

**Vilniaus universiteto Teisės fakulteto
Kriminalistikos ir baudžiamojo proceso katedra**

Ievos Narbutaitės
V kurso, baudžiamosios justicijos
studijų atšakos studentės

Magistro darbas

EISMO ĮVYKIŲ TYRIMO METODIKA IR TOBULINIMO PERSPEKTYVOS

Vadovas: lekt. dr. A. Gorbatkovas
Recenzentas: asist. V. Kilinskas

Vilnius, 2009

Turinys

ĮVADAS	3
1. Baudžiamoji teisinė ir kriminalistinė eismo įvykių charakteristikos	5
1.1. Baudžiamoji teisinė eismo įvykių charakteristika	7
1.2. Kriminalistinė eismo įvykio charakteristika.....	12
2. Tyrimo pradžios ir tyrimo planavimo ypatumai	23
2.1. Tyrimo pradžia ir pirminių duomenų, reikšmingų eismo įvykių tyrimui, surinkimas	23
2.2. Tipinės eismo įvykių tyrimo situacijos, versijos ir pagrindinės tyrimo kryptys	24
3. Atskirų procesinių veikslių atlikimo ypatumai	28
3.1. Apžiūra	29
3.1.1. Eismo įvykio vietos apžiūra	29
3.1.2. Transporto priemonės apžiūra	41
3.1.3. Lavono apžiūra	46
3.1.4. Drabužių, dokumentų ir kitų daiktų apžiūra.....	48
3.2. Apklausa	50
3.2.1. Nukentėjusiojo apklausa.....	50
3.2.2. Liudytojų apklausa	53
3.2.3. Įtariamojo apklausa.....	57
3.3. Parodymų patikrinimo veiksmai.....	59
3.3.1. Parodymų patikrinimas vietoje.....	60
3.3.2. Eksperimentas.....	61
3.3.3. Parodymas atpažinti.....	64
4. Specialių žinių panaudojimo galimybės tiriant eismo įvykius	65
IŠVADOS	69
LITERATŪROS SĄRAŠAS	71
PRIEDAS	74
SANTRAUKA	76
SUMMARY	77

ĮVADAS

Temos aktualumas

Eismo įvykis yra ne tik nusikalstama veika, numatyta Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso¹ (toliau darbe – BK) 281 straipsnyje, bet kartu tai ir itin skaudus socialinis reiškinys, kuris gali paliesti bet kurį visuomenės narį. Lietuvoje vidutiniškai per 2004 – 2008 m. kasmet įvyko 3154 eismo įvykiai², kuriuose per metus vidutiniškai žuvo 476 žmonės ir sužeisti 6265 žmonės³. Sėkmingas eismo įvykio tyrimas didžiąja dalimi priklauso nuo pareigūno žinių apie tai, kokia informacija apie eismo įvykį yra reikšminga, kaip galėjo įvykti eismo įvykis, kaip galima surinkti reikiamus duomenis apie eismo įvykį, kaip tokius duomenis galima patikrinti, tiriant eismo įvykį. Pastaruoju metu doktrinoje nebuvo skiriama daug dėmesio eismo įvykių tyrimui. Metodinės rekomendacijos, kaip turi būti tiriamas eismo įvykis, buvo neišsamios, pasenusios ir nebetiko šiandieniniai situacijai. Šis darbas yra aktualus tuo, kad jame yra pateikiama eismo įvykių tyrimo metodika, jos tobulino perspektyvos, kas yra reikšminga tiek teorijai, tiek praktikai.

Darbo objektas, tikslas ir uždaviniai

Šio darbo objektas yra eismo įvykio tyrimo metodika: šios nusikalstamos veikos baudžiamoji teisinė ir kriminalistinė charakteristikos, nusikalstamos veikos atskleidimo ir tyrimo planavimo ypatumai, atskirų tyrimo proceso veiksmų, turinčių tam tikros specifikos, tiriant eismo įvykį, atlikimo ypatumai.

Darbo tikslas – atskleisti eismo įvykio, kaip nusikalstamos veikos, esmę, ypatumus, išanalizuoti šios nusikalstamos veikos tyrimo eigą, specifiką, išryškinti problemas ir pasiūlyti galimus tyrimo metodikos, atskirų procesinių veiksmų atlikimo tobulinimo kryptis. Šiam tikslui pasiekti yra iškeliami tokie pagrindiniai uždaviniai:

- išanalizuoti ir pateikti eismo įvykio baudžiamąją teisinę ir kriminalistinę charakteristikas;
- išnagrinėti šios nusikalstamos veikos atskleidimo, tyrimo pradžios specifinius aspektus;
- apibendrinti susiklostančias tipines tyrimo situacijas, keliamas tipines tyrimo versijas;
- iširti svarbiausių eismo įvykių tyrimui proceso veiksmų atlikimo ypatumus;
- atskleisti pagrindines problemas, kurios iškyla tiriant eismo įvykius, pasiūlyti šių problemų sprendimo variantus, o kartu šios nusikalstamos veikos tyrimo metodikos tobulinimo kryptis.

Metodai

Rašant šį darbą, buvo naudoti tokie tyrimo metodai – istorinis, apibendrinimas, palyginimas, analizė, statistinis, anketavimas ir kai kurie kiti. Nagrinėjant baudžiamąją teisinę eismo įvykių

¹ Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas, *Valstybės žinios*, 2000, Nr. 89-2741.

² Informatikos ir ryšių departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos duomenys. [žiūrėta 2009 m. sausio 21 d.]. Prieiga per internetą: http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/index2.phtml?id=198.

³ Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos duomenys. [žiūrėta 2009 m. sausio 21 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.lpept.lt/lt/statistika/index.php>.

charakteristiką daugiausiai remiamasi istoriniu, lyginamuoju, analizės ir teleologiniu metodais, kriminalistinę šios nusikalstamos veikos charakteristiką – analizės, statistiniu, apibendrinimo, anketavimo metodais. Atliekant nusikalstamos veikos tyrimo analizę, labai svarbūs yra analizės, statistinis, anketavimo bei apibendrinimo metodai.

Darbo originalumas ir naujumas

Šis darbas laikytinas nauju, nes jame detalai nagrinėjami eismo įvykių tyrimo metodikos klausimai. Šie klausimai nebuvo pastaruoju metu analizuoti doktrinoje. Eismo įvykių dažnumas, besikeičiančios transporto priemonės, techninės tyrimo galimybės sąlygoja būtinybę naujai analizuoti eismo įvykių tyrimo metodikos klausimus.

Darbe nagrinėtos eismo įvykio baudžiamoji teisinė ir kriminalistinė charakteristikos, šių šios nusikalstamos veikos atskleidimo ir tyrimo planavimo specifika, atskirų proceso veiksmų atlikimo klausimai. Taip pat atskleidžiamos pagrindinės šiandienos eismo įvykių tyrimo problemos bei jų sprendimo būdai.

Šaltiniai

Rašant šį darbą remiamasi Lietuvos ir užsienio mokslininkų darbais, analizuojama teismų praktika, norminė medžiaga, pareigūnų anketavimo rezultatai.

Pagrindiniai teorinės medžiagos šaltiniai yra V. Gurskio, D. ir N. Balašovų bei C. Malikovo, K. Stungio, H. Stefano ir kitų mokslininkų darbai eismo įvykių tyrimo metodikos tema ir atskirais kriminalistikos klausimais.

Buvo išanalizuotos ir apibendrintos 27 baudžiamosios bylos dėl eismo įvykių, išnagrinėtos 2007-2008 m. Panevėžio miesto apylinkės teisme, Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktika, Lietuvos teismo ekspertizės centro praktinė medžiaga bei Informatikos ir ryšių departamento prie Vidaus reikalų ministerijos (toliau darbe – Informatikos ir ryšių departamentas) bei Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos pateikiami statistikos duomenys.

Darbe buvo analizuojami BK, Lietuvos Respublikos baudžiamąjį proceso kodeksas⁴ (toliau darbe – BPK), Estijos Respublikos⁵, Latvijos Respublikos⁶ ir kai kurių kitų valstybių baudžiamieji kodeksai.

Taip pat darbe analizuojama 20 ikiteisminio tyrimo pareigūnų bei prokurorų atsakymai į klausimus, pateiktus anketavimo metu.⁷

⁴ Lietuvos Respublikos baudžiamąjį proceso kodeksas. *Valstybės žinios*. 2002. Nr. 37-1341.

⁵ Estijos Respublikos baudžiamasis kodeksas. [žiūrėta 2009 m. vasario 5 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.legislationline.org/download/action/download/id/1666/file/1f0a92298f6ba75bd07e101cdb93.htm/preview>>.

⁶ Latvijos Respublikos baudžiamasis kodeksas. [žiūrėta 2009 m. vasario 5 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.legislationline.org/download/action/download/id/1683/file/4b5d86c3826746957aa400893abc.htm/preview>>.

⁷ Pareigūnams pateikta anketa yra šio magistro darbo priede.

1. Baudžiamoji teisinė ir kriminalistinė eismo įvykių charakteristikos

BK XXXIX skyriuje yra numatytos nusikalstamos veikos, už kurias atsako asmenys, kurie sutrikdė transporto eismo saugumą. Atsižvelgiant į šio skyriaus normas, transporto eismo saugumas apima ne tik kelių transporto eismo saugumą, bet ir oro transporto, geležinkelių, vandens transporto saugumą. Tik BK 281 ir 282 straipsniai yra skirti būtent kelių eismo saugumui. 281 straipsnis numato baudžiamąją atsakomybę vairuotojui, kuris pažeidė kelių eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisykles, jeigu dėl to žuvo žmogus, buvo sunkiai ar nesunkiai sutrikdyta žmogaus sveikata, nukentėjusiajam asmeniui padaryta didelė turtinė žala. 282 straipsnyje numatyta baudžiamoji atsakomybė kitiems eismo dalyviams, kurie, nevairuodami transporto priemonės, pažeidė transporto eismo tvarkos ir saugumo taisykles, jei dėl to žuvo žmogus ar buvo sunkiai sutrikdyta žmogaus sveikata.

Analogiškos nusikalstamos veikos buvo numatytos ir iki 2003 m. gegužės 1 d. galiojusiam Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse⁸ (toliau – anksčiau galiojęs BK). Šio kodekso 246 straipsnyje buvo numatyta baudžiamoji atsakomybė už eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą, jei tokį pažeidimą padarė transporto priemonę vairuojantis asmuo, 249 straipsnyje numatyta baudžiamoji atsakomybė už pažeidimą transporte galiojančių taisyklių eismo tvarkai ir saugumui užtikrinti. Šiame straipsnyje, kitaip nei minėtame 246 straipsnyje, nebuvo nurodyta, kas gali būti šio nusikaltimo subjektu, t.y. nenurodoma, kad tik transporto priemonės vairuotojas gali būti subjektu.

Panašios nusikalstamos veikos eismo saugumui yra numatytos ir kitų valstybių baudžiamuosiuose įstatymuose. Estijos baudžiamojo kodekso⁹ 422 straipsnis numato atsakomybę transporto priemonės vairuotojui, kuris pažeidžia saugaus eismo reikalavimus bei transporto priemonės eksploatavimo taisykles ir dėl to žūva žmonės, sutrikdoma sveikata arba padaroma didelė turtinė žala. Pagal šio įstatymo 424 straipsnį baudžiamoji atsakomybė kyla asmeniui, kuris vairavo motorinę transporto priemonę apsvaigęs, jei toks asmuo buvo anksčiau baustas už vairavimą apsvaigus, 425 straipsnyje numatyta, kad baudžiamoji atsakomybė gali kilti ir asmeniui, kuris pats nevairavo transporto priemonės, bet buvo atsakingas už transporto eismo organizavimą, ir dėl jo netinkamai atliktų veiksmų iškilo grėsmė žmonių gyvybei, sveikatai bei aplinkai.

Latvijos Respublikos baudžiamojo kodekso¹⁰ 260 straipsnis numato baudžiamąją atsakomybę asmeniui, kuris pažeidė kelių eismo taisykles arba tinkamos transporto priemonės eksploatavimo reikalavimus ir dėl to nukentėjo žmonės. Šio įstatymo 262 ir 262¹ straipsniuose numatoma baudžiamoji atsakomybė asmenims, kurie vairavo transporto priemonę, būdami apsvaigę nuo

⁸ Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas. Vilnius, 1994.

⁹ Estijos Respublikos baudžiamasis kodeksas. [žiūrėta 2009 m. vasario 5 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.legislationline.org/download/action/download/id/1666/file/1f0a92298f6ba75bd07e101cdb93.htm/preview>>.

¹⁰ Latvijos Respublikos baudžiamasis kodeksas. [žiūrėta 2009 m. vasario 5 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.legislationline.org/download/action/download/id/1683/file/4b5d86c3826746957aa400893abc.htm/preview>>

alkoholio, narkotikų, psichotropinių, toksinių ar kitų svaiginamųjų medžiagų arba atsisako tikrintis apsvaigimą. 263 straipsnyje numatyta baudžiamoji atsakomybė asmenims, kurie, žinodami, jog transporto priemonė yra techniškai netvarkinga, leidžia tokią transporto priemonę eksploatuoti.

