzempliorius kartu su siuntimu lieka asmens sveikatos priežiūros įstaigoje;
- trečias egzempliorius pateikiamas transporto priemonės vairuotojui, kurio medicininė apžiūra buvo atliekama

Kada vairuotojas eismo įvykio metu yra sužalotas ir išgabentas į medicinos įstaigą, tada problemų nekyla – kraujo pavyzdį privalo paimti medicinos darbuotojai. Jie tai padaro imdami iš vairuotojo kraują medicininiams tyrimams. Šiuo atveju, policijos pareigūnams belieka tik laiku pareikalauti šį kraują iš medicinos darbuotojų. Tačiau kai vairuotojas atsisako tikrintis alkoholio tikrintuvu bei vyksti į medicinos įstaigą, reikia tai užspręsti vadovaujantis BPK normomis.

Tokiu atveju vadovaujantis BPK 144 str. tvarka paimami pavyzdžiai lyginamajam tyrimui, tikslu atlikti vairuotojo kraujo specialųjį tyrimą ir nustatyti alkoholio koncentraciją kraujyje.

Specialisto išvadų ir ekspertizių skyrimas.

Atliekant ikiteisminį tyrimą ikiteisminio tyrimo pareigūnas susiduria su specifiniais klausimais, kuriems išspręsti reikalingos specialios žinios. BPK leidžia ikiteisminio tyrimo pareigūnui pasinaudoti specialisto žiniomis.

Specialistas ikiteisminio tyrimo metu yra svarbi proceso figūra. Jis vienas iš pirmųjų susiduria su kriminalistiniais objektais, galinčiais turėti įrodomosios reikšmės, todėl nuo šio asmens atlikto darbo kruopštumo didžiąją dalimi priklauso tolimesnio bylos tyrimo sėkmė.

Vadovaujantis galiojančio baudžiamojo proceso kodekso normomis pastebime, kad specialistas specialias žinias naudoja:

- dalyvaujant tyrimo veiksmuose,
- atliekant objektų tyrimą BPK 205 ir 206 str. nustatyta tvarka ir pateikiant išvadą,
- duodant paaiškinimus (pvz. teismui pakvietus).

Specialistas vykdo tyrėjo pavedimus, tačiau tuo pat metu turi ir iniciatyvos teisę ieškodamas tam tikrų aplinkybių bei pėdsakų ir juos tirdamas. Savo specialių žinių dėka jis atkreipia dėmesį į tas aplinkybes, kurių tyrėjas nepastebėjo. Tačiau savo veiksmus jis turi derinti su tyrėju. Tai ypač aktualu tiriant įvykio vietas.

Kriminalistikoje nėra aiškios ribos tarp specialių, kriminalistinių ar profesinių tyrėjo žinių. Tai ypač išryškėja, kai kalbama apie kriminalisto, kuris tiriant nusikaltimą dalyvauja kaip specialistas, žinių panaudojimą. Tokiu atveju didelę reikšmę turi tyrėjo profesinis pasirengimas, paties tyrėjo specializacija bei iniciatyva renkant ir tiriant objektus. Todėl baudžiamojo proceso įstatymas tyrėjui palieka teisę pačiam spręsti klausimą dėl galimybės pakviesti į atliekamą tyrimą asmenį turinti specialių žinių.⁵⁸

Apibūdinant pagrindinius ekspertizės bruožus pastebėtina, jog ji specialių mokslinių žinių pagalba padeda įveikti problemines tyrimo situacijas, išskylančias tiriant nusikaltimus ar nagrinėjant baudžiamąsias bylas teisme. Tokiu būdu, siekiant apibūdinti ekspertizę, galima išskirti jos paskyrimo ir atlikimo tikslą bei sąlygas.

Ekspertizės pagalba paprastai siekiama gauti naujus duomenis - ekspertizės aktą, patvirtinantį bylos aplinkybės. Ar gauti duomenys laikytini įrodymais, kiekvienu atveju sprendžia teisėjas ar teismas, kurio žinioje yra byla. Teisėjas ar tam tikri duomenys laikytini

⁵⁸ Specialių žinių sampratos (definicijos) evoliucija // Mokslo programa "Nusikalstamumo Lietuvoje dinamika, prognozė, kontrolės kryptis ir šiuolaikinė kriminalistikos koncepcija" 2003 m. ataskaita. P. 272.

įrodymais vertina pagal savo vidinį įsitikinimą, pagrįstą išsamiu ir nešališku visų bylos aplinkybių išnagrinėjimu, vadovaudamasis įstatymu. (BPK 20 str.) Kaip rašo J. Juškevičiūtė, dėl šios priežasties ekspertizės aktui keliamos tam tikros sąlygos:

1. tyrimas turi būti atliktas naudojantis specialiomis mokslinėmis žiniomis. Ypatumas yra tame, kad naudojamos specialios mokslinės žinios, įeinančios į mokslinę eksperto kompetenciją. Taigi ekspertizės aktas, kuriame formuluojamos eksperto išvados, - tai galimas įrodymas, pagrįstas moksliniais duomenimis;

2. ekspertizės atlikimas pavedamas specialiai procesinei figūrai - ekspertui, kuriam baudžiamojo proceso įstatymai suteikia atitinkamas teises bei pareigas, tuo išskirdamas jį iš kitų asmenų, dalyvaujančių baudžiamajame procese;

3. įstatymas reglamentuoja teismo ekspertizės procesinei formai keliamus reikalavimus - tai liečia jos skyrimo, atlikimo, tyrimo rezultatų įforminimo ir jų įvertinimo tvarką, o taip pat ekspertizės dalyvių teises ir pareigas. Procesinė ekspertinio tyrimo rezultato fiksavimo forma - ekspertizės aktas, laikoma galimu įrodymu baudžiamojoje byloje;

4. atlikto tyrimo rezultatus tyrėjas formuluoja įvertintų ir išaiškintų faktų pagrindu, vadovaudamasis atitinkamais principais bei savo patirtimi išvadose. Ekspertinio tyrimo rezultatas - tai ne fakto atskleidimas, išaiškinimas, o samprotavimas, išvada apie jo buvimą. Išvadą ekspertas padaro specialių mokslinių žinių pagrindu, bendrai įvertinęs atskleistus požymius ir nustatęs jų ryšį su ištirtais objektais. Eksperto išvada formuluojama kaip moksliniais tyrimais pagrįsta nuomonė, tuo pačiu paliekant principinę galimybę kitokiam faktų aiškinimui, ginčijimui.⁵⁹

Kai įvykio metu žūva ar būna sužeisti žmonės, visą laiką kreipiamasi į teismo medicinos ekspertus dėl išvados gavimo. Atsižvelgiant į tai, kad tyrimo objektas – žmogaus kūnas, šis tyrimas skiriamas pirmiausiai.

Kiti, taip pat dažnai atliekami tyrimai šio pobūdžio bylose - autotechninės, trasologinės, kompleksinės autotechninės teismo medicinos ekspertizės ar specialisto išvados. Taip pat gali būti atliekamos daktiloskopinės, mikropluoštų, biologinės, odorologinės, kompleksinės teismo medicinos – trasologinės, kriminalistinės medžiagų ir gaminių, medžiagos, trasologinės objektų visumos, dirvožemio, teismo psichiatrinės ekspertizės, teismo narkologinės ekspertizės ir specialisto tyrimai.

Kaip parodė pareigūnų apklausa, tiriant šios kategorijos baudžiamąsias bylas, specialistai pasitelkiami šiuose ikiteisminio tyrimo veiksmuose:

-objekto tyrimuose;

⁵⁹ Juškevičiūtė J. Specialių žinių panaudojimas tiriant nusikaltimus: būklė ir perspektyvos. Daktaro disertacija. Vilnius, 1998 m. P. 68.

- įvykio vietos tyrimuose;
- parodymų patikrinimuose vietoje;
- eksperimentuose;
- poėmiuose.

Specialistas dalyvavo šiuose ikiteisminio tyrimo veiksmuose (priedas Nr. 24):

1. ekspertizė ar objektų tyrimas – 476;
2. akistata – 32;
3. eksperimentas – 18;
4. parodymų patikrinimas vietoje – 7.

Iš anketuotų 612 baudžiamųjų bylų, įvykio vietos apžiūros metu buvo paimti šie pėdsakai (tyrimo objektai) (priedas Nr. 25):

1. biologiniai pėdsakai (kraujas, plaukai ir kt.) – 62;
2. transporto priemonių pėdsakai – 16;
3. rankų pėdsakai – 10;
4. mikroobjektai – 10;
5. kojų pėdsakai – 0;
6. kiti pėdsakai ir objektai – 0;
7. Nieko nerasta ir nepaimta – 578.

Visiems surastiems ir paimtiems objektams ir pėdsakams buvo paskirtos specialisto išvados arba ekspertizės. Anketuotose baudžiamosiose bylose buvo skiriamos šios specialisto išvados arba ekspertizės (priedas Nr. 26):

1. transporto priemonių pėdsakų – 163;
2. medicininė – 68;
3. mikrodalelių – 38;
4. rankų pėdsakų – 31;
5. biologinių pėdsakų (DNR) – 16;
6. trasologinės – 14;
7. kvapo pėdsakų (odorologijos) – 12;
8. kojų pėdsakų – 0;
9. fizikinė (metalizacijos) -0;
10. kitos - 0.

Kaip matome, dažniausiai buvo skiriamos transporto priemonės pėdsakų, o taip pat medicininės ir mikrodalelių specialisto išvados. Taip pat paaiškėjo, kad tyrimo objektai, kurie buvo siunčiami tyrimui, buvo surinkti pagrindė įvykio vietos apžiūros metu. 18 atvejų buvo,

kai objektai tyrimui buvo gauti poëmio, reikalaujamų daiktų, dokumentų pateikimo ar savanoriško pateikimo metu ir 2 atvejai – kratos metu.

Anketuojant baudžiamąsias bylas buvo domimasi, per kiek laiko atliekami specialisto tyrimai ar ekspertizės (priedas Nr. 27). Paaiškėjo, kad per laikotarpį nuo 1 iki 3 mėnesių atliktos 57, o nuo 3 iki 6 mėnesių – 538 specialisto išvados ir ekspertizės.

Kiekvienas tyrėjas, tirdamas nusikaltimą, atsižvelgia į daugelį tyrimo procesą lemiančių aplinkybių (pvz., nusikaltimo vietą, laiką, būdą ir kt.). Šios aplinkybės tarpusavyje glaudžiai susijusios, viena kitai turi įtakos bei sudaro tam tikrą erdvę, kurioje veikia tyrimą atliekantis asmuo. Anot R. S. Bielkino, kriminalistikoje ši aplinka vadinama tardymo situacija.⁶⁰ Tardymo situacija - tai aplinkybių, kuriomis šiuo metu vyksta tyrimas, visuma. S. Kuklianskis tardymo (tyrimo) situaciją apibūdina kaip „visumą aplinkybių (reiškinių, santykių), atsirandančių apibrėžtu laiku tiriant nusikaltimą.“⁶¹

Taigi, esant negatyviai tyrimo situacijai, kada nusikaltimą įvykdęs asmuo nėra žinomas, pirminių ikiteisminio tyrimo veiksmų visuma yra užbaigiama atitinkamų ekspertizių paskyrimu: nukentėjusiojo apžiūra bei tuo klausimu specialisto išvadų paskyrimu, įvairių pėdsakų nukreipimu atitinkamai specialisto išvadai gauti.

Esant pozityviai tyrimo situacijai, kai nusikaltimą padaręs asmuo yra žinomas ir yra nustatyti potencialūs liudytojai, pirminių tyrimo veiksmų spektras išsiplečia ir į jų sudėtį gali įeiti platesnis veiksmų spektras:

- įtariamojo gyvenamųjų patalpų, darbovietės, lankymosi vietų krata;
- įtariamojo apklausa;
- įtariamojo nukreipimas specialisto tyrimų atlikimui;
- atitinkamų specialisto tyrimų paskyrimas rastiems pėdsakams iširti;
- kiti veiksmai.

Kai įtariamasis yra nustatytas, arba jis buvo žinomas nuo nusikalstamos veikos tyrimo pradžios, visų aukščiau minėtų pirminių tyrimo veiksmų paskirtis yra patikrinti bei įrodyti įtariamojo asmens kaltę nusikaltimo padarymu.

Kaip matome, atskirų tyrimo veiksmų kriminalistikos taktika šiuo metu reikalauja naujų tyrimų, o praktikai laukia naujų mokslinių rekomendacijų.

Tolimesni ikiteisminio tyrimo veiksmai.

Apžvelgsime tik dažniausiai atliekamus tolimesnius tyrimo veiksmus, trumpai juos apibūdinami.

⁶⁰ P.С.Белкин. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. Москва, 1998 г. С. 88.

⁶¹ S.Kuklianskis. Teorinės tardymo situacijų problemos. // Kriminalinė justicija, 1996 m. Nr. 5, P. 93.

Jiems priskirtume parodymų patikrinimo veiksmus (parodymų patikrinimas vietoje, eksperimentas), naujas ir papildomas apklausas, neviešo pobūdžio ir kitus tyrimo veiksmus.

Parodymų patikrinimo veiksmai.

Siekiant patikrinti ar patikslinti liudytojo, nukentėjusiojo ar įtariamojo parodymus dėl įvykio vietos arba situacijos, įvykio dalyvių veiksmų ar kitų aplinkybių, turinčių reikšmės nusikalstamai veikai iširti, galima atlikti parodymų patikrinimo veiksmus. Šio veiksmo ypatybė yra ta, kad asmuo jau turi būti davęs parodymus baudžiamojoje byloje.

Jeigu norima patikrinti asmens parodymus, susijusius su konkrečia įvykio vietoje, vykstanta į nurodytą vietą ir joje rodomi veiksmai sugretinami su asmens duotais parodymais baudžiamojoje byloje.

Parodymų patikrinimo vietoje veiksmo metu rasti reikšmingi bylai objektai paimami (anksčiau kriminalistinėse rekomendacijose tyrėjo elgesio variantai buvo siūlomi atsižvelgiant į aplinkybes ir situaciją, dabar jis privalo užfiksuoti ir paimti rastus objektus).⁶²

Šis veiksmas yra svarbus tuomet, kada reikia nustatyti subjektyvius asmenų veiksmus, kurių neįmanoma nustatyti atliekant kitus ikiteisminio tyrimo veiksmus, - kurioje kelio vietoje buvo pastebėta kliūtis, kurioje tiksliai kelio vietoje buvo pėstysis, dviratininkas, kita transporto priemonė, kurioje kelio vietoje jis pradėjo stabdyti transporto priemonę, kurioje kelio vietoje įvyko susidūrimas, partrenkimas, kur buvo slepiama po eismo įvykio transporto priemonė. Šis veiksmas yra taip pat svarbus nustatant, ar būtent šis vairuotojas padarė eismo įvykį.

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

Reikia pasakyti, kad parodymo atpažinti veiksmo viena iš naujovių, perimtų iš operatyvinės veiklos, - parodymas atpažinti iš kolekcijų ir kartotekų. Kriminalistikos taktikos rekomendacijų šios naujovės atžvilgiu dar nėra.⁶³

Šis veiksmas yra svarbus tuomet, kada liudytojais nurodo pasišalinusio vairuotojo ar transporto priemonės požymius. Be to, šis veiksmas yra ypač svarbus kada reikia atpažinti eismo įvykio metu mirtinai sužalota asmenį, jeigu nėra jokių kitokių duomenų apie jo asmenybę.

Siekiant nustatyti nežinomą įtariamąjį, daiktą ar kitą objektą, liudytojui ar nukentėjusiajam gali būti parodomos ikiteisminio tyrimo įstaigoje surinktos asmenų

⁶² R.Burda. Naujas baudžiamojo proceso kodeksas - nauji kriminalistikos taktikos uždaviniai. // Jurisprudencija, 2003, T. 43, P. 14-15.

⁶³ Ten pat. P. 15.

nuotraukų ar vaizdo įrašų kartotekos, daiktų ar kitų objektų kolekcijos. Tačiau šis veiksmas tiriant eismo įvykius šis veiksmas yra taikomas itin retai.

Atliekant eismo įvykių ikiteisminį tyrimą gana dažnai yra daromas eksperimentas, kuriuo siekiama patikrinti, ar vairuotojas, nukentėjęs, liudytojai galėjo suvokti eismo įvykio situacijos sąlygomis vienokias ar kitokias aplinkybes (pvz., riboto matomumo sąlygomis pamatyti šviesoforų signalus arba judantį transportą), ar liudytojas sugeba atkurtoje įvykio situacijoje teisingai apibūdinti transporto markę ir spalvą, kokie vairuotojo profesiniai įgūdžiai, reikalingi techninei transporto priežiūrai, ar jis sugeba atlikti su transportu atitinkamą manevrą tam tikroje kelio vietoje, kokia transporto priemonės stabdymo sistemos kokybė, kokie transporto faktiniai dinaminiai rodikliai (jo išibėgėjimas pagal pavaras, taip pat stabdymo kelias bei laikas) ir t. t. Darant tardymo eksperimentą su važiuojančiu transportu, reikia visiškai garantuoti tiek pačių tardymo veiksmo dalyvių, tiek kitų žmonių saugumą.

Reikia pasakyti, kad tai svarbus ir sudėtingas tyrimo veiksmas, siekiant išsiaiškinti įvykio aplinkybes. Sudėtingesniuose eismo įvykių tyrimuose jis daromas gan dažnai. Dažnai sudėtinga prisitaikyti prie eismo įvykio metu buvusių oro (meteorologinių) sąlygų. Pastebėtina taip pat tai, kad šį veiksma siūlo atlikti įtariamųjų gynėjai, taip stengdamiesi sušvelninti įtarimus ginamojo atžvilgiu. Dažnai tikslių rezultatų šis tyrimo veiksmas neduoda, o bet kokios abejonės yra vertinamos įtariamąjo naudai.