Ukrainos baudžiamojo kodekso¹¹ 286 straipsnyje numatyta baudžiamoji atsakomybė už eismo taisyklių pažeidimą, padaromą vairuojant transporto priemonę, jeigu dėl to nukentėjo žmonės. 287 straipsnyje numatyta baudžiamoji atsakomybė asmenims, kurie eksploatavo netinkamas transporto priemones ar kitaip pažeidė transporto priemonės eksploatavimo taisykles ir dėl to nukentėjo žmonės, o 288 straipsnyje numatyta baudžiamoji atsakomybė asmeniui, kuris, būdamas atsakingas už keliuose esančius įrenginius, konstrukcijas, priežiūrą ar remontą, netinkamai atlieka savo pareigas ir dėl to žūvą žmonės ar jiems yra sutrikdoma sveikata.

Taigi tiek mūsų valstybės BK, tiek kitų valstybių baudžiamieji įstatymai numato baudžiamąją atsakomybę ne tik transporto priemonės vairuotojams, bet ir kitiems asmenims, kurie buvo eismo dalyviai ar dėl savo pareigų buvo atsakingi už saugų transporto eismą ar tinkamą transporto priemonių eksploatavimą, jei dėl jų neteisėtų veiksmų atsirado įstatymų numatyti padariniai.

Atsižvelgiant į tai, kad pagal Informatikos ir ryšių departamento pateikiamus duomenis¹² daugiau nei 99 proc. visų 2008 m. užregistruotų nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui sudarė nusikaltimai, numatyti BK 281 straipsnyje, o dėl kitų nusikalstamų veikų transporto eismo saugumui praktikos nėra, šiame darbe eismo įvykis bus analizuojamas kaip kelių transporto eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimas, kurį padarė transporto priemonės vairuotojas.

Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatyme¹³ bei Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu Nr. 1950 patvirtintose „Kelių eismo taisyklėse“¹⁴ (toliau – KET) eismo įvykis apibrėžiamas kaip „įvykis kelyje, viešose ar privačiose teritorijose, kurio metu, judant transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta ar apgadinta bent viena transporto priemonė, kroviny, kelias, jo statiniai ar bet koks kitas eismo įvykio vietoje buvęs turtas“. Analizuojant eismo įvykį, kaip nusikalstamą veiką, toks apibrėžimas yra per platus. Pagal BK 281 straipsnį, eismo įvykį galima apibūdinti kaip įvykį, kuris įvyksta dėl to, jog kelių transporto priemonės vairuotojas pažeidžia kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles ir dėl to žūva ar yra sužeidžiami žmonės ar padaroma didelė turtinė žala.

¹¹ Ukrainos baudžiamasis kodeksas. [žiūrėta 2009m. vasario 5 d.]. Prieiga per internetą: <<http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1243122>>

¹² Informatikos ir ryšių departamento prie vidaus reikalų ministerijos pateikiami statistikos duomenys. [žiūrėta 2009m. vasario 5 d] Prieiga per internetą:

<http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/html_file.phtml?metai=2008&menuo=12&ff=1G&fnr=12>

¹³ Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, *Valstybės žinios*, 2007, Nr. 128-5213.

¹⁴ Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“, *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 7-263.

1.1. Baudžiamoji teisinė eismo įvykių charakteristika

Baudžiamoji teisinė eismo įvykių charakteristika – tai informacijos apie šios nusikalstamos veikos sudėties elementus, požymius, kvalifikavimą ir kitus baudžiamuosius teisinius eismo įvykių ypatumus visuma.

Viena iš svarbių baudžiamosios teisinės charakteristikos elementų yra šios nusikalstamos veikos sudėtis ir atskiri jos elementai. Eismo įvykio baudžiamąją teisinę charakteristiką pradėsime analizuoti nuo šios nusikalstamos veikos objekto.

Analizuojamo straipsnio prasme, pagrindinė įstatymo saugoma vertybė, t.y. tiesioginis šios nusikalstamos veikos objektas, yra transporto eismo saugumas. Viena nusikalstamos veikos sudėtis gali apimti ir kelias papildomas baudžiamąjį įstatymo saugomas vertybes. Kaip teisingai pastebėjo V. Piesliakas¹⁵, BK 281 straipsnyje aprašyta sudėtis turi vieną tiesioginį objektą – transporto eismo saugumą ir tris papildomas – žmogaus sveikatą, žmogaus gyvybę ir nuosavybę. Tais atvejais, kai nusikalstamos veikos sudėtis įtraukia kelias papildomas baudžiamąjį įstatymo saugomas vertybes, dažniausiai nusikalstamai veikai vertinti pagal pasirinktą BK straipsnį pakanka, kad buvo pasikėsinta bent į vieną papildomą įstatymo saugomą vertybę. Taigi kvalifikavimui pagal BK 281 straipsnį pakanka, kad, pažeidžiant transporto eismo saugumą, būtų pažeista bent viena papildoma baudžiamąjį įstatymo saugoma vertybė. Tačiau, jeigu darant veiką bus pažeistas tik pagrindinis objektas – transporto eismo saugumas, bet nekils grėsmė papildomiems objektams – žmonių gyvybei, sveikatai ar turtui, tai asmens veika negalės būti kvalifikuojama pagal BK 281 straipsnį.

Šios nusikalstamos veikos nukentėjusiuoju yra bet kuris eismo dalyvis, kuris žūva ar kuriam yra sutrikdoma sveikta dėl to, jog transporto priemonės vairuotojas, pažeisdamas KET reikalavimus, sukėlė eismo įvykį. Tam, kad asmuo būtų pripažintas nukentėjusiuoju, jam turi būti padaromas ne bet koks sveikatos sutrikdymas, o tik nesunkus (pagal BK 281 straipsnio 1 ir 2 dalis) arba sunkus (pagal BK 281 straipsnio 3 ir 4 dalis).

Pagal šio straipsnio 2 dalį nusikalstamos veikos dalyku gali būti bet koks svetimas turtas, kuris yra sugadinamas ar sunaikinamas eismo įvykio metu, tai gali būti tiek kitos transporto priemonės, tiek kelio įrenginiai, statiniai.

Remiantis Informatikos ir ryšių departamento pateikiamais duomenimis¹⁶, dažniausiai šia nusikalstama veika yra padaroma žala žmonių sveikatai ir turtui. 2008 m. buvo užregistruotos 2143 nusikalstamos veikos, numatytos BK 281 straipsnio 1 – 4 dalyse, ir 310 nusikalstamų veiku, numatytų šio straipsnio 5 ir 6 dalyse.

¹⁵ PIESLIAKAS, V. *Lietuvos baudžiamoji teisė. Pirmoji knyga*. Vilnius, 2006, P. 228.

¹⁶ Informatikos ir ryšių departamento prie vidaus reikalų ministerijos pateikiami statistikos duomenys. [žiūrėta 2009m. vasario 6 d] Prieiga per internetą:
<[http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/txt_file.phtml?fv=200812/f-3z-iti-200812.data.txt&ff=<!--|3Z-ITI|2|>&tt=Duomenys%20apie%20ikiteisminio%20tyrimo%20įstaigose%20užregistruotas%20nusikalstamas%20veikas%20\(Forma_3Ž-ITI\)>](http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/txt_file.phtml?fv=200812/f-3z-iti-200812.data.txt&ff=<!--|3Z-ITI|2|>&tt=Duomenys%20apie%20ikiteisminio%20tyrimo%20įstaigose%20užregistruotas%20nusikalstamas%20veikas%20(Forma_3Ž-ITI)>)>.

Šio nusikaltimo objektyvioji pusė apima visus materialios nusikaltimo sudėties požymius: veiką, pasekmes ir priežastinį ryšį.

Nusikalstama veika, numatyta BK 281 straipsnyje, pasireiškia tiek veikimu, tiek neveikimu. Šio straipsnio dispozicija yra blanketinė, tai reiškia, jog pareiga veikti atitinkamu būdu ar susilaikyti nuo tam tikrų veiksmų yra numatyta ne pačioje baudžiamosios teisės normoje, t.y. šiuo atveju nusikalstamos veikos turinys atskleidžiamas analizuojant kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles. Taigi šioje normoje yra numatyta baudžiamoji atsakomybė už daugelį vienuolikos veikų, kurios yra tiksliai išvardintos specialiaame teisės akte – Vyriausybės nutarimu Nr. 1950 patvirtintose „Kelių eismo taisyklėse“. Siekiant nustatyti, ar asmuo padarė nusikalstamą veiką, numatytą BK 281 straipsnyje, reikia išsiaiškinti, ar jis, veikdamas tam tikru būdu ar susilaikydamas nuo aktyvių veiksmų, pažeidė konkrečius KET reikalavimus.

Nusikalstamos pasekmės tai žala, kuri atsiranda kėsinant į teisinius gėrius, kurie ir yra saugomi baudžiamojo įstatymo. Darant šią nusikalstamą veiką gali atsirasti turtinės, neturtinės bei fizinės pasekmės. Fizinės pasekmės – tai, šiuo atveju, sunkus ar nesunkus sveikatos sutrikdymas arba gyvybės atėmimas. Turtinės pasekmės yra numatytos tik 281 straipsnio 2 dalyje – didelės turtinės žalos padarymas. Pabrėžtina, kad baudžiamoji atsakomybė už didelės turtinės žalos padarymą atsiranda tik tuomet, kai vairuotojas pažeidė KET reikalavimus, būdamas apsvaigęs nuo alkoholio, narkotikų, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Kokia turtinė žala yra laikoma didele, BK nenurodo. Tai yra vertinamasis požymis, o tai reiškia, kad šio požymio turinys priklauso ne tik nuo įstatymo bei poįstatyminio akto, bet ir nuo konkrečių bylos aplinkybių: tas aplinkybes, kurios keičia požymio turinį, vertina teismas. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas baudžiamojoje byloje Nr. 2K-601/2006 nurodė, kad *„turtinės žalos dydis, kuris yra pagrindas teismui pripažinti žalą didele, priklauso nuo konkrečių bylos aplinkybių. Teismas, spręsdamas, ar atsiradusi turtinė žala yra didelė, pirmiausia turi atsižvelgti į sugadinto turto vertę, jo reikalingumą, pataisymo galimybes ir išlaidas. Padarytos žalos dydis vertinamas neatsižvelgiant į vėlesnius kaltininko veiksmus – ar jis atlygino padarytą žalą ar ne. Nukentėjusiojo asmens turtinė padėtis gali turėti įtakos vertinant, ar padaryta turtinė žala yra didelė tik tada, kai sugadinto turto vertė palyginti nedidelė“*¹⁷. Neturtinės pasekmės – asmens fizinis skausmas, dvasiniai išgyvenimai, nepatogumai, dvasinis sukrėtimas, emocinė depresija, pažeminimas, reputacijos pablogėjimas, bendravimo galimybių sumažėjimas ir kita. Neturtinės pasekmės gali atsirasti bet kuriuo atveju, nors tai tiesiogiai ir nėra numatyta šio straipsnio dispozicijoje.

Kai neatsiranda turtinės ar fizinės pasekmės, o KET reikalavimai buvo pažeisti, asmuo gali būti traukiamas tik administracinėn atsakomybėn. Jeigu dėl eismo įvykio atsiranda neturtinės pasekmės, bet neatsiranda turtinės ar fizinės – eismo įvykį sukėlęs asmuo negali būti traukiamas

¹⁷ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo baudžiamoji byla Nr. 2K-601/2006. Šioje byloje asmuo apsvaigęs nuo alkoholio vairuodamas transporto priemonę, pažeidė KET reikalavimus dėl ko kilo eismo įvykis, kurio padariniai – turtinė žala už beveik 22 tūkstančius litų (teismai šią žalą pripažino didele).

baudžiamojon atsakomybėn. Taigi šiuo atveju pasekmės svarbios dar ir tuo, kad padeda šią nusikalstamą veiką atriboti nuo administracinio teisės pažeidimo.

Kitų valstybių baudžiamuosiuose kodeksuose yra numatomos panašios pasekmės. Estijos BK 422 straipsnyje yra numatyta, jog baudžiamoji atsakomybė, asmeniui pažeidusiam kelių eismo saugumo taisyklės ar transporto priemonės eksploatavimo reikalavimus, atsiranda tada, kai dėl tokios veikos yra padaroma didelė žala žmonių sveikatai, atimama gyvybė ar padaroma didelė turtinė žala. Už analogišką nusikalstamą veiką Latvijos BK numato, kad baudžiamoji atsakomybė atsiranda tik tuomet, kai padaromas sunkus ar vidutinis sveikatos sutrikdymas. Turtinės pasekmės čia nėra būtinas objektyviosios pusės požymis (Latvijos BK 260 straipsnis). Kaip ir Latvijos BK, taip ir Ukrainos BK nenumato turtinės žalos kaip būtino objektyviosios pusės požymio. Šios valstybės BK 287 straipsnis numato, kad pasekmės gali būti tik fizinės – vidutinis arba sunkus sveikatos sutrikdymas arba gyvybės atėmimas.

Tarp minėtų padarinių ir konkretaus KET reikalavimo pažeidimo turi būti nustatomas priežastinis ryšys, t.y. turi būti nustatoma, jog tokie padariniai atsirado dėl to, kad asmuo, vairuodamas transporto priemonę, pažeidė KET reikalavimus. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas baudžiamojame byloje Nr. 2K-55/2008 nurodė, jog *„kvalifikuojant veiką pagal minėtą BK specialiosios dalies straipsnį, būtina nustatyti ne tik pavojingą veiką (kelių eismo saugumo ar transporto priemonės eksploatavimo taisyklių pažeidimą), bet ir padarinius (žmogaus žūtį) bei priežastinį ryšį tarp eismo saugumo taisyklių pažeidimo ir žmogaus žūties. Išvada apie priežastinio ryšio buvimą tarp padarytų KET pažeidimų ir kilusių padarinių daroma nustatant, kuris eismo dalyvis pažeidė KET reikalavimus ir ar šie kiekvieno eismo dalyvio padaryti KET pažeidimai buvo būtinoji padarinių kilimo sąlyga. Eismo dalyvio veika, kuria pažeidžiamos KET, būtina autoįvykio priežastimi yra tada, kai analogiškoje situacijoje šiam eismo dalyviui laikantis KET reikalavimų, eismo įvykis neįvyktų. Be to būtina nustatyti ar kilę padariniai yra dėsningi ar atsitiktiniai“*¹⁸.

Kadangi šios nusikalstamos veikos sudėtis yra materialinė, tai nusikalstama veika laikoma baigta, kai dėl KET reikalavimų pažeidimo atsirado bent vienas BK 281 straipsnyje išvardintas padarinys.

Šios nusikalstamos veikos subjektas – tai fizinis, sulaukęs baudžiamąjo įstatymo nustatyto amžiaus ir pakaltinamas asmuo. Pažymėtina, kad nusikalstamos veikos, numatytos BK 281 straipsnyje, subjektu gali būti ne bet koks asmuo, o tik transporto priemonės vairuotojas. Visuomet tik pats transporto priemonės vairuotojas yra atsakingas už transporto priemonės vairavimą ir jo metu padarytus KET reikalavimų pažeidimus. Baudžiamosios atsakomybės kilimui reikšmės neturi tai, ar tokie asmenys vairavo jiems patiems nuosavybės teise priklausančią transporto priemonę, ar ta transporto priemonė priklausė kitiems asmenims.

¹⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo baudžiamoji byla Nr. 2K-55/2008.

Atsižvelgiant į tai, kad šios nusikalstamos veikos subjektu gali būti tik transporto priemonės vairuotojas, gali iškilti klausimas, nuo kokio amžiaus asmuo gali būti traukiamas baudžiamojon atsakomybėn už šios nusikalstamos veikos padarymą. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 23 straipsnis nurodo minimalaus amžiaus ribą, nuo kurios suteikiama teisė vairuoti transporto priemonę. Teisę vairuoti transporto priemones, priklausomai nuo jų kategorijos, asmenys gali įgyti, sulaukę penkiolikos, šešiolikos, aštuoniolikos ar dvidešimt vienerių metų. Tačiau įstatymų leidėjas netapatina transporto priemonės vairuotojo su asmeniu, kuris turi teisę vairuoti, todėl už šią nusikalstamą veiką gali atsakyti ir toks asmuo, kuris pagal savo amžių dar negali įgyti teisės vairuoti. Taigi šios nusikalstamos veikos subjektui yra taikomi bendrieji amžiaus reikalavimai, t.y. už šios nusikalstamos veikos padarymą atsako asmuo nuo šešiolikos metų. Dažniausiai šios nusikalstamos veikos subjektu tampa pilnamečiai asmenys.

Analizuojamo straipsnio antroje, ketvirtoje bei šeštoje dalyse yra numatytas nusikalstamą veiką kvalifikuojantis požymis – asmens, vairavusio transporto priemonę apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Šio straipsnio aštuntoji dalis numato, kad asmuo, laikomas apsvaigęs nuo alkoholio, kai jo kraujyje yra nemažiau kaip 0,4 promilės alkoholio.

Remiantis Informatikos ir ryšių departamento pateikiamais duomenimis¹⁹, galima teigti, jog neblaivūs asmenys ganėtinai dažnai padaro analizuojamą nusikalstamą veiką. Apie 20 proc. visų asmenų, per 2008 m. patrauktų baudžiamojon atsakomybėn už šią nusikalstamą veiką, buvo neblaivūs, kuomet sukėlė eismo įvykį, dėl kurio kilo BK 281 straipsnyje numatyti padariniai.

Kitų valstybių baudžiamieji įstatymai taip pat numato, jog už tam tikras nusikalstamas veikas eismo saugumui atsako tik asmenys, kurie, būdami apsvaigę nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, sukėlė eismo įvykį. Latvijos BK 260 straipsnio 3 dalyje asmens apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar toksinių medžiagų yra kvalifikuojanti aplinkybė. Kartu šiame įstatyme numatoma ir atskira nusikalstama veika – transporto priemonės eksploatavimas apsvaigus nuo alkoholio, narkotikų, psichotropinių, toksinių ar kitų svaiginamųjų medžiagų (Latvijos BK 262 straipsnis) – už kurią baudžiamoji atsakomybė kyla nepriklausomai nuo atsirandančių padarinių. Estijos BK nėra numatyto 422 straipsnio kvalifikuojančio požymio – vairuotojo apsvaigimo nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių, toksinių ar kitokių psichiką veikiančių medžiagų, tačiau, kaip ir Latvijos BK, čia yra numatyta atskira nusikalstama veika - vairavimas apsvaigus (Estijos BK 424 straipsnis). Šios nusikalstamos veikos sudėtis yra formali, todėl baudžiamoji atsakomybė iškyla nepriklausomai nuo padarinių.

¹⁹ Informatikos ir ryšių departamento prie vidaus reikalų ministerijos pateikiami statistikos duomenys. [žiūrėta 2009m. vasario 6 d] Prieiga per internetą : <
[http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/txt_file.phtml?fv=200812/f-2-200812.data.txt&ff=<!--|15|-->&tt=Duomenys%20apie%20itariamu%20\(kaltinamu\)%20asmenu%20nusikalstamuma%20Lietuvos%20Respublikoje%20\(Forma_2\)>](http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/txt_file.phtml?fv=200812/f-2-200812.data.txt&ff=<!--|15|-->&tt=Duomenys%20apie%20itariamu%20(kaltinamu)%20asmenu%20nusikalstamuma%20Lietuvos%20Respublikoje%20(Forma_2)>)>.

Ukrainos BK asmens neblaivumo ar apsvaigimo kaip analizuojamos nusikalstamos veikos kvalifikuojančio požymio nenumato.

Pareigūnų anketavimo rezultatai rodo, jog ne visi respondentai mano, jog dabar Lietuvoje yra tinkamai reglamentuojama baudžiamoji atsakomybė už eismo įvykį. 33 proc. visų respondentų nurodė, kad, jų nuomone, didžiausia problema yra ta, jog nėra numatyta baudžiamoji atsakomybė asmenims, kurie vairuoja transporto priemonę, būdami apsvaigę nuo alkoholio, narkotinių ar psichotropinių medžiagų, kaip tai buvo reglamentuota anksčiau galiojusiam BK. Atsižvelgiant į šiandieninę situaciją, kai dėl girtų vairuotojų kaltės įvyksta penktadalis visų eismo įvykių, manytume įstatymų leidėjas turėtų numatyti baudžiamąją atsakomybę tokiems vairuotojams, kaip tai yra padaryta aptartų valstybių baudžiamuosiuose įstatymuose.

Prie subjektyviąją nusikalstamos veikos pusę sudarančių požymių priskiriami kaltė, nusikaltimo padarymo motyvas ir tikslas. Kiekvieno šio požymio baudžiamoji teisinė reikšmė yra skirtinga, tačiau jų visuma parodo asmens sąmonės ir valios ryšį su pavojinga veika ir pasekmėmis, atspindi asmens viduje vykstančius psichinius procesus, darant pavojingą veiką²⁰.

Analizuojamos nusikalstamos veikos subjektyvusis požymis – kaltė – apibūdinama kaip neatsargumas (BK 281 straipsnio 7 dalis). Neatsargumas (pagal BK 16 straipsnį) yra apibūdinamas nusikalstamu pasitikėjimu ir nusikalstamu nerūpestingumu. Šiuo atveju, esant nusikalstamam pasitikėjimui, kaltininkas numato, kad jo padarytas KET reikalavimų pažeidimas (pvz., greičio viršijimas, vairavimas, esant neblaiviam, netinkamas manevras ir t.t.) gali sukelti eismo įvykį, dėl kurio gali būti padaryta didelė turtinė žala, sutrikdyta kito žmogaus sveikata ar netgi žūti žmogus, tačiau lengvabūdiškai tikisi tokių padarinių išvengti. Nusikalstamas nerūpestingumas pasireiškia tuo, kad vairuotojas, vairuodamas transporto priemonę ir, pažeisdamas KET reikalavimus, nenumato, kad dėl to pažeidimo gali įvykti eismo įvykis, nenumato sunkių tokio eismo įvykio padarinių, nors pagal veikos aplinkybes ir savo asmenines savybes gali ir turi tai numatyti.

Nei BK 16 straipsnis, nei BK 281 straipsnio 7 dalis konkrečiai nenurodo neatsargumo rūšies, kuria padaroma nusikalstama veika, numatyta BK 281 straipsnyje. Ši veika gali būti padaroma tiek nusikalstamu pasitikėjimu, tiek nusikalstamu nerūpestingumu. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas baudžiamojoje byloje Nr. 2K-2/2005 nurodo: „Tiek pirmosios, tiek apeliacinės instancijos teismai, konstatavę, kad D.N. padarytas nusikaltimas yra neatsargus, tiesiogiai nenurodė, kuria neatsargumo rūšimi pasireiškė nuteistojo D.N. kaltė. Pastaroji aplinkybė, nors ir yra teismų sprendimų trūkumu, neturi reikšmės baudžiamojo įstatymo – BK 281 straipsnio 6 dalies – taikymui, nes, nepriklausomai nuo neatsargumo rūšies, veika kvalifikuojama pagal vieną ir tą patį baudžiamąjį įstatymą“²¹.

²⁰ ABRAMAVIČIUS, A. et al. *Baudžiamoji teisė. Bendroji dalis: vadovėlis*. Vilnius, 1996, P.194.

²¹ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo baudžiamoji byla Nr. 2K-2/2005.

Asmens kaltės formos nustatymas yra labai svarbus, nes būtent pagal kaltės formą galima atriboti šia nusikalstamą veiką nuo kitų nusikalstamų veikų. KET reikalavimų pažeidimas, sukėjęs BK 281 straipsnyje numatytus padarinius, tačiau padarytas tyčia, nusikalstamoms veikoms, kuriomis kėsinama į transporto eismo saugumą, nepriskiriamas. Šiuo atveju transporto priemonė yra tik nusikalstamos veikos įrankis. Atsižvelgiant į tyčios kryptingumą ir kilusius padarinius, nusikalstamomis veikomis, padaromomis kaip veikos įrankį naudojant kelių transporto priemones, kėsinama ne į kelių transporto eismo saugumą, kaip objektą, o į žmogaus gyvybę, sveikatą, nuosavybę ir pan.

Kaltės formos nustatymas šio straipsnio dispozicijoje, lyginant su anksčiau galiojusi BK, yra naujiena. Kaip pastebi I. Truncaitė²², įstatymų leidėjas 1961 metų BK 246 straipsnio, reglamentavusi atsakomybę už transporto priemonės vairuojančių asmenų eismo saugumo ar transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimą, dispozicijoje ar atskirose straipsnio dalyse tiesiogiai nenurodė kaltės formos. Tokia situacija sąlygojo prieštaringų mokslininkų praktikų pozicijų formavimąsi. Baudžiamosios teisės doktrinoje 1961 metų BK 246 straipsnis buvo nurodomas kaip klasikinis nusikaltimo sudėties, kuriai būdinga mišri kaltė, pavyzdys. Tačiau vieningos nuomonės dėl šios nusikalstamos veikos kaltės formos nebuvo, todėl įstatymų leidėjo valia įtvirtinti konkrečią kaltės formą BK 281 straipsnyje yra vertintina labai teigiamai.

Motyvai ir tikslai, kuriais vadovavosi kaltininkas, pažeisdamas KET reikalavimus, nusikaltimo sudėčiai apibūdinti reikšmės neturi. Tačiau patys motyvai ir tikslai gali būti ir pozityvūs, ir negatyvūs. Elgesio motyvacija šiuo atveju gali būti labai svarbi, sprendžiant bausmės dydžio klausimą²³.

Taigi eismo įvykio, kaip nusikalstamos veikos, numatytos BK 281 straipsnyje, sudėties elementų, jų požymių, kvalifikuojančių požymių žinojimas leidžia pareigūnams efektyviau spręsti įrodinėjimo uždavinius, įrodinėjimo dalyko ir ribų klausimus, tinkamai kvalifikuoti ir vertinti šią nusikalstamą veiką.

1.2. Kriminalistinė eismo įvykio charakteristika

Pagal M.Kazlauską²⁴, konkrečių nusikaltimų rūšių kriminalistinę charakteristiką sudaro tipiškos nusikaltimo būdo apraiškos, būdingos kuriai nors nusikaltimo rūšiai. Kiek plačiau šią sąvoką traktuoja P.Kuconis²⁵. Jis kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką apibūdina, kaip duomenų (informacijos) apie nusikalstamos veiklos elementus ir jų kriminalistiškai svarbius

²² TRUNCAITĖ, I. Kaltė ir jos nustatymas bylose, susijusiose su kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais. *Jurisprudencija*, 2004, Nr. 53 (45), P. 33.

²³ ABRAMAVIČIUS, A. et al. *Baudžiamoji teisė. Specialioji dalis: vadovėlis*. Vilnius, 2000, P. 254.