Šis tyrimo veiksmas yra dažniausiai daromas matomumui iš vairuotojo vietos nustatyti, t.y., išspręsti klausimą koku atstumu vairuotojas tomis eismo sąlygomis ir veikiant automobilių žibintams galėjo pamatyti kelyje susidariusia kliūtį. Nes dažniausiai ekspertai autoteknikai, sprenddami įvykio situacijas nurodo atstumą ir ta aplinkybė ar vairuotojas kliūti pamatė prieš tą ribą ar po, sprendžia klausimą dėl techninės galimybės sustabdyti transporto priemonę.

Naujos ir papildomos apklausos.

Šių tyrimo veiksmų metu apklausiami dar neapklausti byloje asmenys, tikslinami ankstesni proceso dalyvių parodymai bei atliekamos akistatos atsiradus parodymų prieštaravimams.

Neviešo pobūdžio veiksmai.

Naujajame baudžiamojo proceso kodekse atsirado naujas kai kurių procesinių ikiteisminio tyrimo veiksmų apibūdinimas - tai „kitos procesinės prievartos priemonės“. Šio termino atsiradimas naujajame baudžiamajame procese paskatino iš naujo nagrinėti klausimą, susijusį su tyrimo veiksmo prigimtimi. Vienas iš žodžio „priemonė“ apibūdinimų yra būdas, kelias, veiksmas, kuriuo siekiama tam tikro tikslo. Taigi įstatymų leidėjas taikdamas tokią plačią sąvoką atvėrė kriminalistikos taktikai plačias galimybes vertinti

atitinkamas priemonės pagal jų pobūdį, paskirtį ir atlikimo tikslą. Prie jų priskiriamos naujos priemonės, kurių kriminalistikos taktikos rekomendacijų dar nėra sukurta, kadangi jų atlikimo praktika tik formuojasi: fotografavimas, filmavimas, matavimas, rankų atspaudų ir pavyzdžio genetinei daktiloskopijai paėmimas; slaptas sekimas; prokuroro teisė susipažinti su informacija ir kt.⁶⁴

Šiam baudžiamajam procesui yra nauja ir neviešų veiksmų (sekimas, pareigūno, neatskleidžiančio savo tapatybės, veiksmai, nusikalstamą veika imituojantys veiksmai) gausa, vadinasi, kriminalistikos taktikoje turėtų būti parengtos šių veiksmų taktinės rekomendacijos. Turi būti įvertinta šių veiksmų taikymo operatyvinėje veikloje praktika, taktika ir rekomendacijos ir tiek, kiek tai neprieštarauja naujam procesui, pritaikyta praktikoje.

Kalbant apie įvykusį operatyvinės veiklos ir baudžiamojo proceso „susiliejimą“, negalime pamiršti, kad kriminalistikos mokslas turi dar daug netirtų klausimų, ypač šioje srityje.

Šiuo metu mes turime slapto (operatyvinio) pobūdžio veiksmus, perkeltus iš operatyvinės srities į baudžiamojo proceso – kriminalistikos sritį. Žvelgiant į teorinius darbus, rekomendacijas, suprantame, kad šie įstatymų pakeitimai pasiekė mus nepasiruošusius. Mūsų nuomone, tikslinga būtų tinkamas operatyvines šių veiksmų atlikimo rekomendacijas perkelti į kriminalistinės taktikos sritį.

Įdomi yra ir A.K.Kavalerio nuomonė. Autorius rašo, kad į baudžiamojo proceso sritį turi įeiti ir: 1. visos legalios korespondencijos kontrolė; 2. visų ryšio priemonių kontrolė; 3. vietos ar asmens garso kontrolė; 4. vietos vaizdo kontrolė; 5. asmens stebėjimas ir sekimas; 6. ypatinga tvarka įgyvendinamas tyrimo eksperimentas (autorius turi mintyse matyt operatyvinį veiksmą - kontroliuojamą tiekimą); 7. ypatinga tvarka gaunami pavyzdžiai lyginamajam tyrimui; 8. nusikalstamos veiklos kontrolė.

Negalima pamiršti, kad šalia BPK taip pat galioja ir Operatyvinės veiklos įstatymas⁶⁵, kuriuo remiantis taip pat gali būti atliekami operatyviniai veiksmai.

Pagal BPK 160 straipsnį (slaptas sekimas), „ikiteisminio tyrimo teisėjas, gavęs prokuroro prašymą, gali paskirti asmens ar transporto priemonės arba objekto sekimą.“

Operatyvinėje veikloje slaptasis sekimas yra reglamentuojamas ypač slaptomis instrukcijomis. Jose yra įtvirtinta ne tik slaptojo sekimo bendrosios taisyklės (sankcionavimo, atvejų panaudojimo ir kt.), tačiau ir taktinės (pastarosios neskelbiamos).

⁶⁴ R.Burda. Naujas baudžiamojo proceso kodeksas - nauji kriminalistikos taktikos uždaviniai. // Jurisprudencija, 2003, t. 43(35); P. 14-15.

⁶⁵ Lietuvos Respublikos operatyvinės veiklos įstatymas, 2002 m. birželio 20 d. Nr. IX-965, Vilnius. // Žin., 2002, Nr. 65-2633.

Slaptasis sekimas operatyvinėje veikloje gali būti skiriamas į tam tikrus etapus, kuriuose yra tam tikri taktiniai būdai bei sprendžiami specifiniai uždaviniai. Sąlyginai slaptą sekimą galima suskirstyti į:

- objekto perdavimą slaptam sekimui;
- objekto slaptą stebėjimą;
- žvalgų ir darbuotojų bendradarbiavimą bei informacijos perdavimą;
- veiksmus, pakitus objekto elgesiui (priklausomai nuo sekimo tikslų);
- objekto sulaikymas (gali ir nebūti).⁶⁶

Šalia šių neviešo pobūdžio veiksmų paprastai, kaip dar taikoma ir telekomunikacijų tinklais perduodamos informacijos kontrolė bei įrašų darymas (BPK 154 str.). Tik derinant kartu minėtą kompleksą operatyvinių (neviešo pobūdžio) veiksmų kompleksą, praktikoje gaunami teigiami rezultatai, tiriant nusikaltimus.

Būtina pabrėžti, kad šie veiksmai turi specifinę taikymo tvarką ir taisykles ir dažniausiai galimi tiriant tik sunkius nusikaltimus. Todėl tiriant nusikaltimus eismo saugumui jie paprastai taikomi gana retai, esant ypač sudėtingiems atvejams ir dažniausiai atsirandant požymių, kad siekiant nuslėpti nusikaltimą, išvengti baudžiamosios atsakomybės daromos kitos nusikalstamos veikos (poveikis liudytojams, papirkinėjimas, piktnaudžiavimas tarnyba ir kt.). Nusikaltimų sankcijos tokiu atveju turi viršyti baudžiamajame kodekse numatytą 6 metų laisvės atėmimo ribą, o tai reiškia, kad šie nusikaltimai patenka į sunkių nusikaltimų kategoriją, dėl ko tik tokiu atveju galimas šių veiksmų sankcionavimas.

Taigi, eismo įvykių tyrimas yra gana sudėtingas. Tą, visų pirma lemia, blanketinės BK 281 str. numatytos nusikaltimų sudėty, orientuotos į transporto priemonių vairuotojų veiksmų atitikimą kelių eismo taisyklių reikalavimams bei dinaminis avarių pobūdis. Savalaikis ir visapusiškas šios kategorijos nusikaltimų ištyrimas didele dalimi priklauso nuo kokybiško pirminės medžiagos surinkimo, t.y. nuo nuodugnaus įvykio vietos apžiūrėjimo, jo tinkamo įforminimo, tyrimui reikšmingų aplinkybių užfiksavimo, eismo dalyvių išsamių pirminių parodymų, įvykio liudytojų nustatymo. Procesinių veiksmų skubotumą ir neatidėliotinumą eismo įvykių vietose nulemia eismo įvykio pėdsakų buvimo vieta – kelias. Kelyje pėdsakai, veikiami kitų transporto priemonių, žmonių, oro sąlygų, gali būti sunaikinti arba pakeisti. Be to, kelias – tai transporto priemonių judėjimo vieta, kur pariboti eismą ilgesniam laikui beveik neįmanoma, todėl visi procesiniai veiksmai įvykio vietoje yra skubūs.

Autoavarijos metu susidūrus transporto priemonėms, įvykio vietoje paprastai lieka sudaužyti automobiliai, stiklo, plastmasių ar kitų detalių nuolaužų, išbėgusių tepalų ar degalų,

⁶⁶ K.Šimkus, Z. Jankovski. Operatyvinės veiklos bendrosios dalies studijavimo metodiniai nurodymai. P. 28.

paliekami stabdymo pėdsakai ir pan. Šių duomenų fiksavimas turi išskirtinę svarbą. Paviršutinis eismo įvykio vietos apžiūrėjimas bei įforminimas dėl aplaidumo, nekvalifikuotumo (ar kitų priežasčių) trukdo tinkamai, per įmanomai trumpesnį laiką iširti įvykį ir priimti pagrįstą ir teisėtą procesinį sprendimą.

Apibendrinant galima teigti, kad būtent pirminiai veiksmai iš karto po eismo įvykio, eismo įvykio vietoje ar ne joje turi ypatingai didelę reikšmę pilnam eismo įvykio ištyrimui bei faktinių duomenų, kurie vėliau bus panaudoti kaip įrodymai baudžiamajame procese, gavimui. Vėlesniais veiksmais bus siekiama tik patikslinti eismo įvykio aplinkybes bei gauti papildomų duomenų apie šį įvykį bei įtariamojo kaltę.

3. EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO TOBULINIMO KRYPTYS

Atlikti tyrimai suteikė vertingos informacijos dėl eismo įvykių tyrimo metodikos tobulinimo.

Išanalizavus baudžiamąsias bylas, paaiškėjo, kad pagrinde jų tyrimas užtrunka iki 2 mėnesių (priedas Nr. 28). Tačiau paanalizavus matome, kad yra ir tyrimų, kurie trunka daugiau nei 4 mėnesius. Ši grupė sudaro 15 procentų visų baudžiamųjų bylų.

Atliekant ikiteisminį tyrimą išlieka tendencija, kad tyrėjas, kuris jį pradėjo, jį ir pabaigia. Tai sudaro 85 procentus tirtų atvejų (priedas Nr. 29).

Paklausus, ar įvykio vietą apžiūrėjęs pareigūnas atliko ikiteisminį tyrimą baudžiamojoje byloje, gauname panašius skaičius (priedas Nr. 30).

Tačiau nors šie momentai turėtų nuteikti optimistiškai, pažvelgus į įvykio vietos apžiūros kokybę, tenka nusivilti. Tiriant baudžiamąsias bylas 84 procentais atvejų (578 bylų) įvykio vietos apžiūros metu nebuvo paimti jokie pėdsakai ar tyrimo objektai (priedas Nr. 31). Tai vėl parodo, kad įvykio vietos atlikimas turi būti tobulinamas.

Paklausus pareigūnų, kokių veiksmų atlikimas sukelia daugiausia organizacinių, techninių problemų (eilės tvarka nuo sudėtingiausio), buvo gauti tokie atsakymai:

- a. įvykio vietos apžiūra;
- b. įvykio vietos tyrimas;
- c. eksperimentas;
- d. liudytojų apklausa;
- e. objektų tyrimo atlikimo laikotarpis.

Kaip matome, įvykio vietos tyrimas išlieka vienu problematiškiausių tyrimo veiksmų pareigūnams. Todėl į šio tyrimo veiksmo atlikimo kokybės kėlimą atkreiptinas ypatingas dėmesys.

Pareigūnai atlikdami ikiteisminį tyrimą baudžiamosiose bylose dėl eismo saugumo, įvardija tokias problemas (priedas Nr. 32):

1. organizacinės – 26;
2. techninio pobūdžio – 13;
3. žinių trūkumas tinkamai atlikti įvykio vietos apžiūrą – 7;
4. neapsaugota įvykio vieta – 10;
5. specialisto nekompetencija – 0.

Pareigūnų paklausus, kokias jie mato problemas ar sunkumus tiriant eismo įvykius, buvo nurodytos tokios priežastys, kurios mūsų manymu realiai atspindi įvykių tyrimo tobulinimo kryptis (išvardinta nuo svarbiausios):

- a. didelis ekspertinių įstaigų darbo krūvis, skiriant specialisto tyrimus ir ekspertizes šio pobūdžio bylose;
- b. įgūdžių trūkumas tiriant eismo įvykius;
- c. motyvacijos trūkumas;
- d. organizacinio pobūdžio problemos;

Tyrėjų nuomone, kad pagerinti eismo įvykių tyrimą būtina:

- tobulinti tyrėjams profesionalumą ir įgūdžius šioje srityje (t.y. įgyti specializaciją tiriant tokio pobūdžio bylas);
- turėti gerą aprūpinimą techninėmis priemonėmis;
- suteikti motyvaciją dirbti (atlyginimų ir socialinių garantijų klausimų sprendimas);
- specializuoti tyrėjus eismo įvykių tyrime;
- gilinti įgūdžius tiriant eismo įvykius.

Apibendrinant padarytus tyrimus, pastebėtina, kad eismo įvykių tyrimo metodika yra pasenusi ir nepritaikyta prie pasikeitusios ikiteisminio tyrimo koncepcijos įtvirtintos naujajame baudžiamojo proceso kodekse. Nėra atliktų šios srities kompleksinių tyrimų, o tai iš dalies neigiamai atiliepia eismo įvykių tyrimo praktikai. Nėra suformuotos vienodos eismo įvykių tyrimo praktikos.

Nesibaigiančios reformos policijos sistemoje įtakoja ir eismo įvykių tyrimo praktiką. Manytume, kad didelė žala eismo saugumo užtikrinimui buvo specializuotos tarnybos – kelių policijos panaikinimas.

Eismo saugumo problema valstybėje reikalauja kompleksinio požiūrio į ją įvairiais aspektais.

Saugų eismą keliais veikia daug komponentų, kuriuos būtų galima sutelkti į glaudžiai susijusią visumą, išryškinančią tris pagrindinius elementus: kelius, transporto priemones ir eismo dalyvius. Visas prevencinis darbas saugiam eismui užtikrinti turi būti orientuojamas į šios sistemos funkcionavimo gerinimą. Kita vertus, labai svarbu, įvertinus gamtinius, ekonominius, socialinius bei kultūrinius šalies ypatumus, teisingai identifikuoti kiekvieno šių elementų reikšmę kelių eismo saugumui ir pagal tai atitinkamai orientuoti bendrą prevencinio darbo politiką.⁶⁷

Saugaus eismo sistemos sudedamąsias dalis galima veikti atitinkamai teisinėmis, administracinėmis, inžinerinėmis, švietėjiškomis priemonėmis ir mokslo tiriamaisiais darbais. Svarbiausias vaidmuo šioje srityje tenka vykdomajai valdžiai. Ji privalo formuoti ir tobulinti

⁶⁷ S. Greičius, K. Vitkauskas. Kelių policijos vykdomo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. Jurisprudencija, 2002, t. 35(27), P. 46.

reikiamus įstatymus, kaupiti materialinius išteklius, numatytom priemonėm įgyvendinti ir taikyti atitinkamas poveikio priemones visuomenei.

Eismo saugumui užtikrinti skirto prevencinio darbo kryptys yra:

- 1) eismo aplinkos pertvarkymas;
- 2) automobilių parko techninės būklės priežiūra;
- 3) eismo dalyvių lavinimas.⁶⁸

Nusikaltimų prevencija – poveikio nusikalstamumui priemonė, kuria siekiama užkirsti kelią nusikaltimams, nustatant ir pašalinant bendrąsias nusikaltimų priežastis bei sąlygas, taip pat individualiai veikiant asmenis, kurie linkę daryti nusikaltimus ar ateityje gali tapti nusikaltėliais arba nusikaltimų aukomis.⁶⁹

Kuriant nusikaltimų prevencijos ir kontrolės teisinį pagrindą, priimta daug įstatymų, susijusių su įvairių nusikaltimų prevencijos ir kontrolės klausimų reguliavimu. Tačiau eismo saugumo sritis liko neįvertinta ir iki paskutinių metų teisiškai nekurta atsuižvelgiant į pasikeitusias eismo sąlygas. Viename svarbiausių dokumentų - Nacionalinėje nusikaltimų prevencijos ir kontrolės programoje eismo saugumui neskiriama nė žodžio. Šiuo metu Seime ruošiamas Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo projektas.

Saugiam eismui užtikrinti skirto prevencinio darbo veiksmingumą lemia valstybėje vykdoma teisinė politika, kurios esmę sudaro efektyviems įstatymams funkcionuoti būtinų sąlygų užtikrinimas. Eismo dalyvių savo pareigų ir teisių suvokimas ir sąmoningas jų laikymasis – tai vienas pagrindinių teisinės politikos vykdymo efektyvumo rodiklių. Nagrinėjant teisės normas, reglamentuojančias tam tikrą prevencinio darbo kryptį saugaus eismo užtikrinimo srityje, svarbu ne tik atlikti teisinių dokumentų analizę, bet ir atskleisti skirtumą tarp teisės normų turinio ir faktinio jų poveikio reguliuojamiems santykiams, nes realų teisės funkcionavimą visuomenėje lemia ne tiek oficialus teisės normos priėmimo bei išleidimo faktas, kiek socialinių grupių, organizacijų ir individų gyvenimo tikslai bei interesai, jų nusiteikimas bei galimybės taikyti šias normas gyvenime.