²⁴ PALSKYS, E., KAZLAUSKAS, M., DANISEVIČIUS, P. *Kriminalistika*. Vilnius, 1985, P. 263.

²⁵ KUCONIS, P. Nusikaltimų finansams, tiriamų sumarinio proceso tvarka, kriminalistinė charakteristika ir įrodinėtinos aplinkybės. *Kriminalistikos ir teismo ekspertizės problemos. Mokslo darbų rinkinys*. Vilnius, 1996, P. 24.

požymius sistemą. A. Barkauskas²⁶ kriminalistinę nusikalstamų veikų charakteristiką apibūdina kaip nusikaltimų kriminalistinių ypatumų ir dėsningumų sąrašą. Pastarųjų dviejų mokslininkų nuomonei yra pritartina, nes kriminalistinę nusikalstamos veikos charakteristiką suprasti tik kaip vieno iš jos elementų – nusikalstamos veikos padarymo būdo – apraišką yra per daug siaura. Toks kriminalistinės nusikalstamos veikos apibrėžimas nepriimtinas ir dėl to, jog mūsų analizuojamos nusikalstamos veikos atveju šis kriminalistinės charakteristikos elementas yra nesavarankiškas ir negali būti analizuojamas atsietai nuo kito elemento – mechanizmo.

Taigi kriminalistinę eismo įvykio charakteristiką galima apibūdinti kaip duomenų, padedančių efektyviai atskleisti ir tirti eismo įvykio aplinkybes bei turinčių pažintinę tiriamąją reikšmę, visuma.

Kiekvienos nusikalstamos veikos kriminalistinei charakteristikai yra būdingi tam tikri kriminalistinės charakteristikos elementai – kriminalistiniu požiūriu reikšmingų duomenų dalis, apibūdinanti tam tikrą nusikalstamų veikų rūšį pagal tam tikrą kriterijų. Kriminalistikos literatūroje nėra vieningos nuomonės, kokie kriminalistinės charakteristikos elementai yra būdingi eismo įvykiui. V. Gurskis²⁷ nurodo, kad šiai nusikalstamai veikai būdingi tokie kriminalistinės charakteristikos elementai: duomenys apie aplinką, mechanizmą, subjektą, priežastis, nusikalstamos veikos padarymo priemonių (transporto priemonės) techninę būklę. V. Gerasimovas²⁸ išskiria tokius elementus, būdingus eismo įvykių kriminalistinei charakteristikai, – duomenys apie mechanizmą, aplinką, nusikalstamos veikos padarymo priemones, nukentėjusiojo bei subjekto asmenines savybes. V. Karagodinas²⁹ nurodo, kad šiuo atveju svarbiausi kriminalistinės charakteristikos elementai yra šie – duomenys apie eismo įvykio situaciją, mechanizmą, subjektą bei nukentėjusįjį. E. Latauskienė³⁰ nurodo, kad eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką apibūdina tokie elementai: susiklosčiusi eismo įvykio aplinka, eismo įvykio būdų (mechanizmų) charakteristika, tipiniai materialiniai pėdsakai, pažeidėjo asmenybės bruožai, pagrindinės eismo įvykio priežastys.

Kriminalistikos literatūros, praktinės medžiagos analizė ir apibendrinimas leidžia daryti išvadą, kad pagrindiniai kriminalistinės eismo įvykio charakteristikos elementai yra:

- duomenys apie eismo įvykio būdą (mechanizmą);
- duomenys apie eismo įvykio priežastis;
- duomenys apie eismo įvykio aplinką;
- duomenys apie subjekto asmenybę;
- duomenys apie nukentėjusiojo asmenybę.

²⁶ BARKAUSKAS, A. Nusikaltimo tyrimo versijų teorijos realizavimo galimybės. *Jurisprudencija*. 2005, Nr. 65 (57). P. 39.

²⁷ ГУРСКИЙ, В. П. *Дорожно – транспортные происшествия: методика расследования. Учебное пособие*. Минск, 1992, С. 10.

²⁸ *Криминалистика* / Под. ред. ЯБЛОКОВА, Н. П., КОЛДИНА, В. Я. Москва, 1990, С. 423-424.

²⁹ *Криминалистика* / Под. ред. ГЕРАСИМОВА, И.Ф., ДРАПКИНА, Л. Я. Москва, 1994, С. 479.

³⁰ BURDA, R. et al. *Kriminalistikos taktika ir metodika*, Vilnius, 2004, P. 133.

Nusikalstamos veikos padarymo *būdas* turi būti suprantamas kaip žmogaus nusikalstamos veikos išorinės aplinkybės, kurias lemia objektyvūs ir subjektyvūs veiksniai. Jis suvokiamas kaip nusikaltėlio veiksmų (pasiruošimo, darymo, slėpimo) sistema, nukreipta nusikalstamam tikslui pasiekti³¹.

Eismo įvykis yra priskiriamas prie neatsargių nusikalstamų veikų. Tai reiškia, jog tokiai veikai iš anksto rengtis yra neįmanoma, jokie paruošiamieji veiksmai negali būti atliekami. Praktinės medžiagos analizė rodo, jog dažniausiai eismo įvykių padarymui yra būdinga vienos grandies struktūra, t.y. veikos padarymo būdas. Gali būti išskiriama ir dviejų grandžių struktūra – tai tie atvejai, kuomet asmuo savo veiksmais ne tik sukelia eismo įvykį, bet ir atlieka veiksmus, kuriais siekia paslėpti nusikalstamą veiką. Eismo įvykių slėpimo veiksmai gali būti labai įvairūs – pasišalinimas iš įvykio vietos, pėdsakų, likusių ant transporto priemonės sunaikinimas (pvz., suremontuojant transporto priemonę) ir t.t.

Eismo įvykio būdą, kaip savarankišką kriminalistinės charakteristikos elementą, išskiria tik Lietuvos mokslininkė – E. Latauskienė³². Užsienio mokslininkai (V. Gurskis³³, V. Gerasimovas³⁴, M. Chilobokas³⁵ ir kt.) eismo įvykio būdo nelaiko savarankišku charakteristikos elementu. Kaip teisingai nurodo V. Gerasimovas – eismo įvykio būdas, turintis savitų bruožų, dažniau vadina pagalbinį vaidmenį mechanizmo ir kitų kriminalistinės charakteristikos elementų atžvilgiu. Atsižvelgiant į tai, jog dėl eismo įvykio būdo, kaip savarankiško eismo įvykio kriminalistinės charakteristikos elemento, doktrinoje nėra vieningos nuomonės, šiame darbe eismo įvykio būdas, kaip eismo įvykio kriminalistinės charakteristikos elementas, yra analizuojamas, tačiau susiejant su kitu elementu – eismo įvykio mechanizmu.

Dažnai yra sunku atriboti, kokie duomenys yra priskirtini eismo įvykio būdai, o kokie – mechanizmui. V. Gerasimovas³⁶, nurodo, jog eismo įvykio būdas, kaip savarankiškas kriminalistinės charakteristikos elementas, dėl šios rūšies nusikaltimų savitumo, dažniausiai nagrinėjamas kaip asmenų elgesio ypatumai aplinkoje, buvusioje prieš eismo įvykį, veiksmai, kuriais asmenys stengėsi išvengti žalingų pasekmių ar veiksmai, kuriais stengtasi bent jau sumažinti žalingas pasekmes. Kiti mokslininkai – V. Karagodinas³⁷ bei V. Gurskis³⁸ – asmens veiksmus iki pavojingos situacijos atsiradimo, paties eismo įvykio metu bei po jo, priskiria eismo įvykio mechanizmui. Jei pritartume V. Gerasimovo minčiai, kad eismo įvykio padarymo būdas yra ir

³¹ KAŽEMIKAITIENĖ, E., MATULIENĖ, S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – vienas iš kriminalistinės justicijos informacinės sistemos modelio kūrimo pagrindų Lietuvoje. *Jurisprudencija*, 2005, Nr. 65 (57), P. 48.

³² BURDA, R. et al *Kriminalistikos taktika ir metodika*, Vilnius, 2004, P. 133.

³³ ГУРСКИЙ, В. П. *Дорожно – транспортные происшествия: методика расследования. Учебное пособие.* Минск, 1992, С.10.

³⁴ *Криминалистика* / Под. ред. ЯБЛОКОВА, Н. П., КОЛДИНА, В. Я. Москва, 1990, С. 423-424.

³⁵ *Криминалистика* / Под. ред. ОБРАЗЦОВА, В.А.. Москва, 1997, С. 697.

³⁶ *Криминалистика* / Под. ред. ЯБЛОКОВА, Н. П., КОЛДИНА, В. Я. Москва, 1990, С.424.

³⁹ *Криминалистика* / Под. ред. ГЕРАСИМОВА, И.Ф., ДРАПКИНА, Л. Я. Москва, 1994, С. 479.

³⁸ ГУРСКИЙ, В. П. *Дорожно – транспортные происшествия: методика расследования. Учебное пособие.* Минск, 1992, С.10

vairuotojo veiksmai iki pavojingos situacijos atsiradimo, tai reikėtų pripažinti tokius vairuotojo veiksmus kaip pvz., nedėmesingumą, atsipalaidavimą vairuojant transporto priemonę gerai žinomu kelio ruožu, kurie patys savaime nėra neteisėti, kaip pasirengimą padaryti nusikalstamą veiksą, o tai nesuderinama su tuo, jog eismo įvykis yra neatsargi nusikalstama veiksą ir čia nėra pasirengimo stadijos. Būtent dėl šio argumento yra pritartina V. Karagodino bei V. Gurskio nuomonei, kad vairuotojo veiksmai iki pavojingos situacijos kylimo, paties eismo įvykio metu bei po jo, yra priskiriami eismo įvykio mechanizmui, o ne padarymo būdui.

A. Gorbatkovas³⁹ nusikalstamos veikos padarymo mechanizmą apibūdina kaip įvairių (kriminalistiniu požiūriu svarbių) objektų, subjektų, santykių, ryšių, aplinkybių bei reiškinių sąveikos sistemą, kuri egzistuoja nusikalstamos veikos metu ir leidžia atkurti nusikalstamos veikos procesą, jo dinamiškumą, išskirti šio proceso etapus, nustatyti tiriamo įvykio detales bei išaiškinti galimas trūkstamų materialių ir idealių nusikalstamos veikos pėdsakų buvimo vietas. P. Kuconis⁴⁰ nusikalstamos veikos mechanizmą apibūdina lakoniškiau – kaip materialių nusikaltimo elementų sąveikos sistemą.

Vargu ar galima sutikti su P. Kuconio pateiktu nusikalstamos veikos mechanizmo apibūdinimu, nagrinėjant eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką. Eismo įvykis yra dinamiškas procesas, jo eigą nulemia ne vien tik materialūs nusikalstamos veikos elementai, bet ir asmenų, dalyvaujančių šiame procese elgesio ypatumai. Dėl šios priežasties eismo įvykio mechanizmą tiksliau būtų apibūdinti remiantis jau minėtu A. Gorbatkovo nusikalstamos veikos mechanizmo apibrėžimu, jį pritaikant prie analizuojamos nusikalstamos veikos specifikos.

Taigi eismo įvykio *mechanizmas* – tai kriminalistiniu požiūriu svarbių objektyvių ir subjektyvių eismo įvykio metu egzistavusių aplinkybių, reiškinių, santykių sąveikos sistema, padedanti atkurti jo procesą, dinamiškumą, išskirti įvykio etapus, nustatyti tiriamos nusikalstamos veikos detales bei išaiškinti galimas trūkstamų materialių ir idealių nusikalstamos veikos pėdsakų buvimo vietas.

V. Karagodinas⁴¹ nurodo, jog eismo įvykio mechanizme galima išskirti dvi stadijas – pirminę, kurioje dar nesusidaro avarinė situacija, ir tolimesnę, kurios metu ir įvyksta eismo įvykis.

Pirminėje įvykio stadijoje transporto priemonių judėjime atsiranda faktoriai, kurie pažeidžia funkcinę pusiausvyrą ir reikalauja papildomų transporto priemonių vairuotojų pastangų, kad būtų išlaikytos saugios eismo sąlygos. Tokiais faktoriais gali būti tiek išoriniai, tiek vidiniai transporto priemonių atžvilgiu reiškiniai. Prie išorinių priskirtini faktoriai: pėsčiųjų veiksmai šalia kelio, meteorologinės sąlygos (prasidėjęs lietus, sniegas), ypatinga eismo judėjimo režimo situacija tam tikrame kelio ruože ir pan. Vidiniams faktoriams priskirtini: transporto priemonės gedimai,

³⁹ GORBATKOV, A. *Kontrabandos tyrimas: daktaro disertacija*. Vilnius, 2005, P. 40.

⁴⁰ KUCONIS, P. Nusikaltimų finansams, tiriamų sumarinio proceso tvarka, kriminalistinė charakteristika ir įrodinėtinos aplinkybės. *Kriminalistikos ir teismo ekspertizės problemos. Mokslo darbų rinkinys*. Vilnius, 1996, P. 26.

⁴¹ *Криминалистика* / Под. ред. ГЕРАСИМОВА, И.Ф., ДРАПКИНА, Л. Я. Москва, 1994, С.479.

vairuotojo psichofiziologinės būklės anomalijos. Praktinės medžiagos analizė parodė, jog būdingiausi išoriniai faktoriai, tai būtent pėsčiųjų ir dviratininkų elgesys šalia kelio. Akcentuotina ir tai, kad žymiai daugiau eismo įvykių kilo dėl vidinių faktorių– dėl vairuotojų ir kitų eismo dalyvių psichofiziologinių savybių (girtumas, nedėmesingumas) ir netinkamų transporto priemonių eksploatavimas.