Auklėjamajame prevenciniame darbe reikšminga vieta tenka Eismo priežiūros tarnybos institucijai. Tarnybos veiklos ypatumą lemia pareigūnų vykdomo prevencinio darbo objektas – pilietis, esantis konkrečioje eismo aplinkos situacijoje. Ši aplinkybė reikalauja iš teisę taikančio pareigūno eismo dalyvio atžvilgiu elgtis tiksliai pagal įstatymo reikalavimus ir savo elgesiu skatinti asmenį sekti jo pavyzdžiu.

Remiantis kasmetiniais statistiniais duomenimis apie eismo įvykius, galima teigti, jog padėtis Lietuvoje yra viena blogiausių Europos Sąjungoje. Didelį nerimą kelia tai, kad per

⁶⁸ Ten pat. P. 47.

⁶⁹ Lietuvos Respublikos Seimo nutarimas „Dėl Nacionalinės nusikaltimų prevencijos ir kontrolės programos patvirtinimo“. 2003 m. kovo 20 d. Nr. IX-1383, Vilnius.

pasatruosius keletą metų eismo saugumas nepadidėjo. Aukštas avaringumo lygis Lietuvai nebuvo kliūtis įstoti į Europos Sąjungą, tačiau tai nereiškia, kad mūsų šalis gali likti nuošalyje, kai ES valstybės svarbaus tikslo – iki 2010 metų perpus sumažinti žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių. Tai mūsų valstybei yra rimtas iššūkis, kurio įgyvendinimui būtina panaudoti visas įmanomas valstybės institucijų priemones, aktyviau išnaudoti žiniasklaidos galimybes, skirti bendrovės (pirmiausia draudimo įmonės) bei visomenines organizacijas aktyviai prisidėti prie saugų eismą ir eismo dalyvių mandagumą propoguojančių kompanijų. Tikėtina jog priešingu atveju norimas rezultatas nebus pasiektas.

Per pastarąjį dešimtmetį Lietuvoje užaugo ir įsijungė į eismą nauja vairuotojų karta, kuri gerai nesupranta, kas yra eismo dalyvių tarpusavio mandagumas ir paslaugumas, kuriems nelabai rūpi elementarus atsargumas kelyje.

Eismo kultūra yra bendros kultūros sudėtinė dalis. Ypatinę vietą formuojant eismo dalyvių kultūrą turi užimti švietimas ir auklėjimas, kuris formuoja kiekvieno individo požiūrį, elgsena bei vertybių skalę. Kryptingai orientuota švietėjiška veikla, tegu ir ne iš karto, bet gali duoti pozityvių rezultatų. Juk ne paslaptis, kad daug vaikų iš savo tėvų ar globėjų nesulaukia tinkamo ir teisingo auklėjimo bei sektinio pavyzdžio, kaip elgtis kelyje.⁷⁰

Vidinės kultūros stoka - tai vienas iš svarbiausių veiksnių, nulemiančių neleistinų sprendimų priėmimą, kelyje, ir ypač - kritinėse situacijose. Būtent toks vairuotojas yra pavojingas tiek sau, tiek kitiems eismo dalyviams. Sunku tikėtis, kad brandaus amžiaus sulaukęs asmuo, visą gyvenimą auklėtas nekreipti dėmesio į aplinkinius, gali staiga tapti mandagiu ir paslaugiu. Todėl atsakomybės už savo veiksmus jausmą būtina formuoti nuo mažens.

Taigi pagrindinės priemonės, gerinancios saugų eismą keliuose ir gatvėse, turi būti siejamos su žmogiškuoju faktoriumi.

Įvertinus didelį avaringumą Lietuvoje ir jo priežastis bei užsienio šalių patirtį užtikrinant saugų kelių eismą galima išskirti šiuos pagrindinius faktorius, lemiančius blogą saugaus eismo lygį Lietuvoje:⁷¹

- nepakankamas valstybinis (politinis) požiūris į kelių eismo saugumo problemas;
- netobula ir nebaigta formuoti kelių eismo saugumo teisinė bazė;
- nėra vieningos saugaus eismo automobilių keliais sistemos ir struktūrų, kurios užtikrintų efektyvią visų grandžių koordinacinę veiklą;
- nėra bendros eismo saugumo informacinės sistemos;

⁷⁰ Tarptautinės konferencijos „Eismo dalyvių kultūra – saugaus eismo garantas“ rezoliucija. 2006 m. lapkričio 24 d. Vilnius.

⁷¹ A. Pikūnas. Kompleksinė saugaus eismo gerinimo programa iki 2010 metų: mokslo darbo ataskaita. Vilnius, 2004. P. 82.

- nepakankamai formuojama integruota kelių transporto politika, kuri apimtų kelių transporto plėtros, kelių bei gatvių infrastruktūros ir eismo saugumo klausimus;
- nepatenkinama kelių, ypač miestų gatvių, infrastruktūros būklė, eismo organizavimo priemonių kiekis ir kokybė neatitinka sparčiai augančio eismo intensyvumo sąlygų;
- labai žema eismo dalyvų kultūra ir drausmė, visuomenė neprisideda prie eismo saugumo problemų šalyje sprendimo;
- 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.;
- neefektyvi eismo kontrolė, policija nenustato visų pavojingiausių pažeidimų, nepakankama jų profilaktika. Policija neturi visų reikalingų šiuolaikinių eismo kontrolės priemonių;
- neužtikrinama važiavimo leistino greičio kontrolė;
- labai didelis apsvaigusių nuo alkoholio ir narkotikų eismo dalyvių skaičius;
- nepakankamas saugos diržų bei vaikiškų specialių saugos lopšių ir saugos kėdučių naudojimas;
- nepakankamas atšvaitų naudojimas;
- panaikinta specializuota policijos rūšis. Ją atkūrus tarnyboje turėtų dirbti automobilių transporto ir kelių eismo specialistai, teisininkai;
- netobula visuomenės saugaus eismo mokymo sistema;
- nėra eismo saugumo specialistų rengimo, kvalifikacijos tobulinimo sistemos;
- neefektyvi gelbėjimo ir pirmosios medicinos pagalbos teikimo sistema;
- savivaldybės (ypac rajonuose) pasyviai prisideda prie saugaus eismo gatvėse ir vietiniuose keliuose užtikrinimo;
- nebaigta kurti kelių transporto priemonių ir jų eksploatavimo kokybės kontrolės sistema;
- nepakankamai tobula veikianti kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros sistema;
- nepakankamai bendradarbiaujama su užsienio ir tarptautinėmis organizacijomis, dirbančiomis eismo saugumo srityje;
- netobula vairuotojų atrankos, kvalifikacijos tobulinimo tvarka;

- nepakankama propagandinė eismo saugumo gerinimo veikla;
- nesukurtas kelių eismo saugos auditas.

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 imanomais įstatymiais ir auklėjimo būdais. Siulomų priemonių tikslai turi būti šie:

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

Siekdama formuoti brandų mandagų ir atsakomybę už savo veiksmus jaučiantį eismo dalyvį bei sumažinti eismo įvykių skaičių, siūlytina:

- pradėti kurti ir įdiegti efektyvią, būsimų eismo dalyvių, saugaus elgesio kelyje ugdymo sistemą;
- 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.);
- 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.;
- rengti straipsnius bei reportažus apie kelių eismą ir eismo dalyvius, nepropaguoti Kelių eismo taisyklių reikalavimų pažeidinejimo, nemandagaus ir pavojingo elgesio kelyje;
- rekomenduoti visoms eismo saugumu besirūpinančioms institucijoms ne tik domėtis užsienio valstybių patirtimi, bet ir pasinaudoti ja užtikrinant eismo dalyvių saugumą savo šalyje.

Atkreiptinas dėmesys į automobilių įrangą, skirtą saugumui. Visai neseniai automobiliai buvo parduodami su standartiniu „paketu“, o norintiems tekdavo primokėti. Įprastai naujos įrangos kelias į automobilius prasideda nuo koncepcinių modelių - būtent

juose naujovės atsiranda pirmiausiai. Vėliau jos tampa prieinami aukštesnės klasės serijinių modelių savininkams, galų gale pradedamos montuoti ir A ar B klasių automobiliuose.

Autobilių gamintojai į tai atkreipė dėmesį ir jau netolimoje ateityje serijiniuose modeliuose standartinės įrangos sąrašą gali papildyti nemažai saugumo ir komforto įrangos. Automobilių pramonės ekspertai prognozuoja, kad jau netrukus iš prabangių modelių į paprastesnius persikels nemažai įrangos, kuri dabar kainoraštyje atsiduria ties grafa „Papildoma“.⁷²

Taigi, automobiliniuose standartuose numatoma: visų keturių varomųjų ratų sistemos privalomas montavimas, padangos „Run-flat“, kurios išlaiko savo formą jas pradūrus ir kuriomis dar galima nuvažiuoti 80 km maksimaliu 80 km/h greičiu. Taip pat adaptyvinė apšvietimo sistema - dar viena įranga, kuriai numatoma ateitis visuose serijiniuose modeliuose. Manoma, jog jau per artimiausius penkerius metus šią sistemą, automatiškai reaguojančią į vairo pasukimus, greitį ir kelio sąlygas, turės 75 proc. „premium“ klasės automobilių. Numatoma, kad naktinio matymo sistema atsiras ir serijiniuose automobiliuose, kaip ir dabar jau ne viename modelyje montuojama perspėjimo apie linijų kirtimą sistema.

Tolesnėje ateityje laukia dar pažangesnės bei įdomesnės sistemos. Pavyzdžiui, „Siemens VDO“ kuriama „eCorner“, kurios pagrindas - savarankiškas variklis kiekvienam automobilio ratui. Arba „Steer-By-Wire“ sistema, leisianti vairo judesius ratams perduoti ne mechaninėmis detalėmis, o elektros signalais.

Tarp apsaugos priemonių minima patekimo į mašiną bei variklio paleidimo sistema, paremta ne rakteliais, o savininko ar jų grupės pirštų atspaudais - tik juos atpažinęs automobilis „prisileis“ vairuotoją.

Saugų vairavimą turėtų užtikrinti vairuotojo sekimo įranga. Beje, jau dabar į „Lexus LS460“ montuojama sistema, sekanti vairuotojo veidą ir perspėjanti jį, jei žiūrima ne ten, kur reikia.

Šoninius veidrodėlius turėtų pakeisti vaizdo kameros. Šiuo metu „mirties zonos“ problema sprendžiama veidrodėliuose montuojant radarus („Volvo“ modeliai, „Audi Q7“, „Lexus LS“, „Volkswagen Touareg“).

Pavyzdžiui „Volvo“ viena pirmųjų ėmėsi spręsti vadinamosios mirties zonos problemą, į veidrodėlius įmontuodama daviklius, perspėjančius apie iš galo bei šono artėjančius objektus. Ši sistema vadinasi BLIS (Priedas Nr. 33).

⁷² <http://www.ve.lt/?data=2007-12-03&rub=1078736485&id=1196622656> // Standartinės įrangos šeimos laukia padidėjimas.

Jau dabar „Jaguar“ turi sukūrę labiau nei kiti modeliai nuo rimtų sužalojimų apsaugančius kapotus - šie susidūrimo atveju pakeliami viršun (Priedas Nr.).⁷³

Bamperiuose atsiras oro saugos pagalvės, skirtos apsaugoti pėsčiuosius. Pastaruosius saugos smūgį sugeriantis kapotas arba atsidarantis antvožas (tokį jau dabar turi „Honda Legend“ modelis).

2015 metais žadamas ir „protingų“ oro saugos pagalvių bumus - prieš suveikdamos jos išanalizuos keleivių ar vairuotojo svorį, sėdėjimo pozą ir automobilio greitį.

Tačiau bene įdomiausia prognozė - įranga, kuria automobiliai gatvėse „bendraus“ tarpusavyje: dalinsis informacija apie eismo sąlygas, pavojus, stebės kelio ženklus ir pan. Pirmųjų serijinių „socialiai aktyvių“ modelių laukiama pasirodant 2010-aisiais.

⁷³ <http://www.ve.lt/?data=2007-12-03&rub=1078736485&id=1196622656> // Standartinės įrangos šeimos laukia padidėjimas.

IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. Lietuva – viena pirmaujančių valstybių Europos Sąjungoje pagal eismo įvykių skaičių. Žvelgiant regioniniu mastu, Klaipėdos apskritis Lietuvoje taip pat. Eismo saugumo problema valstybėje reikalauja kompleksinio požiūrio į ją įvairiais aspektais.

2. Pasenusi eismo įvykių tyrimo metodika yra nepritaikyta prie pasikeitusios ikiteisminio tyrimo koncepcijos įtvirtintos naujajame baudžiamojo proceso kodekse, o tai iš dalies neigiamai atliepia eismo įvykių tyrimo praktikai. Eismo įvykių tyrimo metodiką būtina tobulinti, atliekant šios srities kompleksinius tyrimus, formuojant vienodą eismo įvykių tyrimo praktiką.

3. Ypatingas dėmesys atkreiptinas į įvykio vietos apžiūros tobulinimo eismo įvykio metu bei specialisto dalyvavimo šio veiksmo metu užtikrinimo klausimus. Tyrimo metu buvo nustatyta, kad tai yra vienas pagrindinių tyrimo veiksmų, kurio kokybiškas atlikimas lemia ikiteisminio tyrimo sėkmę.

4. Būtina užtikrinti tinkamą specialistų dalyvavimą eismo įvykio tyrimo metu. Tais atvejais, kai kaltininkas yra pasišalinęs iš įvykio vietos, specialisto dalyvavimas įvykio vietos apžiūros metu yra būtinas (tikslu paimti objektus daktiloskopiniams, DNR, mikrodalelių ir kt. tyrimams).

5. Tiek šių įvykių tyrimui, tiek eismo priežiūrai būtina formuoti specializuotus padalinius – nusikalstamų veikų eismo saugumui tyrimo poskyrius (grupes) bei specializuotą tarnybą – Kelių policiją.

6. Planuojamoje steigti Viešojo saugumo kolegijoje arba kitoje policijos pareigūnų rengimo įstaigoje patvirtinti mokymo programą pagal šią kryptį. Pareigūnus, kurie atvyksta į eismo įvykio vietą apmokinti užtikrinti jos saugumą. Tobulinti teisės aktų bazę, siekiant įtvirtinti galimybę į įvykio vietą atvykstantiems pareigūnams atlikti pirmiausius pėdsakų išsaugojimo ir užfiksavimo veiksmus

7. Eismo saugumo problemas būtina spręsti politiniu lygmeniu. Valstybė šiuo metu neturi eismo saugumo politikos, kuri turėtų būti viena iš viešojo saugumo užtikrinimo sričių. Vyriausybė turėtų parengti ir įgyvendinti eismo saugumo užtikrinimo programą, liečiančią tris pagrindinius eismo saugumo elementus: kelius, transporto priemones ir eismo dalyvius.

SANTRAUKA

Tema: „Eismo įvykių tyrimas Klaipėdos apskrityje“.

Eismo įvykių tyrimas yra labai aktuali tema tiek teoriniu, tiek praktiniu požiūriu. Lietuva pagal eismo įvykių skaičių yra pirmaujanti Europos Sąjungos valstybė. Žvelgiant Lietuvos mastu, Klaipėdos apskritis padaromų eismo įvykių skaičiumi jau kurį laiką taip pat yra lyderiaujančiose pozicijose. Eismo įvykių skaičiumi ją lenkia tik Vilniaus ir Kauno apskritys.

Šiame darbe yra nagrinėjami kriminalistiniai ikiteisminio tyrimo, atliekamo dėl eismo įvykių aspektai. Jame yra pateikiama teisinė nusikalstamų veikų eismo saugumui charakteristika, kriminalistinė eismo įvykių charakteristika, analizuojami ikiteisminio tyrimo veiksmai, atliekami tiriant baudžiamąsias bylas dėl eismo įvykių Klaipėdos apskrityje. Nagrinėjamos teorinės ir praktinės problemos, su kuriomis susiduria pareigūnai ir tarnautojai, ikiteisminio tyrimo eigoje. Darbe nurodomi pagrindiniai ikiteisminio tyrimo veiksmai eismo įvykių bylose, detalizuojama šių veiksmų metodika ir taktika.

Pagrindinė darbo išvada – pasenusi eismo įvykių tyrimo metodika yra nepritaikyta prie pasikeitusios ikiteisminio tyrimo koncepcijos įtvirtintos naujajame baudžiamojo proceso kodekse. Nėra atliktų šios srities kompleksinių tyrimų, o tai iš dalies neigiamai atliepia eismo įvykių tyrimo praktikai. Nėra suformuotos vienodos eismo įvykių tyrimo praktikos.

SUMMARY

Topic: “Traffic accident investigation in Klaipeda district“

Traffic accidents investigation is very topical so in theoretical and utilitarian attitude. Lithuania according to number of road traffic accidents is leading European Union state. View Lithuanian extent, Klaipeda district is in leading posture with number of road traffic accidents. Just Vilnius and Kaunas district overtake Klaipeda district with it's number of road traffic accidents.

In this work is criticizing criminal by judicial investigation, experimented because of traffic accidents, aspects. In it is presenting legal criminal actions for traffic safety characterization, criminal traffic accidents characterization, treating by judicial investigation actions, experiment analyzing the prosecutions because of traffic accidents in Klaipeda district. It is criticizing theoretical and utilitarian problems, with which collide officers and staff, in proceedings of by judicial investigation. In the work directed the main by judicial investigation actions in traffic accidents files, detailing this action method and tactics.

The main work conclusion – dated traffic accidents investigation's method is not adapted on changed by judicial investigation competence, established in new criminal process code. It is not performed this realm complex investigations, that partly negatively tell on traffic accidents investigation practice. There is not shaped the same traffic accidents investigation practice.

LITERATŪRA

Teisės aktai:

1. Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas.// Žin., 1961, Nr. 18-148. Akt. redakcija iki 2003 02 20 d. www.lrs.lt
2. Lietuvos Respublikos administracinių teisės pažeidimų kodeksas.// Žin., 1985, Nr. 1-1.
3. Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. 2000 m. rugsėjo 26 d. Nr. VIII-1968, Vilnius.// Valstybės žinios 2000 Nr.89-2741.
4. Lietuvos Respublikos operatyvinės veiklos įstatymas, 2002 m. birželio 20 d. Nr. IX-965, Vilnius. // Žin., 2002, Nr. 65-2633.
5. Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymas. 2002 m. kovo 14 d. Nr. IX-785, Vilnius.
6. Lietuvos Respublikos Seimo nutarimas „Dėl Nacionalinės nusikaltimų prevencijos ir kontrolės programos patvirtinimo“. 2003 m. kovo 20 d. Nr. IX-1383, Vilnius.
7. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 452 „Dėl Transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklių patvirtinimo.“ // Žin., 56-2000.
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. 2002 m. gruodžio 11 d. Nr. 1950, Vilnius. // Žin., 2003, Nr. 7-263.
9. Lietuvos policijos Generalinio komisaro 2002-12-24 įsakymu Nr. 660 patvirtinta „Policijos patrulių veiklos instrukcija“.
10. 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“.

Specialioji literatūra:

11. Autotechninė, teismo transporto trasologinė ir kompleksinė teismo medicininė – autotechninė ekspertizė (skyrimas ir medžiagos ruošimas). Metodinės rekomendacijos. Vilnius. 2000.
12. Baudžiamoji teisė. 2 knyga. Vilnius. 2000.
13. Burda R. Kriminalistikos taktika. Vilnius, 2001 m.
14. R.Burda. Naujas baudžiamojo proceso kodeksas - nauji kriminalistikos taktikos uždaviniai. // Jurisprudencija, 2003, T. 43.
15. R.Burda, R.Krikščiūnas, E.Latauskienė, H.Malevski, S.Matulienė. Kriminalistikos taktika ir metodika. Vilnius. 2004.
16. Dabartinės lietuvių kalbos žodynas. Vilnius, 1993 m.
17. Danisevičius P., Kazlauskas M., Palskys E. Kriminalistika. Vilnius, 1985 m.
18. S. Greičius, K. Vitkauskas. Kelių policijos vykdomo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. Jurisprudencija, 2002, t. 35(27).
19. Juškevičiūtė J. Specialių žinių panaudojimas tiriant nusikaltimus: būklė ir perspektyvos. Daktaro disertacija. Vilnius, 1998 m.
20. Kriminalistikos technikos pagrindai: vadovėlis. E. Kurapka ir kt., Vilnius, 1998 m.

21. E. Kurapka, H. Malevski. Šiuolaikinė nusikaltimų tyrimo koncepcija ir jos priminalistinis bei procesinis užtikrinimas. Pirmieji rezultatai. Jurisprudencija. 2003 m. Nr. 43(35).
22. S.Kuklianskis. Teorinės tardymo situacijų problemos. // Kriminalinė justicija, 1996 m. Nr. 5.
23. H. Malevski. Įvykio vietos apžiūra ir įvykio vietos tyrimas: Naujas kriminalistinės koncepcijos modelis. Daktaro disertacija. Vilnius, 1997.
24. H.Malevski. Įvykio vietos apžiūra. Vilnius. 1999.
25. S. Matulienė. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija. Vilnius, 2004 m.
26. A. Pikūnas. Kompleksinė saugaus eismo gerinimo programa iki 2010 metų: mokslo darbo ataskaita. Vilnius, 2004.
27. Specialių žinių sampratos (definicijos) evoliucija // Mokslo programa “Nusikalstamumo Lietuvoje dinamika, prognozė, kontrolės kryptis ir šiuolaikinė kriminalistikos koncepcija” 2003 m. ataskaita.
28. K.Stungys. Autoįvykio vietos tyrimas. LTA. 2000.
29. K.Šimkus, Z. Jankovski. Operatyvinės veiklos bendrosios dalies studijavimo metodiniai nurodymai.
30. Tarptautinės konferencijos „Eismo dalyvių kultūra – saugaus eismo garantas“ rezoliucija. 2006 m. lapkričio 24 d. Vilnius.
31. I. Zdanavičiūtė. Baudžiamosios atsakomybės už transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimus problemos pagal naująjį Lietuvos Respublikos baudžiamąjį kodeksą. Jurisprudencija, 2003, t. 45(37).
32. Белкин Р. С. Криминалистическое обеспечение деятельности органов внутренних дел. Москва, 1999 г.
33. Т.В.Аверьянова, Р.С.Белкин, Ю.Г.Корухов, Е.Р.Россинская. Криминалистика. Под ред. Р.С.Белкина. Москва, 1999 г.
34. Антонян Ю. М., Еникеев М. И., Эминов В. Е. Психология преступника и расследования преступлений. М., 1996.
35. Р.С.Белкин. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. Москва, 1998 г.
36. Васильев А. Н., Карнеева Л. М. Тактика допроса при расследовании преступлений. М., 1970.
37. Васильев А.П. Состояние дорог и безопасность дорог и автомобилей в сложных погодных условиях. – М.: Транспорт, 1976.
38. Васильев А.Н. Проблемы методики расследования отдельных видов преступлений. Москва, 1978 г.
39. Драпкин Л. Я., Долин В. Тактика отдельных следственных действий.Экатеренбург, 1994.
40. Криминалистика. ред. Пантелеев И.Ф. Москва, 1984 г.
41. Криминалистика, актуальные проблемы. Под ред. Е. И. Зуева. Москва, 1988 г.
42. Криминалистика. Отв. Ред. Профессор Н.П. Яблоков. Москва, 1996.
43. Криминалистика, учебное пособие в схемах. Под ред. А. Г. Филипов. Москва, 1998 г.
44. Криминалистика. Под ред. А. Г. Филипова. Москва, 1999 г.
45. Криминалистика. Под ред. Н.П.Яблокова. Москва, 2000 г.
46. Лавров В. П. Расследование преступлений по горячим следам. Москва, 1989 г.
47. Руководство для следователей Часть II. Москва. 1982.

48. Савченко С. М. Нужна концепция системы раскрытия преступлений. // Сборник МВД СССР. 1990 г., № 6.
49. Следственные действия. Под ред. Образцова В.А. Москва, 1999 г.
50. Теория доказательств в советском уголовном процессе. Москва, 1973 г.
51. И.И. Юстицкис. Применение методов психологического воздействия на личность в деятельности сотрудников милиции по предупреждению преступлений: учебное пособие. Минск , 1986.
52. Шаталов А. П. Сущность и содержание криминалистической характеристики преступлений. // Следователь. 1999 г., № 1.

Interneto šaltiniai:

53. www.nplc.lt
54. <http://www.ve.lt/?data=2007-12-03&rub=1078736485&id=1196622656> // Standartinės įrangos šeimos laukia padidėjimas.

PRIEDAI**Priedas Nr. 1.****Įskaitinių eismo įvykių ir juose nukentėjusiųjų dinamika 1984-2006 m.**

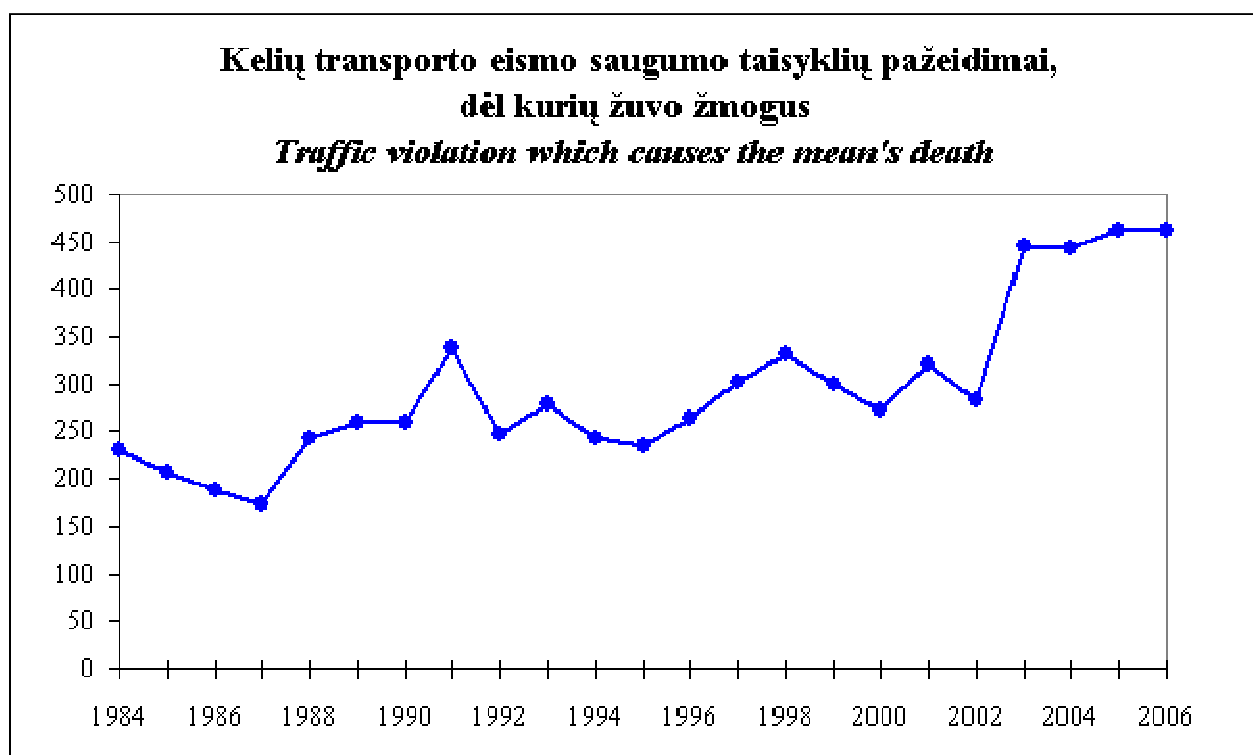
Metai	Eismo įvykiai			Žuvo			Sužeista		
	Įš viso	1 000 000 gyventojų	1000 TP	Įš viso	1 000 000 gyventojų	1000 TP	Įš viso	1 000 000 gyventojų	1000 TP
1984	6050	1729	9,1	764	218	1,15	4518	1291	6,8
1985	4232	1200	6,2	696	197	1,02	4453	1262	6,2
1986	4254	1204	6,0	662	186	0,93	4581	1287	6,4
1987	4287	1192	5,9	668	186	0,92	4645	1291	6,4
1988	4778	1314	6,3	821	226	1,09	5229	1438	6,9
1989	5481	1491	7,1	1011	272	1,32	5892	1603	7,7
1990	5135	1358	6,3	1001	269	1,24	5423	1462	6,7
1991	6067	1624	7,1	1173	314	1,38	6558	1755	7,7
1992	4049	1081	4,6	836	223	0,95	4194	1119	4,7
1993	4319	1156	4,7	958	256	1,04	4490	1201	4,9
1994	3902	1048	4,1	765	205	0,80	4146	1113	4,3
1995	4144	1115	4,7	672	181	0,77	4508	1212	5,1
1996	4579	1237	5,1	667	180	0,75	5223	1407	5,3
1997	5319	1435	5,2	725	195	0,70	6198	1672	6,0
1998	6445	1740	5,6	829	224	0,72	7667	2070	6,6
1999	6356	1717	5,4	748	202	0,64	7696	2074	6,6
2000	5807	1572	4,5	641	173	0,50	6960	1885	5,4
2001	5972	1715	4,3	706	202	0,51	7103	2048	5,1
2002	6090	1759	4,1	697	201	0,47	7427	2145	5,0
2003	5963	1730	3,8	709	206	0,45	7263	2107	4,6
2004	6372	1860	3,9	751	219	0,46	7877	2300	4,8
2005	6790	1990	3,8	760	223	0,43	8497	2490	4,8
2006	6773			759			8495		

Priedas Nr. 2

Nusikalstamų veikų eismo saugumui, dėl kurių žuvo žmogus statistika.

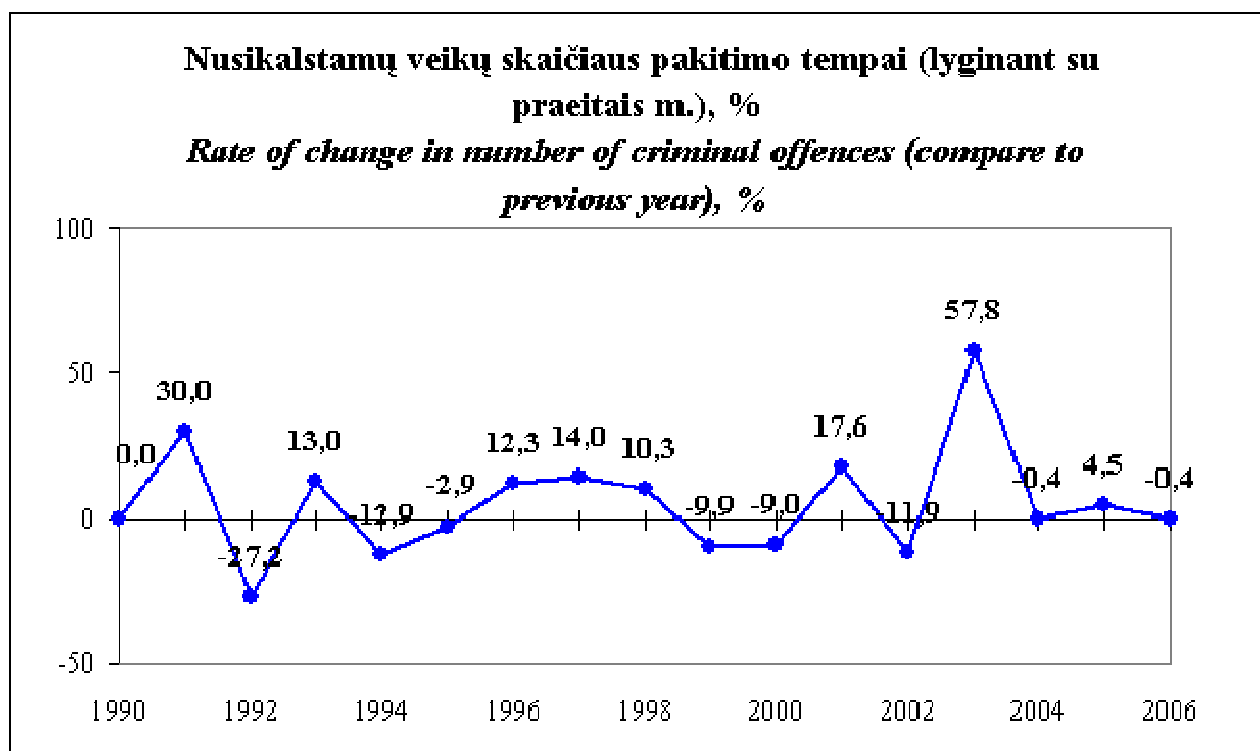
Metai	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Įv. skaičius	230	207	188	174	242	260	260	338	246	278	242	235

Metai	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Įv. skaičius	264	301	332	299	272	320	282	445	443	463	461



Priedas Nr. 3.

Nusikalstamų veikų skaičiaus pakitimo tempai lyginant su praėjusiais metais.



Priedas Nr. 4.

Ištirtos nusikalstamos veikos, kuriose žuvo žmogus.

Metai	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Ištirta %	72,7	61,5	61,2	57,4	80,1	45	68,2	63,8	64,4	66,4	61,7

Metai	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Ištirta %	67,9	64,7	55	75,2	53,5	71,8	62,6	61,8

Priedas Nr. 5.**Eismo įvykių pasiskirstymas šviesiu ir tamsiu paros metu 2002-2006 m.**

Paros metas	Eismo įvykių skaičius									
	2002 m.		2003 m.		2004 m.		2005 m.		2006 m.	
Šviesu	3761	61,8%	4074	68,3%	4381	68,8%	4589	67,6%		
Tamsu	2329	38,2%	1889	31,7%	1991	31,2%	2201	32,4%		

Priedas Nr. 6.**Eismo įvykiuose nukentėjusiųjų skaičius pagal amžiaus grupes 2005 m.**

Amžiaus grupė	Žuvo		Sužeista	
Iki 4 m.	7	0,9%	167	2,0%
5-14 m.	27	3,6%	959	11,3%
15-24 m.	160	21,1%	2480	29,2%
25-34 m.	139	18,3%	1512	17,8%
35-44 m.	123	16,2%	1171	13,8%
45-54 m.	117	15,4%	907	10,7%
55-64 m.	85	11,2%	596	7,0%
Virš 64 m.	102	13,3%	705	8,2%
Iš viso	760	100%	8497	100%

Priedas Nr. 7.**Eismo įvykiuose nukentėję eismo dalyviai**

Eismo dalyviai	2002 m.		2003 m.		2004 m.		2005 m.	
	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista
Vairuotojai	194	1951	216	1952	229	2199	227	2493
Keleiviai	162	2651	176	2519	166	2806	191	3075
Pėstieji	239	2091	218	2051	262	2159	252	2173
Dviratinink.	94	699	85	604	87	663	84	718
Kiti	8	35	14	137	7	50	6	38
Iš viso	697	7427	709	7263	751	7877	760	8497

Priedas Nr. 8.**Eismo įvykių pasiskirstymas pagal rūšis 2002-2005 m.**

Eismo įvykių rūšys	Eismo įvykių skaičius							
	2002 m.		2003 m.		2004 m.		2005 m.	
Užvažiavimas ant pėsčiųjų	2166	35,6%	2120	35,6%	2263	35,5%	2306	34,0%
Susidūrimas	1570	25,8%	1522	25,5%	1792	28,1%	1988	29,3%
Užvažiavimas ant dviratininkų	748	12,3%	740	12,4%	656	10,3%	714	10,5%
Apvirtimas	672	11,0%	653	11,0%	688	10,8%	751	11,1%
Užvažiavimas ant kliūties	716	11,8%	655	11,0%	708	11,1%	739	10,9%
Kiti eismo įvykiai	218	3,5%	273	4,5%	265	4,2%	292	4,2%
Iš viso	6090	100,0%	5963	100,0%	6372	100,0%	6790	100,0%

Priedas Nr. 9.