Reagavimas į minėtus faktorius dar nesukelia pavojingos situacijos eismo saugumui, tačiau gali pareikalauti papildomų vairuotojo pastangų, kurios įprastomis eismo sąlygomis nėra būtinos. Tokių faktorių atsiradimas reikalauja eismo dalyvių dėmesingumo, atitinkamų veiksmų atlikimo: transporto priemonės sustabdymo, greičio sumažinimo, garsinio signalo panaudojimo.

Tolimesnė stadija pasireiškia tuo, kad jos metu susidaro pavojinga eismo saugumui situacija ir jos metu įvyksta eismo įvykis. Šioje stadijoje dėl to, jog pats transporto priemonės vairuotojas netinkamai reaguoja į atsiradusią kliūtį (vidinį ar išorinį faktorių, pažeidžiantį eismo saugumą) arba kiti eismo dalyviai nereaguoja ar neadekvačiai reaguoja į vairuotojo veiksmus pirminėje stadijoje, transporto priemonės vairuotojas visiškai arba iš dalies praranda galimybę kontroliuoti įvykio eigą dėl ko ir susiformuoja nevaldoma pavojinga eismo saugumui situacija.

Tokios pavojingos eismo saugumui situacijos, anot V. Karagodino⁴², gali būti skirstomos į atviras ir užmaskuotas. Atvira situacija, tai tokia, kuri nėra netikėta eismo įvykio dalyviams. Jie turi galimybę laiku aptikti kylančios pavojingos situacijos požymius ir imtis veiksmų tokiam pavojui išvengti. Ar laiku bus aptikta tokia situacija, itin priklauso nuo pačių eismo dalyvių tokios situacijos suvokimo bei nuo jų psichofiziologinės būsenos, asmeninių savybių. Užmaskuotos pavojingos eismo saugumui situacijos metu egzistuoja tokios sąlygos, kurios neleidžia eismo dalyviams laiku aptikti tos situacijos pavojingumo.

Kaip matyti iš paties eismo įvykio mechanizmo apibrėžimo, tai nėra vien tik eismo dalyvių veiksmai iki pavojingos eismo saugumui situacijos susidarymo ir jos metu. Didelę reikšmę eismo įvykio mechanizmui turi ir kiti veiksniai, egzistavę tokios situacijos metu. Prie tokių veiksnių yra priskirtina ir transporto priemonių, dalyvavusių eismo įvykyje, techninė būklė, transporto priemonių judėjimo tuo metu ypatumai ir pan.

Tiek Lietuvos mokslininkų, tiek užsienio mokslininkų darbuose eismo įvykiai pagal mechanizmą yra skirstomi į rūšis. S. Skvernelis bei V. Giršvildas⁴³, eismo įvykius skirsto į susidūrimus, susidūrimus su dviračiais, užvažiavimus ant pėsčiojo, užvažiavimus ant kliūties, apvirtimus bei kitus eismo įvykius. B. Zotovas⁴⁴ išskiria: užvažiavimą ant pėsčiojo, dviratininko ar kliūties, susidūrimą, apsivertimą, keleivių iškritimą bei kitus. V. Karagodinas⁴⁵ išskiria tik tris eismo įvykių rūšis: susidūrimus, užvažiavimus bei apsivertimus. Akivaizdu, jog visi minėti

⁴² *Криминалистика* / Под. ред. ГЕРАСИМОВА, И.Ф., ДРАПКИНА, Л. Я. Москва, 1994, С. 481.

⁴³ GIRŠVILDAS, V., SKVERNELIS, S. *Neįskaitinės autoavarijos tyrimo metodika*. Vilnius, 1999, P. 5.

⁴⁴ АРЗУМАНЯН, Т. М. et al. *Руководство для следователей. Юридическая литература*. Москва, 1971, С. 677.

⁴⁵ *Криминалистика* / Под. ред. ГЕРАСИМОВА, И.Ф., ДРАПКИНА, Л. Я. Москва, 1994, С. 481.

mokslininkai išskiria beveik tokias pat eismo įvykių rūšis, traktuodami jas plačiau ar siauriau. Apibendrinus minėtų mokslininkų nuomones, galima išskirti tokias eismo įvykių rūšis: susidūrimus, užvažiavimus (ant pėsčiojo, dviratininko, kliūties), apvirtimus bei kitus eismo įvykius. Toks eismo įvykių skirstymas yra pats tinkamiausias, nes būtent taip eismo įvykiai yra skirstomi ir praktikoje.

Eismo įvykių rūšis galima apibūdinti taip:

Užvažiavimas (ant pėsčiojo, dviratininko, kliūties) – eismo įvykis, kurio metu transporto priemonė užvažiavo ant žmogaus ar jis pats atsitrenkė į važiuojančią kelių transporto priemonę arba transporto priemonė užvažiavo ant važiuojančio dviratininko ar jis pats atsitrenkė į važiuojančią transporto priemonę arba transporto priemonė užvažiavo ar atsitrenkė į kliūtį (tilto atramą, stulpą, medį, įkrito į duobę ir pan.).

Susidūrimas – eismo įvykis, kurio metu važiuojančios transporto priemonės susidūrė. Šiai rūšiai priskiriami susidūrimai su staiga sustojusia transporto priemone prieš šviesoforą, automobilių spūstyje ir pan. V. Karagodinas⁴⁶ papildomai nurodo, jog susidūrimus dar galima skirstyti detaliau: priešpriešine kryptimi važiuojančių transporto priemonių susidūrimas, ta pačia kryptimi važiuojančių transporto priemonių susidūrimas bei šoninis susidūrimas.

Apvirtimas (važiuojamojoje dalyje arba nuvažiavus nuo kelio) – eismo įvykis, kurio metu transporto priemonė apvirto. Šiai rūšiai nepriskiriami apvirtimai, prieš tai įvykus kitos rūšies eismo įvykiui.

Kiti eismo įvykiai – užvažiavimai ant gyvūnų, keleivių ar krovinio iškritimas iš važiuojančios transporto priemonės arba kritimas jos viduje.

Praktinės medžiagos analizės parodė, jog dažniausi eismo įvykiai – užvažiavimai ant pėsčiųjų (52 proc.) ir susidūrimai (37 proc.), visos susidūrimų rūšys yra vienodai dažnos.

Kitas reikšmingas kriminalistinės eismo įvykio, kaip nusikalstamos veikos, elementas yra **duomenys apie įvykio priežastis**. Šį elementą išskiria tik kai kurie mokslininkai: D. ir N. Balašovai bei C. Malikovas⁴⁷, V. Gurskis⁴⁸, N. Žoginas⁴⁹ ir E. Latauskienė⁵⁰. Manytume, kad duomenys apie eismo įvykio priežastis yra labai svarbūs, tiriant eismo įvykius ir renkant duomenis apie kitus kriminalistinės charakteristikos elementus, todėl šį elementą būtina analizuoti.

Priežastis, dėl kurių įvyksta eismo įvykiai, galima skirstyti į objektyvias ir subjektyvias. Būtent tokį eismo įvykio kilimo priežasčių skirstymą nurodo B. Zotovas⁵¹. D. ir N. Balašovai bei C.

⁴⁶ *Криминалистика* / Под ред. ГЕРАСИМОВА, И.Ф., ДРАПКИНА, Л. Я. Москва, 1994, С. 481-482.

⁴⁷ БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С. 462-463.

⁴⁸ ГУРСКИЙ, В. П. *Дорожно – транспортные происшествия: методика расследования. Учебное пособие*. Минск, 1992, С.10.

⁴⁹ АРЗУМАНЯН, Т. М. et al. *Руководство для следователей. Юридическая литература*. Москва, 1971, С. 677.

⁵⁰ BURDA, R. et al. *Kriminalistikos taktika ir metodika*. Vilnius, 2004, P. 133.

⁵¹ АРЗУМАНЯН, Т. М. et al. *Руководство для следователей. Юридическая литература*. Москва, 1971, С. 677.

Malikovas⁵² nurodo, kad eismo įvykio priežastys, tai yra psichologiniai, šalutiniai ir objektyvieji faktoriai, lemiantys pavojingos eismo saugumui situacijos atsiradimą ir eismo įvykio kilimą. Šiame darbe bus remiamasi B. Zotovo skirstymu ir priežastys grupuojamos į objektyvias ir subjektyvias, nes D. ir N. Balašovų ir C. Malikovo pateikiamas eismo įvykio priežasčių skirstymas yra netikslus. Nepateisinamas mokslininkų pateiktas priežasčių skirstymas į psichologines, kurios anot B. Zotovo, yra subjektyvios, bei šalutines, kurios tarsi iškrenta tiek iš subjektyvių priežasčių, tiek iš objektyvių. Toks netikslus eismo įvykio priežasčių skirstymas apsunkina šių priežasčių suvokimą bei tinkamų duomenų apie jas surinkimą.

Subjektyvios eismo įvykio kilimo priežastys, tai tokios, kurios susijusios su eismo dalyvių veiksmais ar neveikimu iki pavojingos situacijos susidarymo, pvz., asmuo neįsitikina, kad transporto priemonė yra tinkama eksploatuoti ir tokią transporto priemonę eksploatuoja. Pavyzdžiui, *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamojoje byloje Nr. 1-274-334/2008 nustatyta, jog traktoriaus K-701 vairuotojas V. S. nepatikrino, ar jo transporto priemonė yra techniškai tvarkinga, todėl nepastebėjo, kad nedega posūkių signalų žibintai. Važiudamas keliu Pasvalys – Panevėžys, jis pristabdė savo transporto priemonę ir pradėjo daryti posūkio į kairę manevrą. Iš paskos važiavusio automobilio SEAT Toledo vairuotojas A.G. nespėjo sustabdyti savo transporto priemonės ir susidūrė su traktoriumi K-701.*⁵³ Taip pat prie tokių priežasčių priskirtini ir tokie atvejai, kai pėstieji ar transporto priemonės keleiviai netinkamu elgesiu sukelia avarines situacijas.

Vairuotojo psichofiziologinė būseną bei asmeninės savybės taip pat gali būti priežastis eismo įvykiui kilti, todėl, tokius faktorius kaip vairuotojo neblaivumas, apsvaigimas nuo psichiką veikiančių medžiagų, nepatyrimas, nuovargis, nedėmesingumas vairuojant ir pan. turi būti priskiriami būtent prie subjektyvių eismo įvykio kilimo priežasčių. Pavyzdžiui, kitoje *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamojoje byloje buvo nustatyta, kad eismo įvykis kilo dėl to, jog automobilio AUDI 80 AVANT vairuotoja J. M., nepripratusi vairuoti savo sutuoktinio automobilio, sumaišė stabdžio ir sankabos pedalus, dėl ko nesugebėjo laiku sustabdyti savo transporto priemonės ir susidūrė su automobiliu OPEL KADET*⁵⁴.

Prie objektyvių eismo įvykio kilimo priežasčių priskirtinos tokios aplinkybės, kurios nepriklausė nei nuo transporto priemonės vairuotojo, nei nuo kitų eismo dalyvių valios, pvz., gyvūno išbėgimas į kelią, gatvių planavimo trūkumai, sugedę šviesoforai, kelio važiuojamosios dangos stovis, gatvių ir kelių dirbtinio apšvietimo trūkumai tamsiu paros metu ir pan.

Gali susidaryti tokios situacijos, kuomet eismo įvykis kilo tiek dėl objektyvių, tiek dėl subjektyvių priežasčių. Tokiu atveju yra būtina nustatyti, kurios iš šių priežasčių buvo lemiamos.

⁵²БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С. 462-463.

⁵³ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-274-334/2008.

⁵⁴ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-233-334/2008.

Baudžiamųjų bylų analizė rodo, kad itin retos tokios situacijos, kuomet eismo įvykis būtų kilęs vien tik dėl objektyvių priežasčių, nors paties objektyvių priežasčių egzistavimo negalima paneigti. Dažniausiai pasitaikančios objektyvios priežastys, tai yra netinkamas gatvių apšvietimas tamsiu paros metu⁵⁵, kelio važiuojamosios dalies dangos būklė.⁵⁶ Visais nagrinėtais atvejais lemiamą vaidmenį vaidino būtent subjektyvios priežastys, kurių dažniausia – tiek transporto priemonių vairuotojų, tiek pėsčiųjų neblaivumas.

Eismo įvykio priežastys yra glaudžiai susijusios tiek su eismo įvykio aplinka, tiek su nukentėjusių bei nusikalstamos veikos subjektų asmeninėmis savybėmis. Analizuojant praktinę medžiagą, pastebėta, jog tais atvejais, kai nusikalstamos veikos subjektu yra jaunas, mažą vairavimo patirtį turintis asmuo, pagrindinį vaidmenį vaidina subjektyvios priežastys, ypač susijusios su asmens psichofiziologine būkle: nedėmesingumas, nepakankamas KET reikalavimų išmanymas, savo jėgų pervertimas ir pan. Tais atvejais, kai eismo įvykį sukelia didelę vairavimo patirtį turintis asmuo, šalia subjektyvių priežasčių paprastai egzistuoja ir objektyvios priežastys.

Tiriant eismo įvykius, analizuojant kaip vyko visas šios nusikalstamos veikos procesas bei aiškinantis priežastis apie patį įvykį, yra labai svarbūs duomenys apie *aplinką*. Eismo įvykio aplinką, kaip savarankišką eismo įvykio kriminalistinės charakteristikos elementą išskiria daugelis analizuotų mokslininkų⁵⁷.

Aplinka turi būti suprantama, kaip visuma objektų ir jų būsenų, kuriems esant įvyksta eismo įvykis. Kaip teisingai nurodo tiek A. Gorbatkovas⁵⁸, tiek S. Matulienė⁵⁹, aplinka apibūdina pačią terpę, kurioje yra padaroma nusikalstama veika. Aplinka turi būti apibūdinama ne tik nusikalstamos veikos padarymo vieta ir laiku, bet ir informacija apie daiktinius, erdvinius, konstrukcinius, gamtinius klimatinius, fizikinius cheminius faktorius, kurie turi įtakos nusikalstamos veikos padarymui, jos eigai. Analizuojant eismo įvykių aplinką svarbiausias dėmesys turi būti kreipiamas į kelio būklę, oro sąlygas, matomumo sąlygas, eismo intensyvumą konkrečiame kelio ruože, paros ir metų laiką ir pan.

Analizuojant Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos pateikiamus duomenis⁶⁰, darytina išvada, kad eismo įvykiai įvyksta visais metų laikais, bet kuriuo paros metu. Lyginant su kitais metų mėnesiais, daugiau eismo įvykių kyla gegužės – lapkričio mėnesiais, tai yra šiltuoju ir šviesiuoju metų periodu. Paminėtina, kad daugiausiai per 2008 m. eismo įvykių įvyko vasarą, būtent šiuo metų laiku daugiausiai eismo įvykių užregistruota, kuriuos sukėlė neblaivūs asmenys. Avaringiausios

⁵⁵ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr. 1-290-749/2008 ir 1-357-591/2008.

⁵⁶ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-215-184/2008.

⁵⁷ Pavyzdžiui, BURDA, R. et al. *Kriminalistikos taktika ir metodika*. Vilnius, 2004, P. 133., *Криминалистика / Под ред. ЯБЛОКОВА, Н. П., КОЛДИНА, В. Я. Москва, 1990, С.424., ГУРСКИЙ, В. П. Дорожно – транспортные происшествия: методика расследования. Учебное пособие*. Минск, 1992, С.10 ir kt.

⁵⁸ GORBATKOV, A. *Kontrabandos tyrimas: daktaro disertacija*. Vilnius, 2005, P. 42.

⁵⁹ KAŽEMIKAITIENĖ, E., MATULIENĖ, S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – vienas iš kriminalistinės justicijos informacinės sistemos modelio kūrimo pagrindų Lietuvoje. *Jurisprudencija*, 2005, Nr. 65 (57), P. 148.

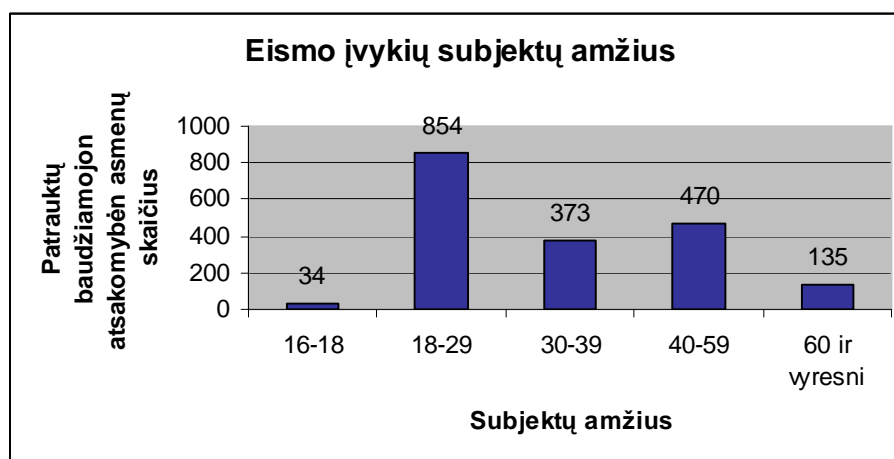
⁶⁰ Eismo įvykių Lietuvoje statistika [žiūrėta 2009m. vasario 17 dieną]. Prieiga per internetą: <http://www.lpept.lt/lt/statistika/2008/>

savaitės dienos – ketvirtadienis, penktadienis bei šeštadienis. Atsižvelgiant į paminėtus duomenis, galima teigti, jog daugiausiai eismo įvykių įvyksta būtent tuo metu, kuomet dauguma žmonių poilsiauja, yra atsipalaidavę, todėl galimai yra mažiau susikaupę, ne tokie dėmesingi.

Analizuojant eismo įvykių laiką, galima pastebėti, kad daugiausiai eismo įvykių įvyksta 17 – 19 valandomis, t.y. tuomet, kada yra intensyviausias transporto priemonių judėjimas.

Daugiausiai eismo įvykių įvyksta dieną, tai yra tuomet, kada geriausias matomumas, bei tuose kelio vietose, kur yra neįrengtas dirbtinis apšvietimas, ant sausos asfalto dangos, žymiai mažiau ant šlapios asfalto dangos, apsnigtos dangos bei sauso žvyrkelio. Šie duomenys parodo, kad eismo įvykiai įvyksta tuomet, kai sąlygos vairavimui yra tinkamos, o iš to seka išvada, jog esant palankioms vairavimo sąlygoms, vairuotojai būna labiau atsipalaidavę, mažiau sutelkę dėmesį, dėl ko įvyksta eismo įvykiai.

Kitas svarbus kriminalistinės charakteristikos elementas yra duomenys apie nusikalstamos veikos *subjektą*. Šios nusikalstamos veikos subjektu gali būti tik asmuo, kuris eismo įvykio metu vairavo transporto priemonę ir yra sulaukęs 16 metų. Eismo įvykių subjektų amžiaus diapazonas yra labai platus. Dauguma asmenų, patrauktų baudžiamojon atsakomybėn už šią nusikalstamą veiką yra pilnamečiai. 2008 m. už eismo įvykio sukėlimą baudžiamojon atsakomybėn buvo patraukti tik 34 nepilnamečiai⁶¹, o tai sudaro vos 1,8 proc. visų, už šią nusikalstamą veiką 2008 m. patrauktų, asmenų. Galima išskirti, kokios amžiaus grupės asmenys dažniausiai yra patraukiami baudžiamojon atsakomybėn už šios nusikalstamos veikos padarymą. Duomenys apie subjektų amžių atspindėti grafike:



Iš grafiko akivaizdžiai matyti, jog dažniausiai eismo įvykius sukelia 18 – 29 metų asmenys.

Pastebėtina, kad žymiai dažniau dėl eismo įvykio padarymo baudžiamojon atsakomybėn yra patraukiami vyrai, nei moterys. 2008 m. už šios nusikalstamos veikos padarymą baudžiamojon atsakomybėn patrauktas 1561 vyras (tai sudaro 84 proc. visų už šią nusikalstamą veiką

⁶¹ Informatikos ir ryšių departamento prie vidaus reikalų ministerijos pateikiami statistikos duomenys. [žiūrėta 2009m. vasario 6 d] Prieiga per internetą: < [20](http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/txt_file.phtml?fv=200812/f-1g-a-200812.data.txt&ff=<!--|1G-A|12|-->&tt=Duomenys%20apie%20itariumus%20(kaltinamus)%20ir%20nukentėjusius%20asmenis%20Lietuvos%20Respublikoje%20(Fo rma_1G-A)></p></div><div data-bbox=)

baudžiamojon atsakomybėn patrauktų asmenų) ir 304 moterys (16 proc. visų už šią nusikalstamą veiką baudžiamojon atsakomybėn patrauktų asmenų).

Kitas požymis, pagal kurį svarbu analizuoti eismo įvykių subjektą, yra apsvaigimas nuo alkoholio, narkotikų ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. 2008 metais 365 asmenys (20 proc. visų už šią nusikalstamą veiką baudžiamojon atsakomybėn patrauktų asmenų), sukėlė eismo įvyki būdami neblaivūs ir 2 asmenys (0,1 proc. visų už šią nusikalstamą veiką baudžiamojon atsakomybėn patrauktų asmenų), būdami apsvaigę nuo narkotikų ar psichotropinių medžiagų.

Dar vienas svarbus požymis eismo įvykio subjektų diferenciacijai – ar eismo įvykį sukėlęs asmuo turėjo teisę vairuoti transporto priemonę, ar ne. 2008 m. Lietuvoje įvyko 405 eismo įvykiai, kuriuose žuvo 74 žmonės ir buvo sužeisti 565, dėl teisės vairuoti neturinčių asmenų kaltės.

Praktinės medžiagos analizė parodė, kad dažniausiai, neturėdami teisės vairuoti transporto priemonę, vairuoja neblaivūs asmenys. Tokią tendenciją galima paaiškinti tuo, kad neblaivūs asmenys paprastai labai pasitiki savimi bei dažnai klaidingai mano, jog jie turi pakankamai gebėjimų vairuoti transporto priemonę bei tiki, kad policijos pareigūnai jų nesustabdytų vairuojančių. Būtent tokias priežastis paprastai ir nurodo tie asmenys, kurie būdami neblaivūs vairavo transporto priemones, nors ir neturėjo teisės vairuoti⁶².

Eismo įvykio subjektus svarbu analizuoti ir pagal tai, koks yra jų transporto priemonės vairavimo stažas. Baudžiamųjų bylų analizė parodė, kad dažniau eismo įvykius sukelia tie asmenys, kurie transporto priemonę vairuoja ne ilgiau kaip 2 metus⁶³.

Analizuojant praktinę medžiagą, pastebėta ir tai, kad dažniausiai eismo įvykius sukelia asmenys, turintys pagrindinį, vidurinį arba specialųjį vidurinį išsilavinimą. Analizuojant baudžiamąsias bylas nebuvo nustatyta nei vieno atvejo, kuomet dėl eismo įvykio sukėlimo buvo kaltas aukštąjį išsilavinimą turintis asmuo.

Informacijos apie nusikalstamą veiką gali suteikti ir duomenys apie *nukentėjusįjį*. Atsižvelgiant į šios nusikalstamos veikos specifiką, galima teigti, jog nukentėjusiuoju gali tapti bet kuris asmuo, nepriklausomai nuo jo amžiaus, lyties, užimtumo, asmeninių savybių ar vaidmens eismo įvykyje.

Dažniausiai eismo įvykiuose nukenčia pėstieji ir transporto priemonių keleiviai. Per 2008 m. Lietuvoje žuvo 174 pėstieji ir 156 keleiviai, kas sudaro 66,7 proc. visų žuvusiųjų, sužeisti buvo 1990 keleiviai, 1798 vairuotojai ir 1695 pėstieji⁶⁴. Pastebėtina, kad rečiausiai eismo įvykiuose nukenčia dviratininkai.

⁶² Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-847-529/2008 ir 1-263-768/2008.

⁶³ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-209-389/2008, 1-42-581/2008, 1-460-529/2008, 1-807-389/2008, 1-430-768/2008 ir 1-370-749/2008.

⁶⁴ Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos pateikiama statistika.[žiūrėta 2009 m. vasario 19 d.]. Prieiga per internetą: < http://www.lpept.lt/lt/statistika/2008/eismo_ivykiu_analize_2008.pdf >.

Nukentėjusiųjų, kaip ir šios nusikalstamos veikos subjektų, amžiaus diapazonas yra labai platus. Dažnai eismo įvykiuose nukenčia vaikai (per 2008 m. eismo įvykiuose žuvo 33 vaikai, sužeisti – 1163).

Praktinės medžiagos analizė atskleidžia tam tikrus dėsningumus, susijusius su nukentėjusiais. Pastebėta, jog eismo įvykiuose dažniausiai nukenčia vyresnio amžiaus pėstieji.⁶⁵ Tokie asmenys dažniausiai nukenčia šviesiu paros metu. Kartu pastebėtina ir tai, jog tais atvejais, kuomet įvyko eismo įvykis, kurio metu nukentėjo vyresnio amžiaus pėstysis, labai svarbu analizuoti tokio įvykio priežastis, nes dažnai vyresnio amžiaus žmonės nesegi atšvaitų, važiuojamąjį kelio dalį kerta ne specialiai tam skirtoje vietoje ir pan.

Taip pat analizuojant baudžiamąsias bylas, pastebėta, kad tas atvejais, kai eismo įvykio metu nukenčia transporto priemonės keleiviai, kurie eismo įvykio metu buvo apsvaigę nuo alkoholio, tai ir tos transporto priemonės vairuotojas eismo įvykio metu būdavo apsvaigęs nuo alkoholio⁶⁶.

Akivaizdu, jog duomenys apie nukentėjusį padeda surinkti duomenis apie kitus kriminalistinės eismo įvykio charakteristikos elementus: eismo įvykio priežastis, mechanizmą ar subjektą.

Taigi eismo įvykių kriminalistinė charakteristika yra labai svarbus informacijos šaltinis apie tiriamą nusikalstamą veiką, ji padeda kelti versijas, rinkti įrodomąją informaciją ir planuoti tyrimo eigą.