**Eismo įvykiuose šviesiu ir tamsiu paros metu nukentėjusiųjų pėsčiųjų skaičius
2002-2005 m.**

Paros metas	2002 m.		2003 m.		2004 m.		2005 m.	
	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista
Šviesu	55	1186	69	1333	71	1421	73	1403
Tamsu	184	905	149	718	191	738	179	770
Iš viso	239	2091	218	2051	262	2159	252	2173

Priedas Nr. 10

Eismo įvykių kaltininkai

Eismo įvykių kaltininkai	Eismo įvykių skaičius							
	2002 m.		2003 m.		2004 m.		2005 m.	
Vairuotojai	4106	67,4%	4191	70,3%	4698	73,9%	5027	74,1%
Pėstieji	1209	19,9%	1156	19,4%	1151	18,0%	1176	17,3%
Dviratininkai	532	8,7%	473	7,9%	394	6,1%	383	5,6%
Kiti	243	4,0%	143	2,4%	129	2,0%	204	3,0%
Iš viso	6090	100%	5963	100%	6372	100%	6790	100%

Priedas Nr. 11.**Eismo įvykiai dėl neblaivių eismo dalyvių kaltės 2002-2005 m.**

Eismo įvykių kaltininkai	2002 m.			2003 m.			2004 m.			2005 m.		
	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista	Eismo įvykiai	Žuvo	Sužeista
Vairuotojai	766	78	1108	651	68	917	745	84	1080	849	90	1257
Pėstieji	152	9	151	137	7	136	115	10	110	117	12	114
Dviratininkai	74	4	71	44	5	40	46	3	44	37	2	36
Iš viso	992	91	1330	832	80	1093	906	97	1234	1003	104	1407

Priedas Nr. 12.**Ikteisminiai tyrimai Klaipėdos apskrityje 2007 m.**

	2007 m. 10 mėn. ikit. tyrimas b. bylose	2007 m. Sausio mėn 01 d. pradėti ikit. tyrimai	Likutis iš 2006 m.	Viso užbaigta ikit. tyrimų	Į teismą perduota	Užbaigtos kalt. aktu.	Užbaigta baudž. įsak.	Teisme kalt. ir nukent. susitaikius nutraukta	Nutraukta nesant nusikaltimo
Klaipėdos m EPS	219	127	92	97	24	17	7	30	43
Skuodo r. PK	30	22	8	10	10	10	-	11	-
Kretingos r. PK	54	43	11	43	7	5	2	18	46
Šilutės r. PK	164	105	59	84	12	12	-	13	61
Klaipėdos r. PK	81	81	-	49	6	6	-	13	29
Palangos m. PK	32	32	15	17	3	3	-	14	7
Neringos PK	32	32	15	17	3	3	-	14	7

Priedas Nr. 13.

Baudžiamųjų bylų anketos pavyzdys.

ANKETA

1. Ikiteisminio tyrimo įstaiga, atlikusi ikiteisminį tyrimą: _____

2. Bylos trumpa fabula: _____

3. Koks priimtas sprendimas baudžiamojoje byloje:

1. atsisakyta pradėti ikiteisminį tyrimą;
2. ikiteisminis tyrimas nutrauktas;
3. ikiteisminis tyrimas yra baigtas surašius kaltinamąjį aktą;
4. ikiteisminis tyrimas yra baigtas baudžiamuoju įsakymu;
5. paskelbtas nuosprendis;
6. kita: _____

4. Ikiteisminio tyrimo trukmė:

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

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

6. Ikiteisminį tyrimą atliko:

1. vienas tyrėjas;
2. du tyrėjai;
3. trys tyrėjai;
4. kita: _____

7. Ar tai akivaizdus nusikaltimas (nukentėjusysis, ar liudytojai gali duoti parodymus apie įvykį):

1. taip;
2. ne.

8. Ar atliekant įvykio vietos apžiūrą dalyvavo specialistas?

1. taip;
2. ne.

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

1. taip;
2. ne;

10. Ar įvykio vietos apžiūros metu buvo mokslinės techninės priemonės?

1. taip (kokios smulkiau): _____

2. ne.
3. nėra duomenų.

11. Įvykio vietos apžiūros metu be protokolo įvykiui užfiksuoti buvo naudojami ir kiti papildomi būdai:

1. fotonuotraukos;
2. video juostos;
3. planai, brėžiniai, schemos;
4. kita: _____

12. Ar iš įvykio vietos apžiūros protokolo bei pateiktų fotonuotraukų galima sumodeliuoti pilną įvykio vaizdą?

1. taip;
2. nepilnai;
3. ne;
4. kita: _____

13. Ar įvykio vietoje buvo išimti pėdsakai ar kiti objektai?

1. taip;
2. ne.

14. Įvykio vietos apžiūros metu buvo surasti, paimti, užfiksuoti:

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

7. nieko nerasta ir nepaimta.

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

1. visiems;
2. tik daliai;
3. nepaskirta;
4. kita: _____

16. Kokios yra įvykio vietos apžiūros kliūtys (trūkumai)?

1. įvykio vieta apžiūrėta iš dalies (ne visa);
2. apžiūra pradėta pavėluotai;
3. apžiūra atlikta nenuosekliai;
4. nepanaudotos galimos techninės priemonės pėdsakams surasti;
5. įvykio vietos tyrimo metu nedalyvavo specialistas;
6. neapsaugota įvykio vieta;
7. įvykio vieta pakeista, neišsaugoti ar sunaikinti pėdsakai;
8. kiti trūkumai: _____

17. Kokiuose ikiteisminio tyrimo veiksmuose dalyvavo specialistas?

1. įvykio vietos apžiūra;
2. ekspertizė ar objektų tyrimas;
3. eksperimentas;
4. parodymų patikrinimas vietoje;

5. apklausa;
6. akistata;
7. kita (įvardinti): _____

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

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

19. Kokios buvo paskirtos ekspertizės ar specialisto tyrimai surinktiems pëdsakams ar tyrimo objektais tirti:

1. rankų pëdsakų;
2. kojų pëdsakų;
3. transporto priemonių pëdsakų;
4. trasologinës;
5. mikrodalelių;
6. biologinių pëdsakų (DNR);
7. kvapo pëdsakų (odorologijos);
8. fizikinë (metalizacijos);
9. medicininë;
10. kitos _____

20. Kokio tyrimo veiksmo metu surinkti pëdsakai ar tyrimo objektai buvo tiriami ekspertizės ar specialisto tyrimo metu:

1. įvykio vietos apžiūros metu;
2. kratos metu;

3. poëmio, reikalaujamų daiktų, dokumentų pateikimo ar savanoriško pateikimo metu;
4. asmens kratos metu;
5. kito tyrimo veiksmo metu: _____

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

1. iki 1 mėnesio; _____
2. nuo 1 iki 3 mėnesių; _____
3. nuo 3 iki 6 mėnesių; _____
4. nuo 6 iki 9 mėnesių; _____
5. nuo 9 iki 12 mėnesių; _____
6. nuo 12 iki 18 mėnesių; _____
7. nuo 18 iki 24 mėnesių; _____
8. virš 24 mėnesių; _____

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

Priedas Nr. 14

Pareigūno apklausos blanko pavyzdys.

Apklausa:

1. Teisėsaugos institucija, kurioje Jūs dirbate: _____

2. Jūsų amžius:

- a. iki 30 m.;
- b. nuo 30 iki 40 m.;
- c. nuo 40 iki 50 m.;
- d. virš 50 m.

3. Išsilavinimas (pažymint mokslinį laipsnį):

- a. vidurinis;
- b. spec.vidurinis;
- c. aukštesnysis;
- d. aukštasis (ne teisės mokslai);
- e. aukštasis (teisės mokslai)
- f. kitas (nurodykite): _____

4. Darbo stažas teisėsaugos institucijoje (-se):

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

5. Pažymėkite, su kokia sritimi susijęs Jūsų darbas:

- a. viešosios tvarkos apsauga;
- b. operatyvinė veikla ir (arba) ikiteisminis tyrimas (pareigūnas, vykdamas operatyvinę veiklą ir (arba) atliekantis ikiteisminį tyrimą);
- c. ekspertinė veikla (ekspertas, specialistas);
- d. kita (nurodykite): _____

6. Kokie informaciniai šaltiniai yra ypatingai svarbūs tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui⁷⁴?

- a. pėdsakų ir kitų objektų tyrimo rezultatai;
- b. liudytojų parodymai;
- c. įtariamųjų parodymai;
- d. nukentėjusiųjų parodymai;
- e. kita (nurodykite): _____

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

- a. įvykio vietos apžiūra;
- b. įvykio vietos tyrimas;
- c. įtariamojo apklausa;
- d. liudytojų apklausos;
- e. akistata;
- f. eksperimentas;
- g. parodymų patikrinimas vietoje;
- h. krata;
- i. poėmis;
- j. parodymas atpažinti;
- k. ekspertizės ar objektų tyrimo skyrimas;
- l. ne viešo pobūdžio ikiteisminio tyrimo veiksmai (telekomunikacijų tinklais perduodamos informacijos kontrolė bei įrašų darymas ar kt.);
- m. kita: _____

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

- a. _____
- b. _____
- c. _____
- d. _____

⁷⁴ Šioje anketoje eismo įvykį prašome vertinti kaip nusikalstamą veiką, įtvirtintą Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso XXXIX skyriuje – Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui.

- e. _____
- f. _____

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

- a. _____
- b. _____
- c. _____
- d. _____
- e. _____

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

- a. savarankiškai daryti neteko
- b. iki 10 apžiūrų;
- c. nuo 10 iki 20;
- d. nuo 20 iki 30;
- e. nuo 30 iki 50;
- f. kita (nurodykite): _____

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

- a. visada;
- b. dažniausiai;
- c. kartais;
- d. nedalyvauja;
- e. kita: _____

12. Nurodykite priežastis, dėl kurių eismo įvykio apžiūros metu nedalyvauja specialistai.

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

- a. _____
- b. _____
- c. _____
- d. _____
- e. _____

14. Su kokiom problemom susiduriate atlikdami eismo įvykio vietos apžiūrą?

- a. organizacinės;
 - b. techninio pobūdžio;
 - c. žinių trūkumas tinkamai atlikti įvykio vietos apžiūrą;
 - d. specialisto nekompetencija;
 - e. neapsaugota įvykio vieta;
 - f. kita (įvardinkite): _____
-

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

- a. puikiai;
- b. gerai;
- c. vidutiniškai;
- d. patenkinamai;
- e. silpnai;
- f. blogai;
- g. kita: _____

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

- a. puikiai;
- b. gerai;
- c. vidutiniškai;
- d. patenkinamai;
- e. silpnai;
- f. blogai;
- g. kita: _____

17. Jeigu Jūsų manymu tyrėjai yra nevisai kompetentingi tirti eismo įvykius, nurodykite to priežastis:

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

- a. taip;
- b. ne;

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

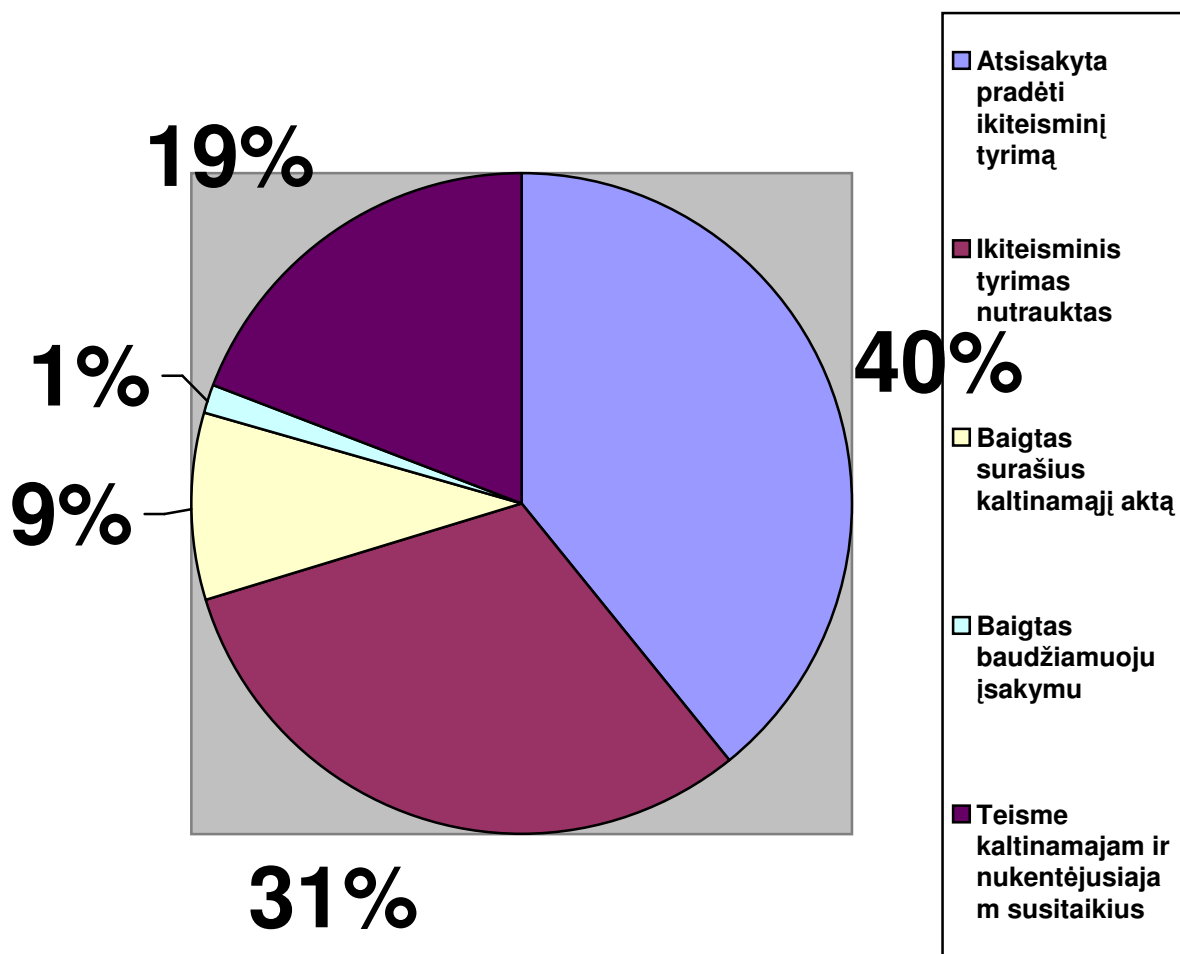
- a. didelis ekspertinių įstaigų darbo krūvis, skiriant specialisto tyrimus ir ekspertizes šio pobūdžio bylose;
- b. netinkama pareigūnų kvalifikacija;
- c. įgūdžių trūkumas tiriant eismo įvykius;
- d. nusikaltimų kvalifikavimo problemos;
- e. baudžiamojo proceso įstatymo taikymo problemos;
- f. organizacinio pobūdžio problemos;
- g. bendradarbiavimo stoka;
- h. motyvacijos trūkumas;
- i. kita (įvardinkite): _____

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

Dėkojame už atsakymus.

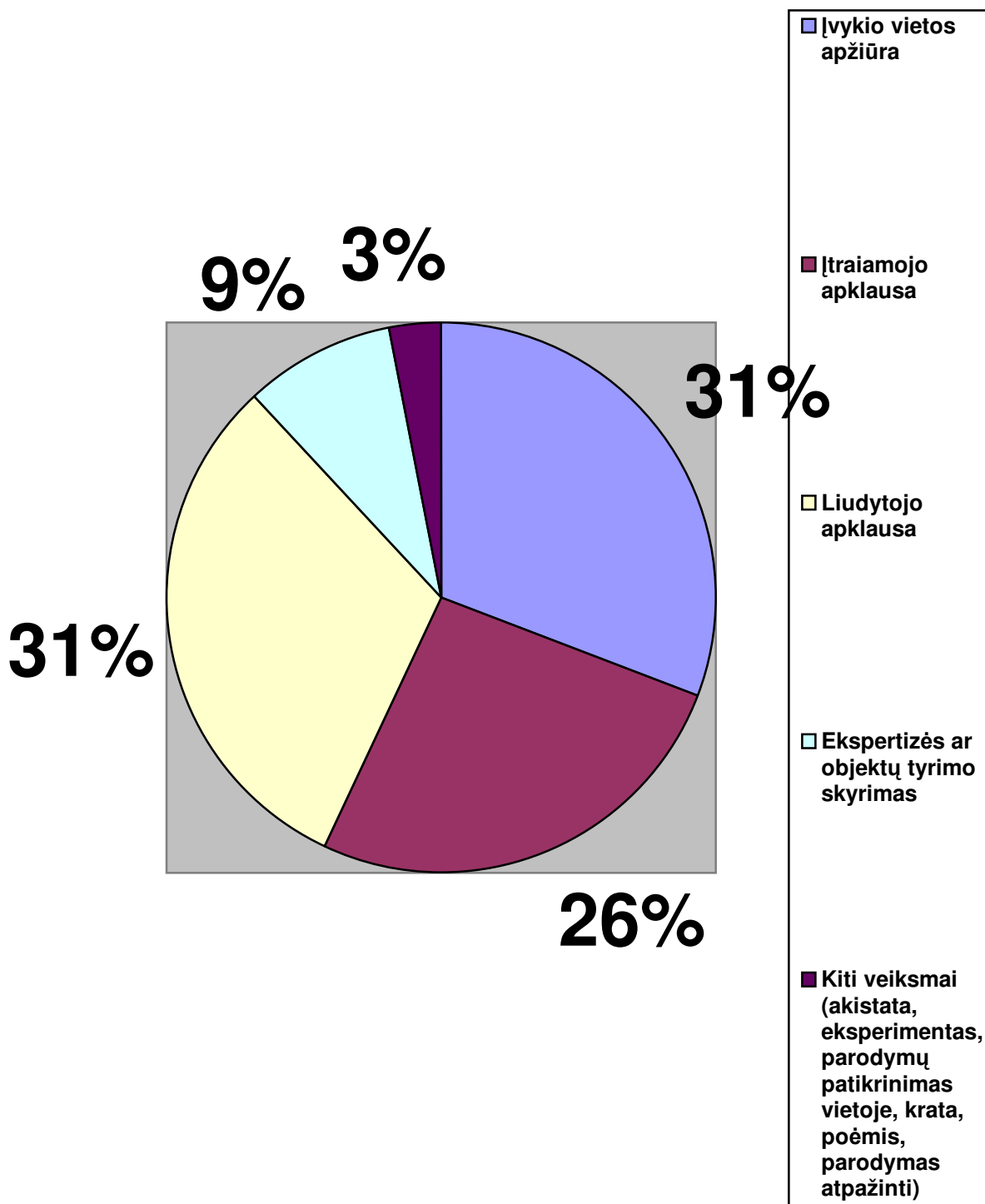
Priedas Nr. 15.

Priimami sprendimai baudžiamosiose bylose



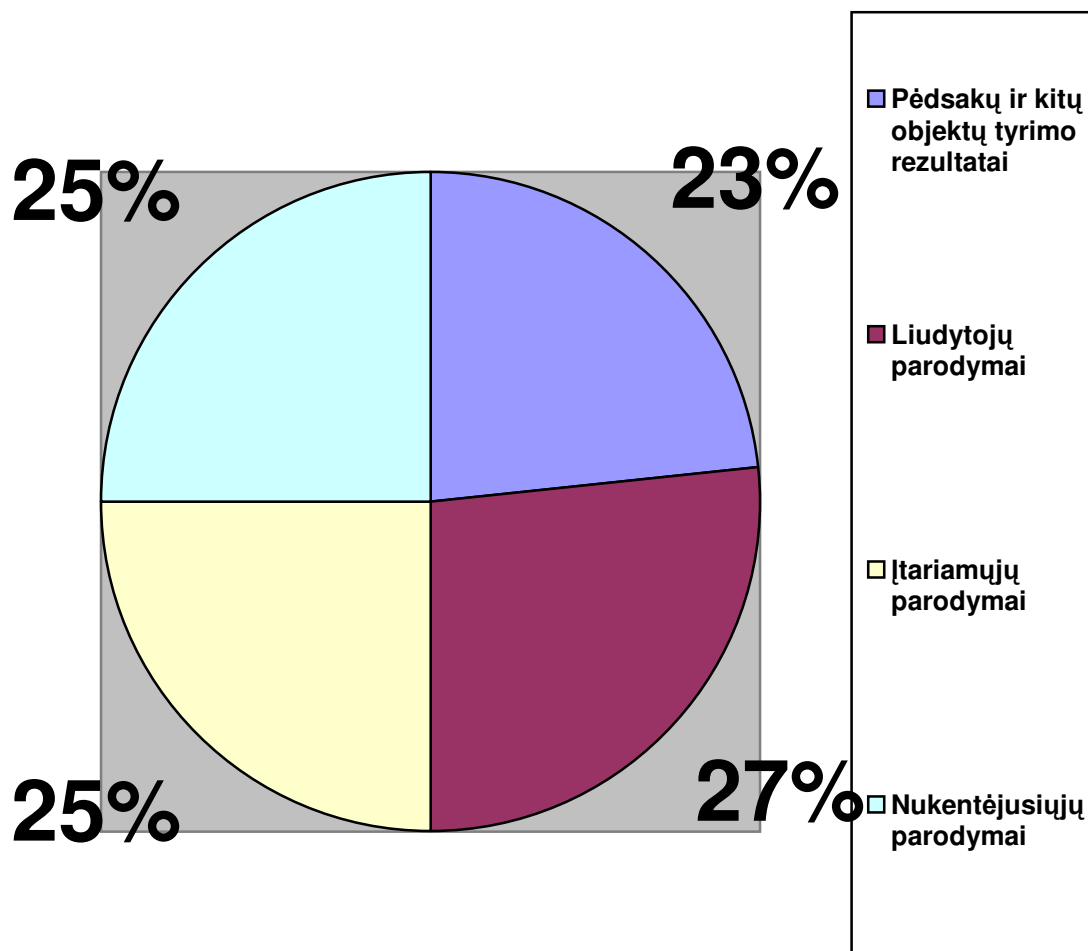
Priedas Nr. 16.

Kiek ir kokių ikiteisminio tyrimo veiksmų buvo atlikta per pirmąsias 3 paras



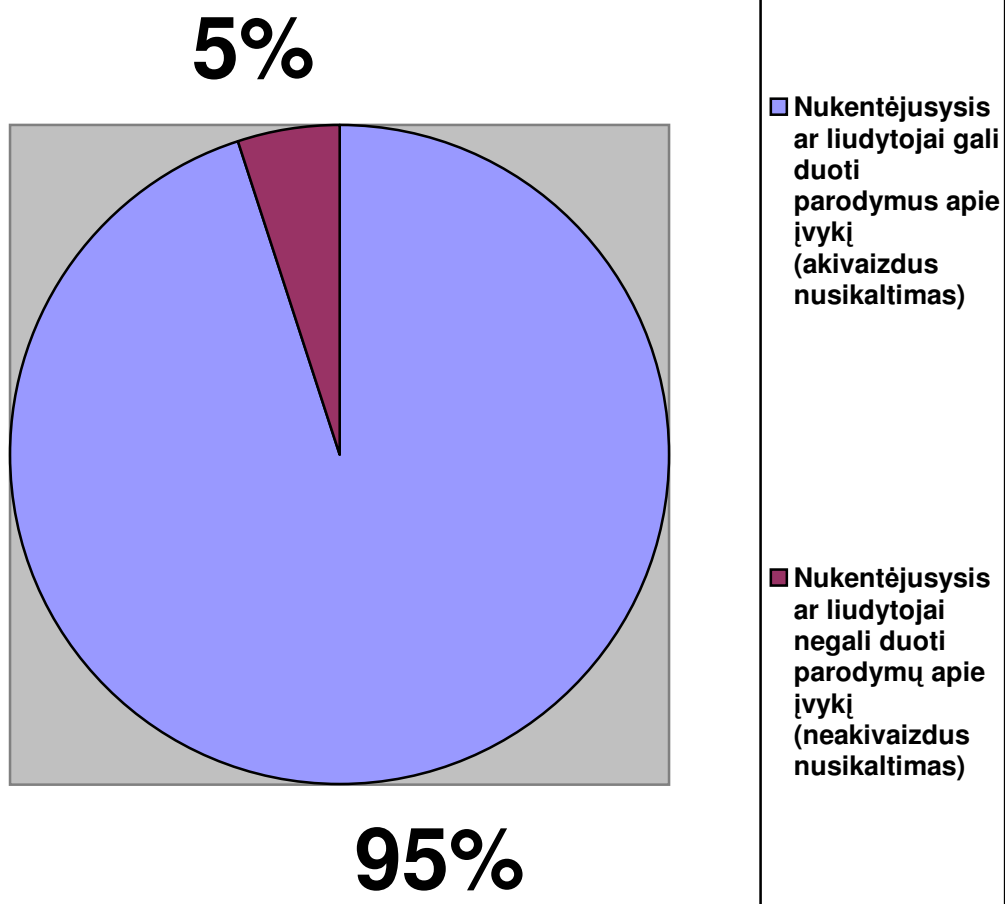
Priedas Nr. 17.

Informaciniai šaltiniai, svarbūs tiriant nusikalstamas veikas transporto eismo saugumui.



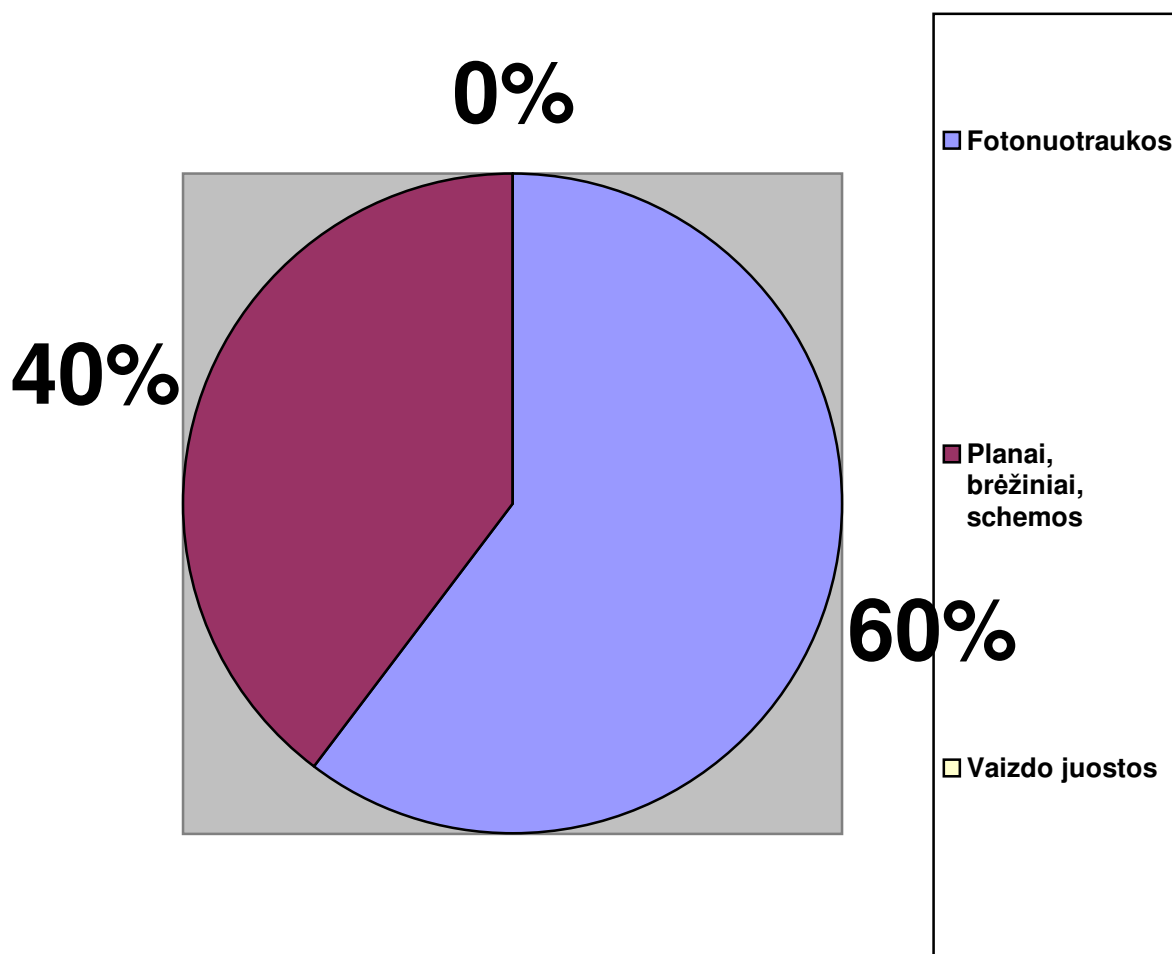
Priedas Nr. 18.

Ar tai akivaizdus nusikaltimas (nukentėjusysis, ar liudytojai gali duoti parodymus apie įvykį)



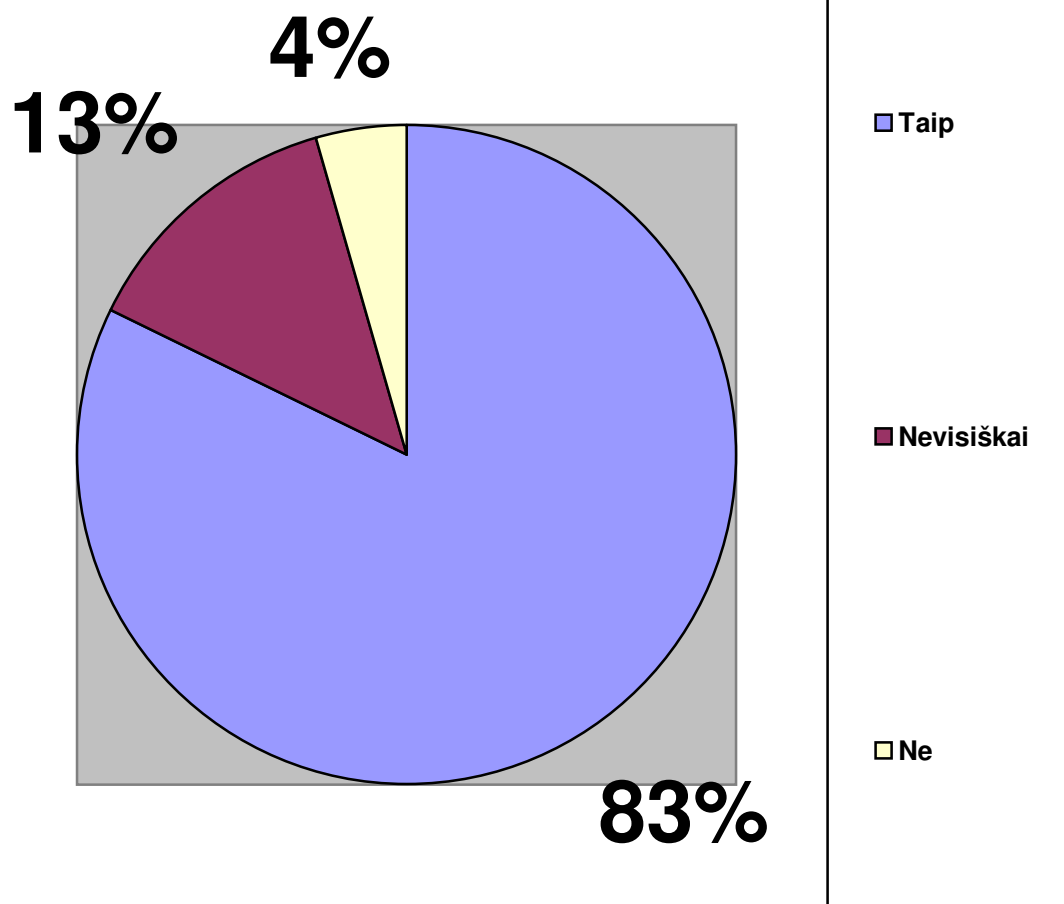
Priedas Nr. 19

Įvykio vietas apžiūros metu be protokolo įvykiui užfiksuoti buvo naudojami šie papildomi būdai



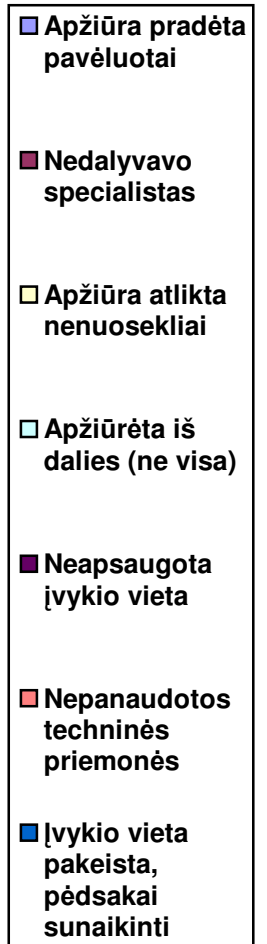
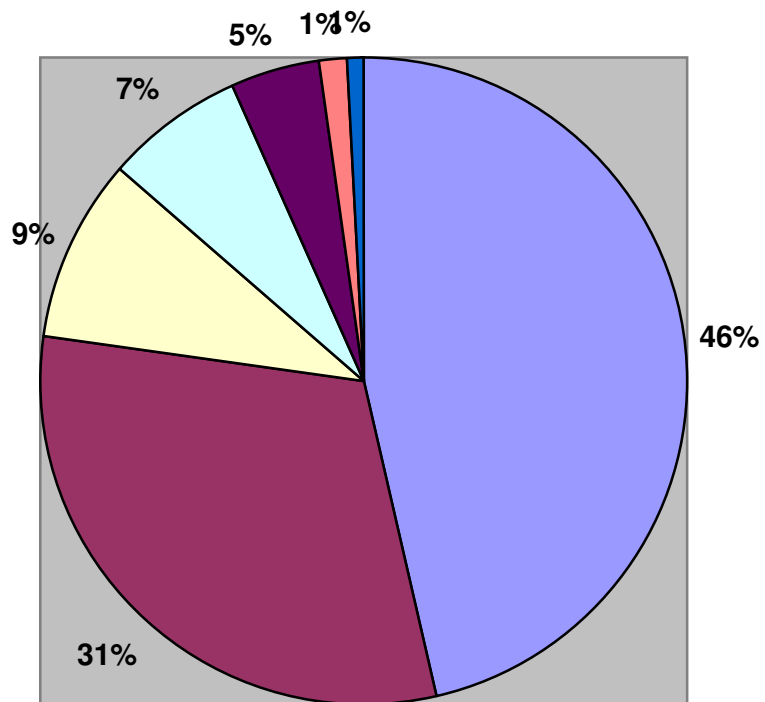
Priedas Nr. 20