Kartu reikia pažymėti tai, jog pareigūnų anketavimo rezultatai rodo, kad respondentai neturi pakankamai žinių apie eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką, jos elementus bei koreliacinius ryšius tarp jų. Tokia išvada darytina, atsižvelgiant į anketavimo rezultatus, kurie rodo, jog net 60 proc. respondentų nurodė, kad kriminalistinė eismo įvykių charakteristika nepadeda kelti versijų. Ne mažiau nustebino ir pareigūnų atsakymai į klausimą, ar duomenys apie vieną kriminalistinės eismo įvykių charakteristikos elementą padeda surinkti duomenis apie kitus elementus. 75 proc. respondentų nurodė, jog tokie duomenys niekuo nepadeda rinkti informacijos apie kitus elementus. Vėlgi tai verčia manyti, jog pareigūnai neturi tinkamų žinių nei apie kriminalistinę nusikalstamos veikos charakteristiką, nei apie atskirus jos elementus bei koreliacinius ryšius tarp jų. Kartu reikia pastebėti, kad ir kriminalistikos literatūroje nėra pakankami dėmesio skiriama koreliaciniams ryšiams tarp atskirų kriminalistinės eismo įvykių charakteristikos elementų. Tokia doktrinos pozicija vertintina neigiamai, nes būtent koreliaciniai ryšiai tarp atskirų elementų ir padeda surinkti duomenis apie kitus charakteristikos elementus, o tai savo ruožtu palengvina pareigūnų darbą, tiriant eismo įvykius. Atsižvelgiant į tai kas išdėstyta, siūlytume daugiau dėmesio skirti tiek

⁶⁵ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-209-389/2008, 1-290-749/2008, 1-287-591/2008, 1-460-529/2008, 1-430-768/2008, 1-397-529/2008.

⁶⁶ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-610-334/2008, 1-81-581/2008, 1-847-529/2008 ir 1-42-581/2008.

doktrinoje, analizuojant eismo įvykių charakteristiką, jos elementus ir ryšius tarp jų, tiek praktikoje, rengiant mokymus, konsultacijas pareigūnams, tiriantiems eismo įvykius.

2. Tyrimo pradžios ir tyrimo planavimo ypatumai

2.1. Tyrimo pradžia ir pirminių duomenų, reikšmingų eismo įvykių tyrimui, surinkimas

Ikiteisminis tyrimas dėl eismo įvykių yra pradedamas tuomet, kai yra gaunama informacija apie tai, jog įvyko eismo įvykis, dėl ko atsirado BK 281 straipsnyje numatyti padariniai ir nėra aplinkybių, dėl kurių baudžiamasis procesas yra negalimas.

Informacija apie eismo įvykį gali būti gaunama iš įvairių šaltinių. Reikia pažymėti, kad KET 231.4 punktą nurodo, kad, jei eismo įvykio metu žuvo ar buvo sužalotas žmogus, eismo įvykio dalyviai turi apie tai pranešti policijai. Taigi iš to seka išvada, kad teoriškai visuomet informaciją apie įvykusį eismo įvykį policijos pareigūnai turėtų gauti iš eismo įvykio dalyvių. Pareigūnų anketavimo rezultatai, parodo, jog duomenys apie įvykusį eismo įvykį gaunami ne tik iš eismo įvykių dalyvių, bet ir iš įvykio liudytojų. Praktinės medžiagos analizė rodo, kad dažnai eismo įvykio dalyviai, tiek pėstieji ar dviratininkai, tiek transporto priemonių vairuotojai ar keleiviai iškart po eismo įvykio būna labai susijaudinę, sukręsti įvykusios nelaimės, todėl dažnai jie skuba priėti prie eismo įvykio metu nukentėjusių žmonių, o tuo tarpu šalia buvę įvykio liudytojai praneša apie įvykį policijai. Taip pat liudytojai apie eismo įvykį praneša ir tais atvejais, kai visi eismo įvykio dalyviai patiria stiprius sužalojimus, praranda sąmonę ir dėl objektyvių priežasčių negali apie įvykį pranešti policijai⁶⁷. Apie eismo įvykį dažniausiai praneša patys eismo dalyviai tuomet, kai eismo įvykis įvyksta nakties metu, užmiestyje ir pan., t.y. tais atvejais, kai nėra tiesioginių eismo įvykio liudytojų⁶⁸. Taip pat informacija apie įvykusį eismo įvykį gali būti gaunama ir vaizdo technikos, kuria stebimos miestų gatvės, pagalba.

Įmanomas ir toks atvejis, kai prokuroras ar ikiteisminio tyrimo pareigūnas pats nustato nusikalstamos veikos (šiuo atveju eismo įvykio) požymius, tačiau tokia situacija yra palyginus labai reta ir būdinga tiems atvejams, kai įvykus eismo įvykiui, nors ir kilus įstatymo numatytiems padariniams, ikiteisminis tyrimas nepradedamas, o yra surašomas tik administracinio teisės pažeidimo protokolas, ir tik po kurio laiko yra nustatoma, kad toks eismo įvykis yra ne administracinis teisės pažeidimas, o nusikalstama veika, už kurią gresia baudžiamoji atsakomybė. Būtent tokia situacija nustatyta *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamojoje byloje Nr. 1-81-581/2007: Kelyje Panevėžys – Aristava – Sitkūnai neblaivus A. S., vairuodamas automobilį AUDI 80, susidūrė su automobiliu FORD ESCORT, kurį vairavo A.S. Atvažiavę pareigūnai, nepatikrino AUDI 80 vairuotojo neblaivumo, surašė tik administracinio teisės pažeidimo protokolą ir dėl šio*

⁶⁷ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr. 1-140-591/2008, 1-209-389/2008, 1-274-334/2008, 1-307-749, 1-42-581/2008.

⁶⁸ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-263-768/2008, 1-200-768/2008.

eismo įvykio nebuvo pradėtas ikiteisminis tyrimas. Ikiteisminis tyrimas šiuo atveju buvo pradėtas tik tuomet, kai nukentėjusieji kreipėsi į policijos viršininką dėl to, jog nevykdomas tyrimas dėl eismo įvykio. Patikrinus surinktą medžiagą, buvo nustatyta, kad minėtas įvykis yra ne administracinis teisės pažeidimas, o galima nusikalstama veika, numatyta BK 281 straipsnio 2 dalyje. Tik per tarnybinį patikrinimą išsiaiškinus šį faktą, buvo pradėtas ikiteisminis tyrimas⁶⁹. Taip pat praktikoje egzistuoja ir tokios situacijos, kai dėl eismo įvykio nėra pradedamas ikiteisminis tyrimas, nes nėra aišku, kokie sužalojimai buvo padaryti nukentėjusiems ir ar iš viso jie buvo sužeisti. Kartais nukentėję asmenys iškart po eismo įvykio jokiais sužalojimais nesiskundžia, jaučiasi visiškai sveiki, o tam tikrus sveikatos sutrikimus pajaučia tik praėjus kuriam laikui⁷⁰. Tokiu atveju eismo įvykis yra traktuojamas kaip administracinis teisės pažeidimas, o paaiškėjus, kad atsirado baudžiamajame įstatyme numatyti padariniai, pradedamas ikiteisminis tyrimas. Dažniausia praktikoje sprendimo pradėti ikiteisminį tyrimą forma – rezoliucija, užrašoma ant pareigūnų, neturinčio teisės priimti sprendimo dėl ikiteisminio tyrimo pradėjimo, tarnybinio pranešimo.

Tik atitinkamo subjekto sprendimu pradėjus ikiteisminį tyrimą, gali būti atliekami proceso veiksmai. Pradėjus ikiteisminį tyrimą dėl galimai padarytos nusikalstamos veikos, numatytos BK 281 straipsnyje, tyrėjas privalo surinkti pirminius duomenis apie įvykusį eismo įvykį. Kokia informacija bus surenkama jau pačioje tyrimo pradžioje labai priklauso nuo susiklosčiusios tyrimo situacijos. Visais atvejais, jau tyrimo pradžioje tikslinga atlikti įvykio vietos apžiūrą bei joje esančių objektų apžiūras (transporto priemonės, lavono, daiktų), išsiaiškinti, kas yra nukentėjusieji, kas vairavo transporto priemonę, dalyvavusią eismo įvykyje, atlikti liudytojų, nukentėjusiųjų bei įtariamojo apklausas. Taip pat tyrimo pradžioje turi būti atliekama nukentėjusiojo kūno apžiūra (tyrimas), medicininiai (toksikologiniai) tyrimai (ekspertizės).

Tyrimo pradžioje gauta informacija turi būti analizuojama, nes tai padeda atsakyti į klausimus, ar kilęs eismo įvykis yra nusikalstama veika, ar administracinis teisės pažeidimas, ar surinktoje informacijoje nėra spragų, neatitikimų, prieštaravimų.

2.2. Tipinės eismo įvykių tyrimo situacijos, versijos ir pagrindinės tyrimo kryptys

Eismo įvykių tyrimas labai priklauso nuo to, ar tyrėjas pakankamai gerai planuoja savo darbą, ar atlieka visus reikiamas tyrimo veiksmus ir ar juos atlieka laiku ir pan. Tyrimo planavimas visų pirma priklauso nuo susiklosčiusios tyrimo situacijos. Eismo įvykių tyrimo situaciją galima apibūdinti, kaip šios nusikalstamos veikos tyrimo proceso būklę, kuri kinta, priklausomai nuo įvairių kriminalistiniu požiūriu reikšmingų veiksnių. Tokie veiksniai gali būti: eismo įvykio kilimo laikas ir vieta, paliktų pėdsakų stabilumas, jų užfiksavimo ir tyrimo galimybės, galinčios turėti

⁶⁹ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-81-581/2007.

⁷⁰ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-213-719/2008.

įrodomąją reikšmę informacijos turinys ir apimtis, eismo įvykį sukėlusio asmens požiūris į tyrimą, laikotarpis, kuris praėjo nuo paties eismo įvykio ir pan.

Tyrimo situacijos pagal įvairius kriterijus gali būti skirstomos į rūšis⁷¹, pavyzdžiui, pagal bendrumo laipsnį į tipines ir specifines (individualias); pagal proceso dalyvių santykių pobūdį į konfliktines ir nekonfliktines, pagal tyrimo etapus į pirmines, tarpines ir galutines, pagal palankumą tyrimui į palankias ir nepalankias ir kt. Šiame darbe daugiausiai dėmesio yra skiriama tipinėms eismo įvykių tyrimo situacijoms, nes būtent pastarosios yra reikšmingiausios kalbant apie eismo įvykių tyrimo metodiką. Jų pagalba yra planuojamas eismo įvykio tyrimo procesas bei procesinių veiksmų atlikimas.

Apie tipines tyrimo situacijas yra parašę nemažai mokslininkų⁷². D. ir N. Balašovai bei C. Malikovas, pagal tai, kiek laiko praėjus nuo eismo įvykio yra gaunami duomenys apie jį, tipines tyrimo situacijas skirsto į palankias ir nepalankias. Šiuo atžvilgiu palanki situacija yra tokia, kai apie eismo įvykį yra pranešama iškart arba praėjus labai nedaug laiko po jo. Nepalanki situacija – tokia, kai apie eismo įvykį informacija gaunama praėjus ilgesniam laiko tarpui (savaitei ar net keliems mėnesiams). Pareigūnų anketavimo analizė parodė, kad aprašoma nepalanki tyrimo situacija susiklosto itin retai. Dažniausiai duomenys apie eismo įvykį yra gaunami iš karto po jo.

Dar vieną eismo įvykių tyrimo tipinių situacijų skirstymą pateikia M. Chilobokas⁷³. Šio mokslininko siūlomo tipinių tyrimo situacijų skirstymo kriterijus - turima informacija apie eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės vairuotoją. Jis išskiria dvi tipines eismo įvykių tyrimo situacijas: a) vairuotojas yra žinomas (tai tokie atvejai, kuomet tiek transporto priemonė, tiek vairuotojas yra eismo įvykio vietoje arba, nors vairuotojas iš eismo įvykio vietos ir pasišalino su transporto priemone ar be jos, tačiau vis tiek turima informacijos apie jį); b) vairuotojas yra nežinomas (vairuotojas pasišalino su transporto priemone iš eismo įvykio vietos ir jokių duomenų apie jį neturima). Panašų tipinių eismo įvykių tyrimo situacijų skirstymą pateikia ir D. ir N. Balašovai bei C. Malikovas⁷⁴. Jie tipines eismo įvykių tyrimo situacijas skirsto pagal tai, ar įvykio vietoje yra nukentėjusysis, transporto priemonės vairuotojas ir transporto priemonė. Pagal šį kriterijų išskiriamos tokios tipinės tyrimo situacijos: a) vairuotojas, transporto priemonė ir nukentėjusysis yra įvykio vietoje arba dėl tam tikrų priežasčių jų nėra įvykio vietoje, tačiau apie juos turima informacijos; b) nukentėjusysis yra eismo įvykio vietoje, o transporto priemonės ir vairuotojo nėra; c) nukentėjusysis ir transporto priemonė yra įvykio vietoje, tačiau nėra vairuotojo.

⁷¹ Žr. *Криминалистика* / Под. ред. ГЕРАСИМОВА, И.Ф., ДРАПКИНА, Л. Я. Москва, 1994, С.49,

Криминалистика / Под. ред. ЯБЛОКОВА, Н. П. Москва, 1996.С.31 ir kt.

⁷² Žr. *Криминалистика* / Под. ред. ЯБЛОКОВА, Н. П., КОЛДИНА, В. Я. Москва, 1990, С. 426; БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С. 464; BURDA, R. et al. *Kriminalistikos taktika ir metodika*. Vilnius, 2004, P.; *Криминалистика* / Под. ред. ОБРАЗЦОВА, В.А. Москва, 1997, С. 699 ir kt.