Ar iš įvykio vietos apžiūros protokolo bei pateiktų fotonuotraukų galima sumodeliuoti įvykio vaizdą



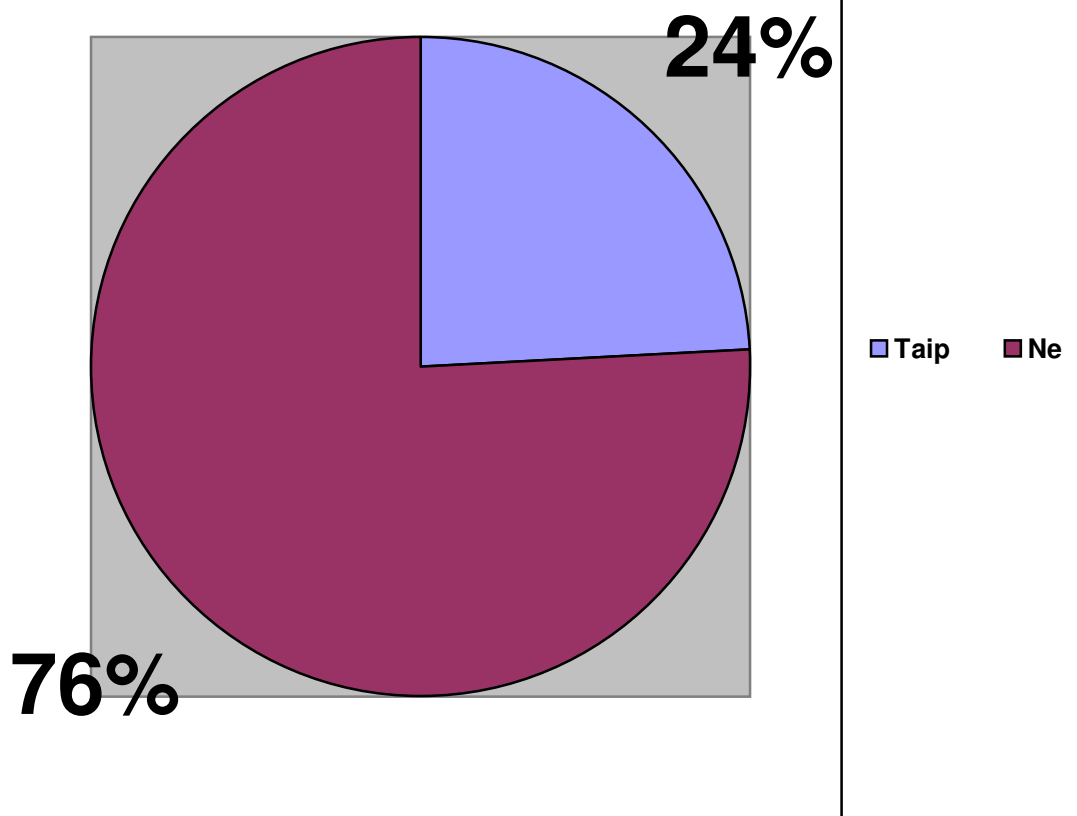
Priedas Nr. 21

Įvykio vietos apžiūros trūkumai



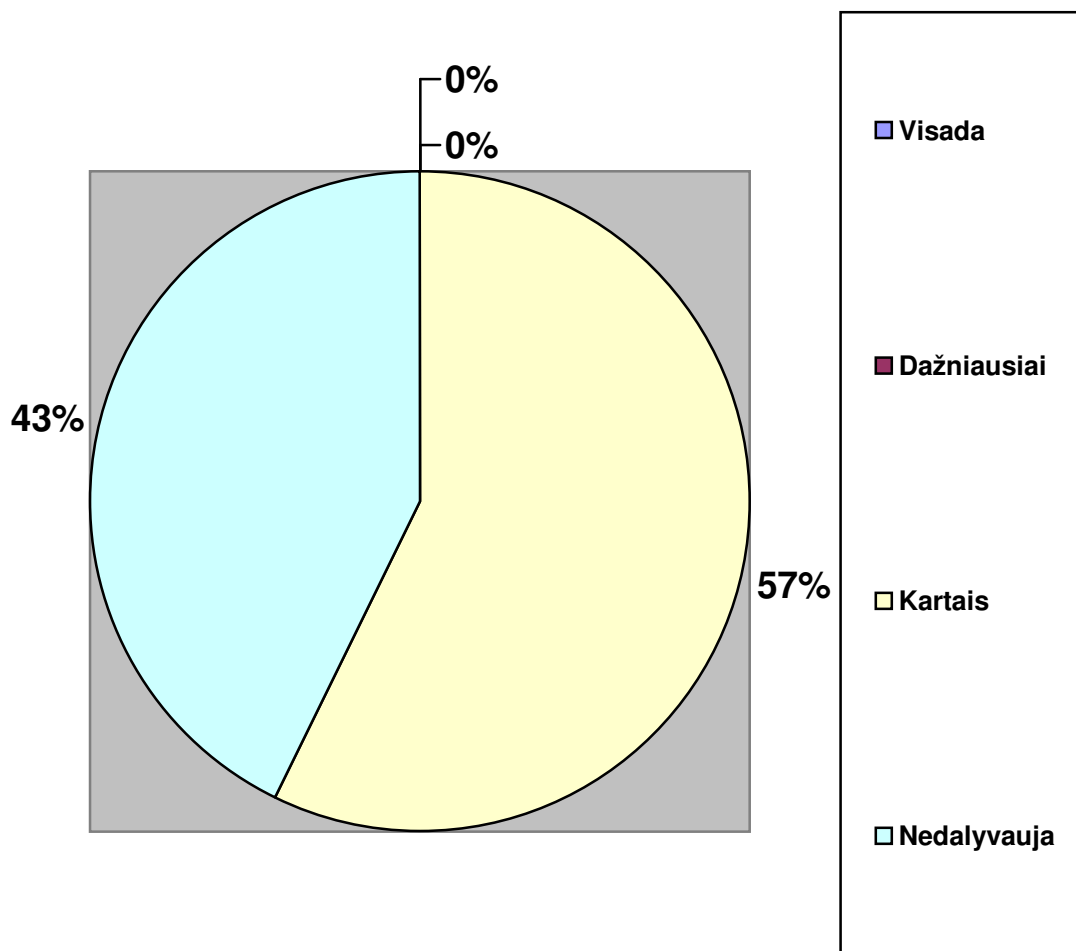
Priedas Nr. 22

Ar atliekant įvykio vietos apžiūrą dalyvavo specialistas (anketuojuant baudžiamąsias bylas)



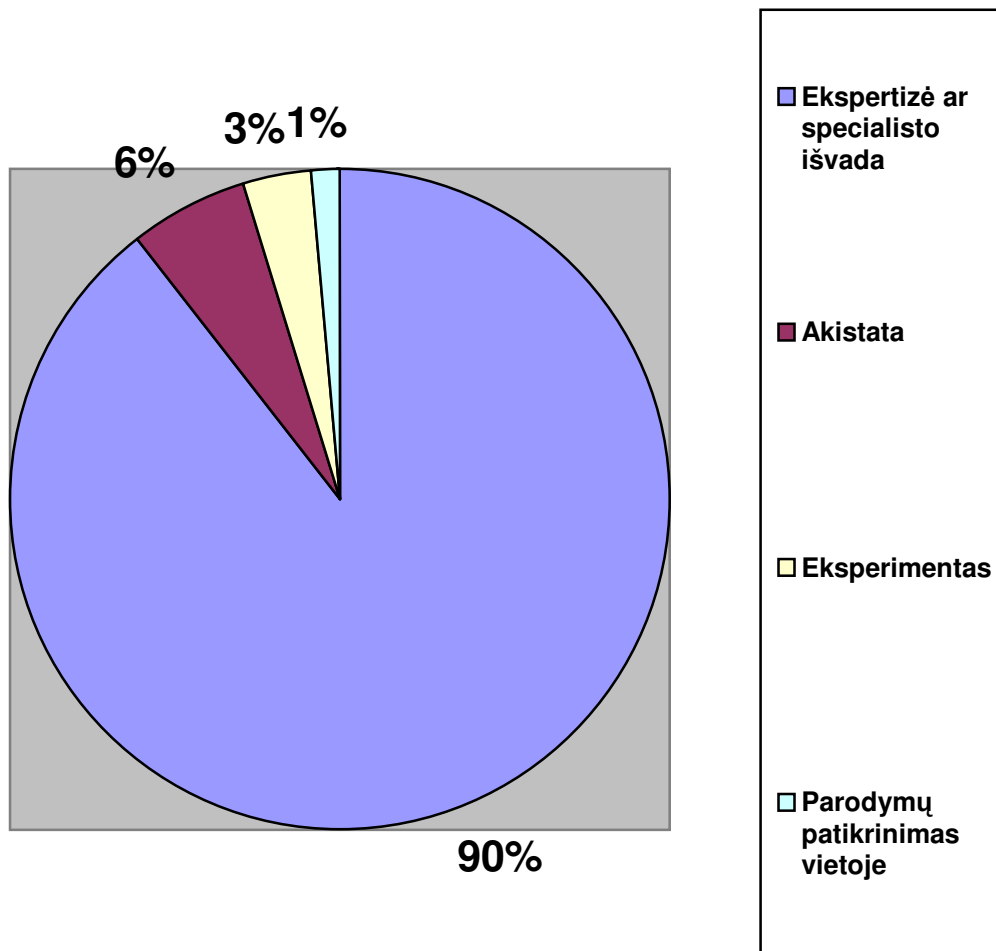
Priedas Nr. 23

**Ar Jūsų atliekamos eismo įvykio vietos apžiūros metu dalyvauja specialistai
(apklausiant pareigūnus)**



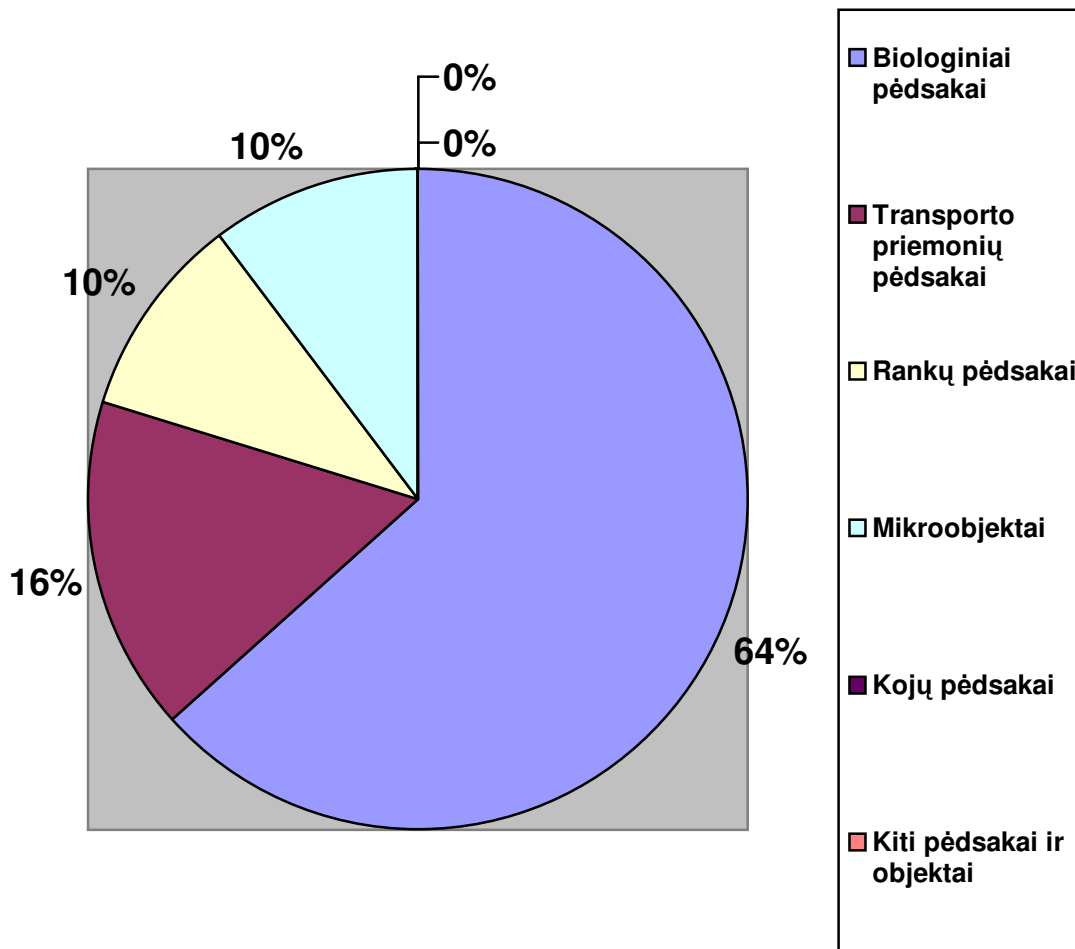
Priedas Nr. 24

Specialistas dalyvavo šiuose ikiteisminio tyrimo veiksmuose



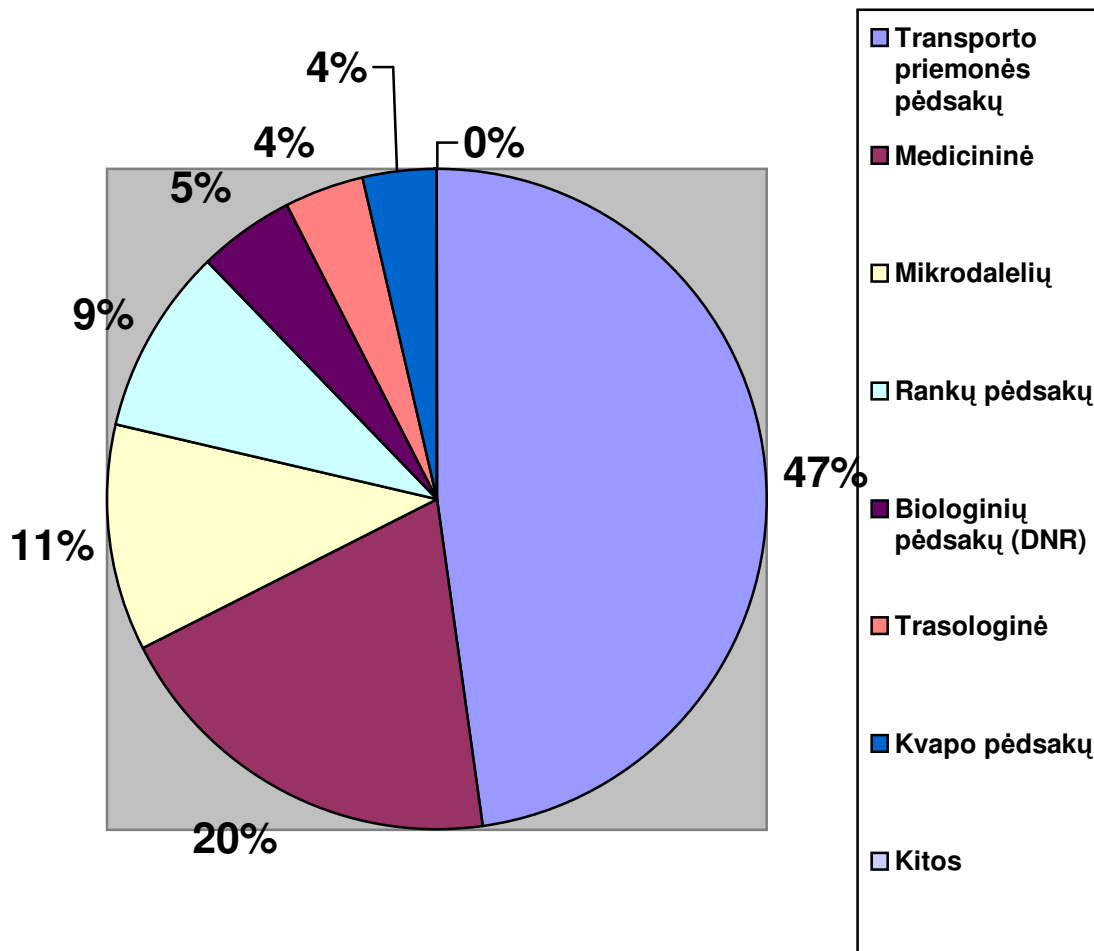
Priedas Nr. 25

Įvykio vietos apžiūros metu buvo surasti, paimti, užfiksuoti



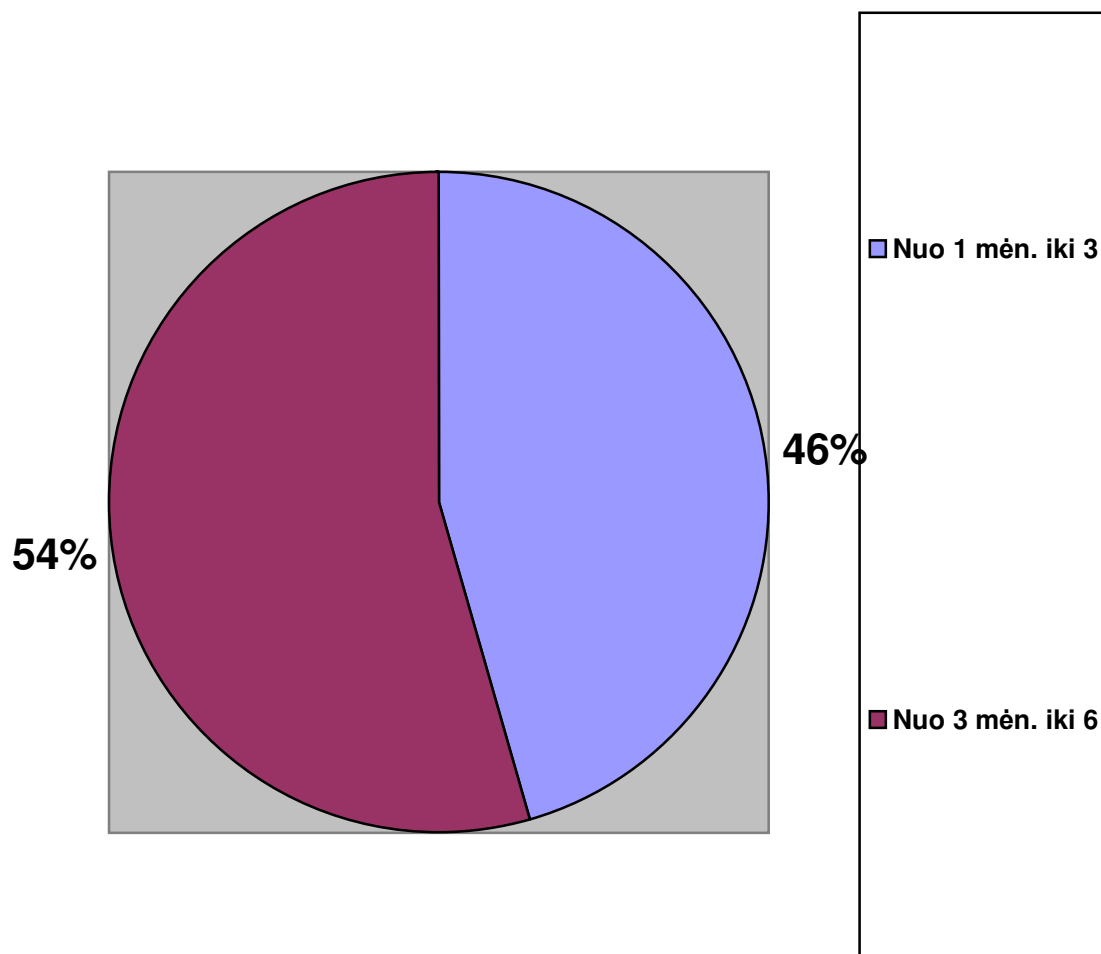
Priedas Nr. 26

Specialisto išvados ir ekspertizės, kurios buvo skiriamos baudžiamosiose bylose



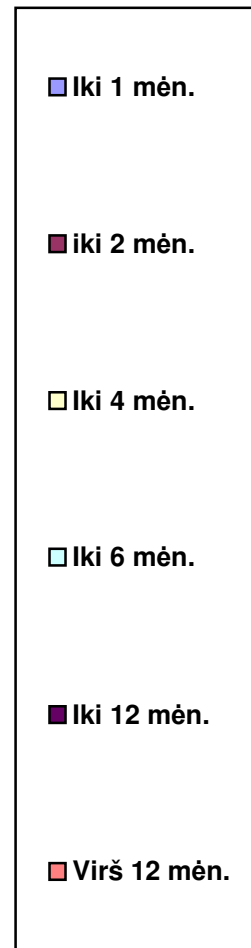
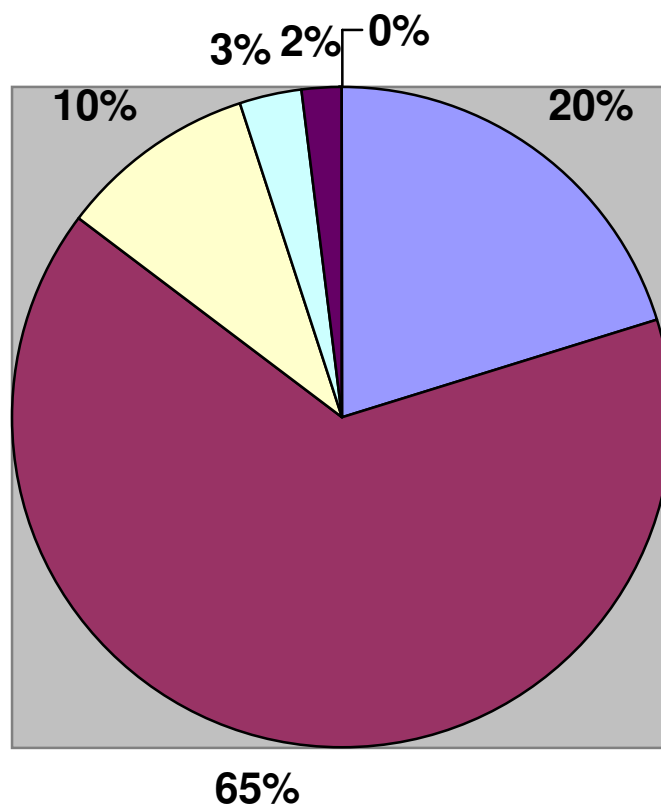
Priedas Nr. 27

Laikas, per kurį atliktos specialisto išvados ar ekspertizės



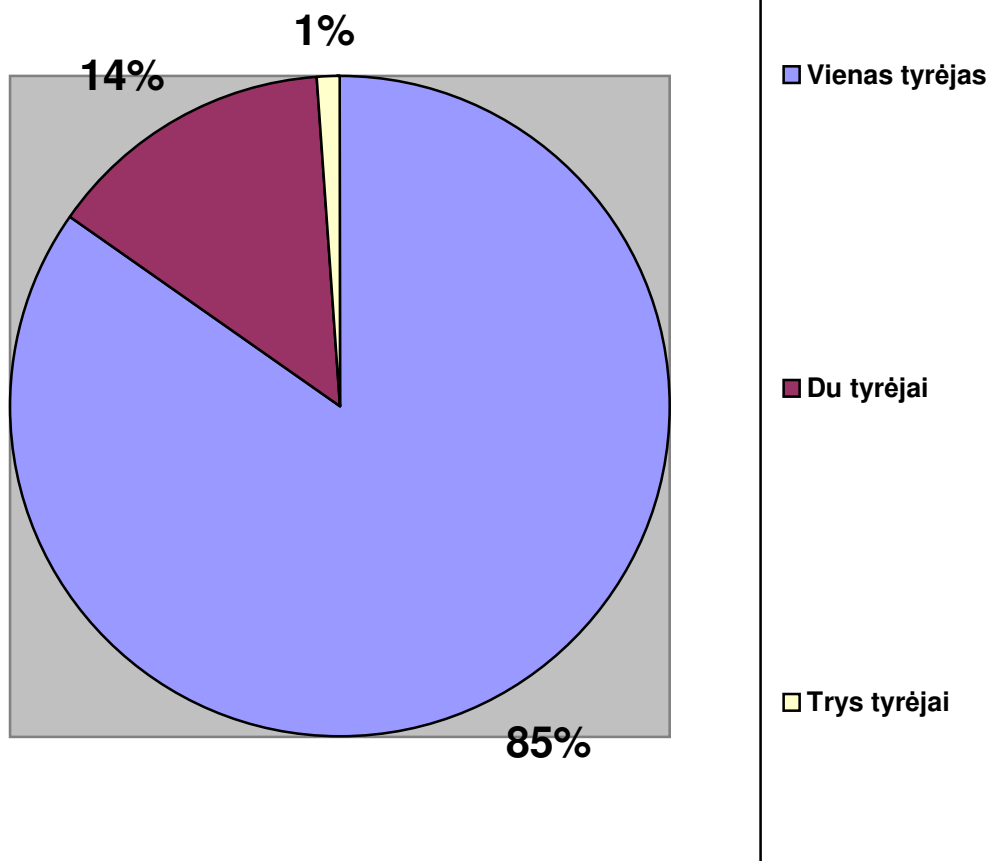
Priedas Nr. 28

Bylų tyrimo trukmė



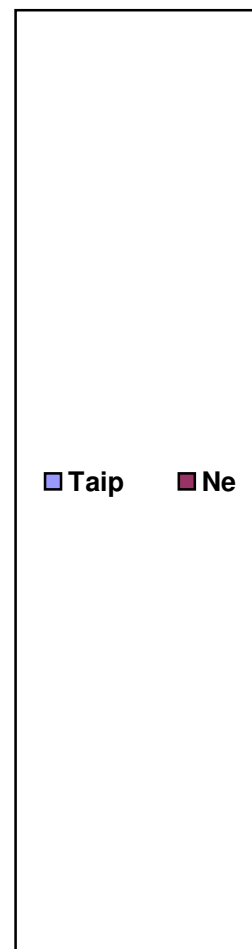
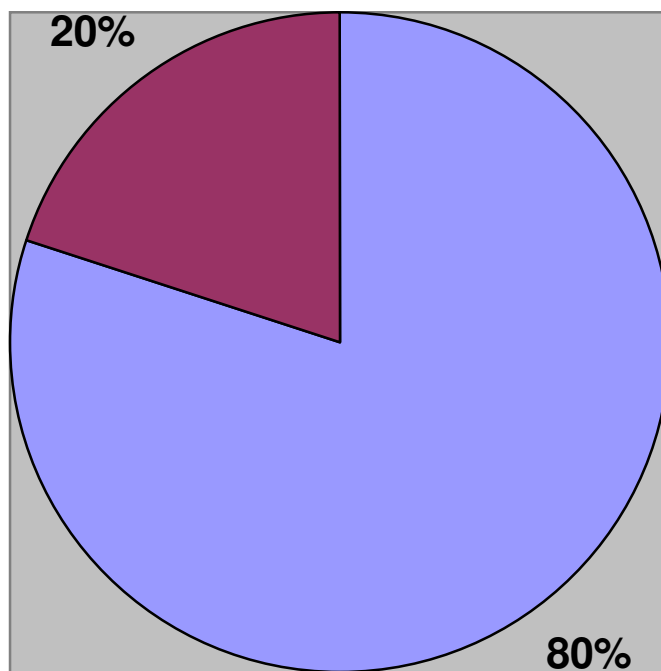
Priedas Nr. 29

Ikiteisminio tyrimo tyrėjų skaičius byloje (tyrusių baudžiamąją bylą)



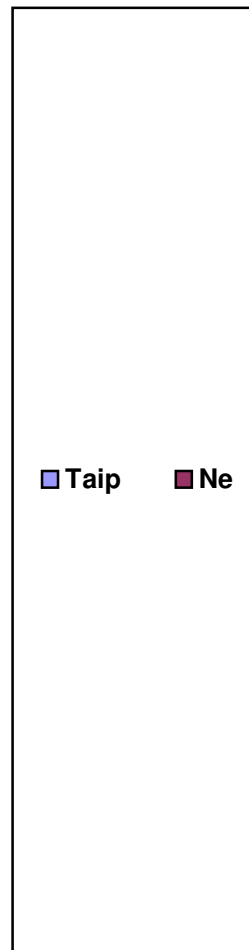
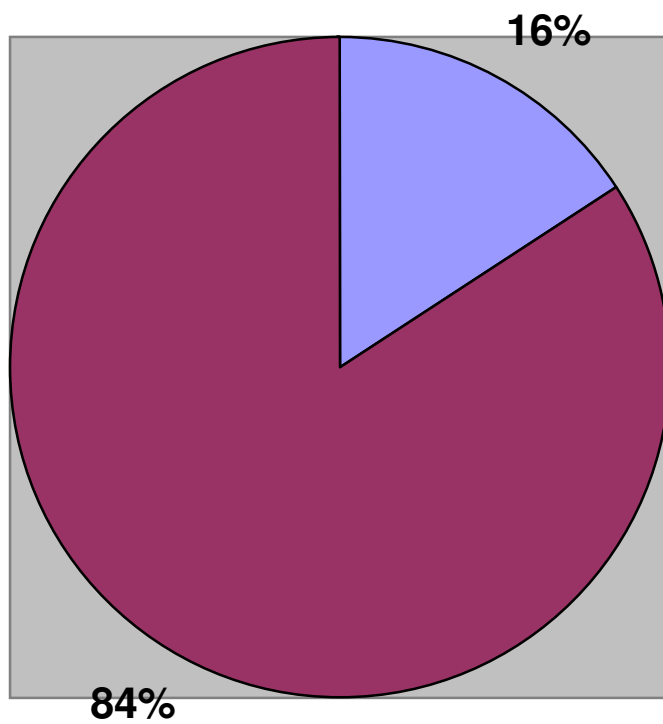
Priedas Nr. 30

Ar įvykio vietą apžiūrėjęs pareigūnas atliko ikiteisminį tyrimą baudžiamojoje byloje



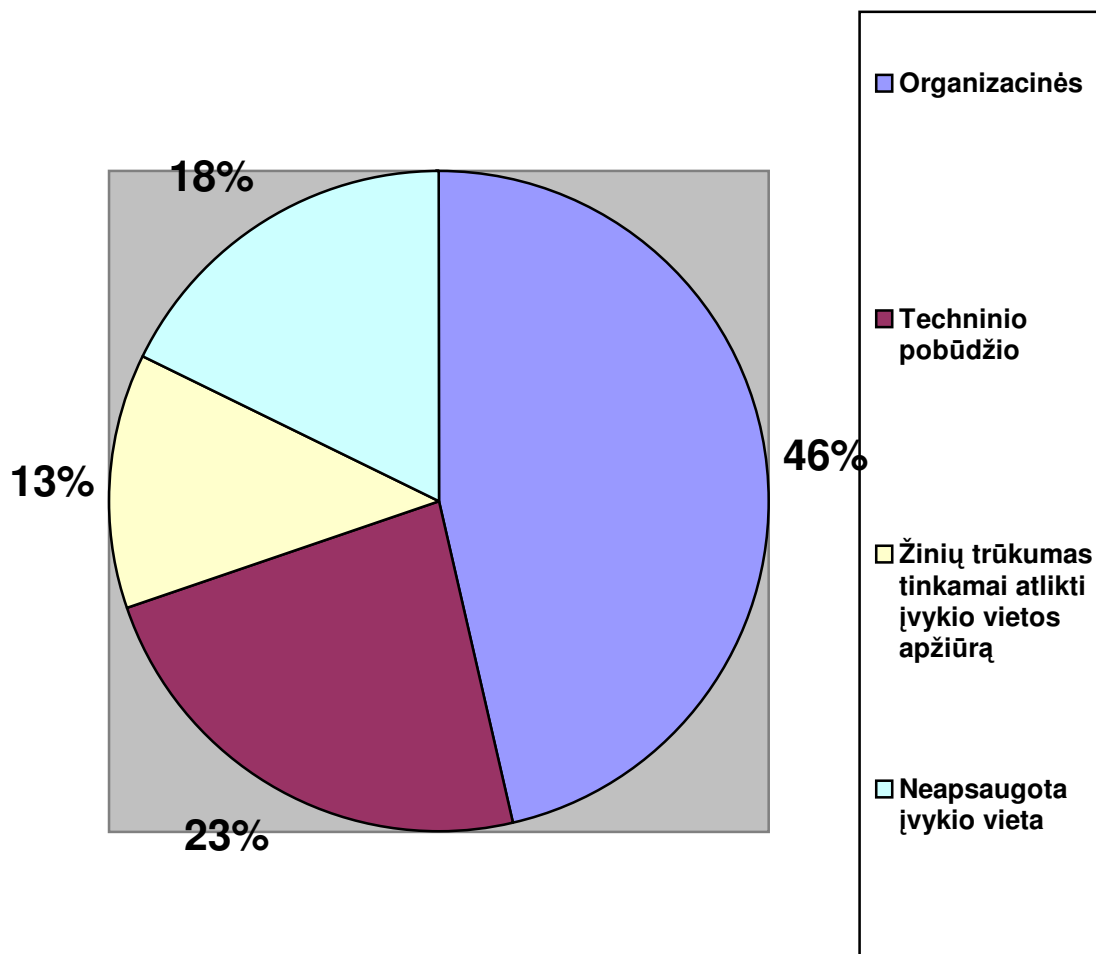
Priedas Nr. 31

Ar įvykio vietoje buvo išimti pėdsakai ar kiti objektai



Priedas Nr. 32

Pareigūnų įvardijamos problemos atliekant ikiteisminį tyrimą baudžiamosiose bylose dėl eismo saugumo



Priedas Nr. 33

Automobilių saugumo įranga

„Volvo“ automobiliuose



„Jaguar“ automobiliuose