⁷³ *Криминалистика* / Под. ред. ОБРАЗЦОВА, В.А. Москва, 1997, С. 699.

⁷⁴ БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С.465.

Toliau darbe bus analizuojamos pastarosios tipinės eismo įvykių tyrimo situacijos, nes būtent toks tipinių situacijų skirstymas, padeda efektyviausiai planuoti eismo įvykių tyrimą.

Pradėjus ikiteisminį tyrimą dėl nusikalstamos veikos, numatytos BK 281 straipsnyje, asmuo, tiriantis šią veiką, turi kelti šio įvykio versijas⁷⁵. Jomis remiantis, modeliuojamas eismo įvykio mechanizmas bei kitos įvykio aplinkybės.

Kriminalistikos literatūros⁷⁶ analizė leidžia teigti, kad tipinės eismo įvykių tyrimo versijos gali būti įvairios: dėl įvykio esmės (a) įvykio eismo įvykis, b) padarytas tyčinis nužudymas, panaudojant transporto priemonę kaip įrankį, c) eismo įvykio inscenizavimas, siekiant nuslėpti kitą nusikalstamą veiką), dėl eismo įvykio mechanizmo elementų (pvz., eismo įvykio dalyvių veiksmų, jų nuoseklumo, pėdsakų, aplinkos veiksnių), dėl eismo įvykio subjekto paprastai keliamos paieškos versijos. Visgi pagrindinės tipinės eismo įvykių tyrimo versijos yra: a) eismo įvykis įvyko dėl to, kad vairuotojas (ar vienas iš vairuotojų – susidūrimų atveju) pažeidė KET reikalavimus ir transporto priemonės eksploatavimo taisykles; b) eismo įvykis įvyko dėl to, jog pėstysis pažeidė KET reikalavimus; c) eismo įvykis įvyko dėl atsitiktinio aplinkybių susiklostymo, ko nei vairuotojas, nei kiti asmenys negalėjo numatyti; d) eismo įvykis kilo dėl grubaus nukentėjusiojo neatsargumo.

Pareigūnų anketavimo rezultatų analizė parodė, jog dažniausiai keliami versija yra susijusi būtent su vairuotojo KET reikalavimų pažeidimu, ganėtinai dažnai keliamos versijos, jog pėstysis pažeidė KET reikalavimus, grubus nukentėjusiojo neatsargumas arba atsitiktinai susiklostė aplinkybės, kurios nulėmė tai, jog įvyko eismo įvykis. Tokios versijos kaip inscenizacija arba transporto priemonės, kaip nusikalstamos veikos įrankio, panaudojimas yra keliamos itin retai.

Versijas, dėl ko kilo eismo įvykis gali kelti ir eismo įvykio dalyviai. Pastebėta, kad vairuotojai dažniausiai iškelia versijas, susijusias su tuo, jog pats nukentėjęs, nepaisant koks jo vaidmuo eismo įvykyje, buvo kaltas dėl eismo įvykio arba nurodoma, kad atsitiktinai susiklostė aplinkybės, dėl kurių vairuotojas negalėjo išvengti eismo įvykio. Tokiais atvejais, kuomet vairuotojai iškelia minėtas versijas, jie paprastai nurodo, kad negalėjo pastebėti kliūties, nes juos apakino priešpriešine kryptimi važiuosiu transporto priemonių šviesos, pėstysis į važiuojamąją dalį išbėgo prieš pat transporto priemonę, dėl ko buvo neįmanoma sustabdyti transporto priemonės, pėstysis ėjo per pėsčiųjų perėją, degant draudžiamam šviesoforo signalui ir pan.⁷⁷. Tikrindamas tokias ir visas kitas įmanomas tyrimo versijas, tyrėjas turi analizuoti liudytojų, nukentėjusių asmenų parodymus, itin atidžiai analizuoti įvykio vietos apžiūros, objektų tyrimo rezultatus, reikiama atvejais atlikti

⁷⁵ Teorinius kriminalistinių versijų klausimus nagrinėjo įvairūs mokslininkai, pvz., PALSKYS, E., KAZLAUSKAS, M., DANISEVIČIUS, P. *Kriminalistika*, Vilnius, 1985, P.186, BARKAUSKAS, A. *Kriminalistinės versijos*, Vilnius, 2000, P. 6-7 ir kt.

⁷⁶ АРЗУМАНЯН, Т. М. et al. *Руководство для следователей. Юридическая литература*. Москва, 1971, С. 683, *Криминалистика* / Под. ред. ЯБЛОКОВА, Н. П., КОЛДИНА, В. Я. Москва, 1990, С.424-425, BURDA, R. et al. *Kriminalistikos taktika ir metodika*. Vilnius, 2004, P. 133 ir kt.

⁷⁷ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-357-591/2008, 1-807-389/2008, 1-307-749/2008, 1-209-389/2008.

eksperimentą ir pan., t.y. atlikti visus įmanomus veiksmus tam, kad tokias versijas būtų galima atmesti arba patvirtinti.

Susiklosčius bet kuriai iš tipinių tyrimo situacijų, turi būti atliekami tokie tyrimo veiksmai: įvykio vietos apžiūra (kartu gali būti atliekamas ir įvykio vietos tyrimas), transporto priemonės apžiūra (tyrimas), lavono bei nukentėjusiojo kūno apžiūra (tyrimas), liudytojų, nukentėjusiųjų bei įtariamojo apklausos, parodymų patikrinimo veiksmai, daiktų, dokumentų, nukentėjusių asmenų drabužių poėmis ir apžiūra. Taip pat turi būti pateikiamos užduotys specialistams arba skiriamos reikiamos ekspertizės. Praktikoje dažniausiai atliekami nukentėjusiojo kūno tyrimai, toksikologiniai tyrimai, lavono tyrimai bei eismo įvykio tyrimai. Pažymėtina ir tai, kad visada turi būti nustatoma, ar vairuotojas nėra apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių priemonių, psichotropinių ir kitos svaigiųjų medžiagų⁷⁸. Be to, eismo įvykį tiriantys pareigūnai turi iš fizinių ar juridinių asmenų gauti svarbius tyrimui duomenis ir gauti dokumentus, kurie turi tyrimui svarbios informacijos. KET 231.3 punktas numato, jog įvykus eismo įvykiui, su juo susiję vairuotojai privalo pateikti teisę vairuoti transporto priemonę patvirtinantį dokumentą, transporto priemonės registravimo ir privalomosios techninės apžiūros dokumentus, transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimą (polisą). Susiklosčius pirmajai tyrimo situacijai, šie dokumentai pateikiami policijos pareigūnams, pirmiems atvykusiems į įvykio vietą. Susiklosčius antrajai ir trečiajai situacijai, tokie dokumentai turi būti išreikalaujami iš transporto priemonių vairuotojų, vadovaujantis BPK 97 straipsniu. Iš fizinių ar juridinių asmenų gali būti išreikalaujami ir kiti dokumentai ar jų kopijos: asmens ligos istorija, ambulatorinė ligo kortelė, priėmimo skyriaus ambulatorinė kortelė, greitosios medicininės pagalbos palydimasis lapas (šie dokumentai paprastai yra perduodami specialistams ar ekspertams, atliekantiems asmens kūno tyrimą), pažymos iš hidrometeorologijos tarnybos apie eismo įvykio metu buvusias meteorologines sąlygas, įtariamąjį charakterizuojanti medžiaga, VĮ „Regitra“ esantys dokumentai apie kelių transporto priemones, jų teisinį statusą ir savininkus, automobilių parke esančiuose kontrolės punktuose laikomuose transporto priemonių išleidimo į reisą žurnalai (pvz., jeigu eismo įvykyje dalyvavo maršrutinis autobusas), Lietuvos automobilių kelių direkcijoje prie Susisiekimo ministerijos bei regioninėse kelių tarnybose esantys dokumentai, kuriuose nurodoma informacija apie kelius bei jų būklę. Atlikto anketavimo rezultatai rodo, jog pareigūnų nuomone, eismo įvykių bylose pagal BPK 97 straipsnį gali būti išsireikalaujami tik dokumentai iš medicinos priežiūros įstaigų, hidrometeorologijos tarnybos bei įtariamąjį charakterizuojanti medžiaga. Akivaizdu, kad pareigūnų pateikiamas dokumentų sąrašas yra labai siauras ir, pabrėžtina, per siauras, siekiant sėkmingai iširti eismo įvykį.

⁷⁸ Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo taisyklių patvirtinimo“ analizė leidžia teigti, kad po eismo įvykio policijos pareigūnai privalo 1 valandos bėgyje po eismo įvykio pristatyti į sveikatos priežiūros įstaigą asmenį, vairavusį transporto priemonę, siekiant nustatyti ar jis nėra apsvaigęs nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų.

Pirmoji iš analizuojamų tyrimo situacijų yra pati palankiausia, nes nuo pat tyrimo pradžios yra palankiausios sąlygos surinkti tyrimui reikšmingą informaciją. Ši situacija dažniausiai susiklosto susidūrus transporto priemonėms.

Antroji bei trečioji situacijos dažniau susiklosto esant užvažiavimui ant pėsčiojo, dviratininko ar kliūtis bei apvirtimui. Pavyzdžiui, *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamojoje byloje Nr. 1-140-591/2008* nustatyta, kad *Panevėžio mieste, ties Marijonų gatvės 43 namu, neblaivus I. M., vairuodamas automobilį AUDI 90, parbloškė pėsčiųjų perėjoje vairuotojui iš kairės pusėsėjusį pėstijį J. B. Po eismo įvykio vairuotojas su transporto priemone pasišalino iš įvykio vietos. I. M. apklausos metu parodė, jog iš eismo įvykio pasišalino, nes nepastebėjo, jog kliudė pėstijį.*⁷⁹ Kitoje byloje nustatyta, jog *Panevėžio rajone, kelio Panevėžys – Skaisgiriai – Pušalotas 10 kilometro 950 metre, D. J., vairuodamas automobilį VW GOLF, nepasirinko saugaus greičio ir nuvažiavo nuo kelio. Iš eismo įvykio vietos pasišalino tiek eismo įvykį sukėlęs asmuo, tiek nukentėjęsysis (keleivis). Vėliau D. J. apklausos metu parodė, jog iš eismo įvykio vietos pasišalino, nes buvo šoko būsenoje ir labai išsigando*⁸⁰. Susiklosčius šioms situacijoms be jau minėtų veiksmų, kurie paprastai atliekami susiklosčius bet kuriai iš analizuojamų eismo įvykio tyrimų situacijų, turi būti atliekami daktiloskopiniai tyrimai (ekspertizės) (pvz., transporto priemonę vairavusio asmens nustatymui), kriminalistinės medžiagų ir gaminių tyrimai (ekspertizės), tyrėjas turi organizuoti pasislėpusio vairuotojo ar transporto priemonės paiešką, gali būti kviečiami kareiviai ir atliekamas vietovės „šukavimas“, taip pat gali būti atliekamos kratos, siekiant surasti eismo įvykyje dalyvavusią transporto priemonę ar kitus objektus, turinčius reikšmės nusikalstamai veikai tirti.

Kartu paminėtina ir tai, jog susiklosčius antrajai arba trečiajai tyrimo situacijai (kuomet eismo įvykio vietoje nėra vairuotojo), tikslinga atlikti eismo įvykių tyrimą „karštais pėdsakais“, siekiant kuo operatyviau rasti asmenį, galimai sukėlusį eismo įvykį. Tokiai nuomonei pritarė dauguma anketavimo dalyvių (75 proc.).

Tiek anketavimo rezultatai, tiek praktinės medžiagos analizė parodė, jog dažniausiai susiklosto pirmoji situacija – kuomet tiek eismo įvykį sukėlęs asmuo, tiek nukentėjęsysis, tiek transporto priemonė yra eismo įvykio vietoje.

3. Atskirų procesinių veiksmų atlikimo ypatumai

Tradiciškai nusikalstamų veikų tyrimas yra skirstomas į etapus. Pirminis tyrimo etapas prasideda nuo sprendimo pradėti ikiteisminį tyrimą iki tol, kol yra nustatomas įtariamasis ir jis pradeda aktyviai dalyvauti tyrime. Tolimesnis tyrimo etapas tęsiasi iki tyrimo pabaigos. Atsižvelgiant į šios nusikalstamos veikos tyrimo specifiką, reikia pastebėti, kad dažnai pirminis ir

⁷⁹ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-140-591/2008.

⁸⁰ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-213-719/2008.

tolimesnis tyrimo etapas sutampa, nes dažniausiai jau įvykio vietoje yra nustatoma, kas yra potencialus įtariamasis ir jis pradeda aktyviai dalyvauti tyrime. Dėl šios priežasties darbe nėra išskiriami pirminis ir tolimesnis tyrimo etapas, o tyrimo veiksmai nėra skirstomi į pirminius ir tolimesnius.

Praktinės medžiagos analizė rodo, kad, paprastai, tiriant eismo įvykius atliekami tokie procesiniai veiksmai: eismo įvykio vietos, transporto priemonės, nukentėjusiojo kūno (lavono) apžiūros (tyrimai), liudytojų, nukentėjusiųjų bei įtariamojo apklausos (šie veiksmai buvo atlikti visose analizuotose baudžiamosiose bylose); nukentėjusiųjų drabužių apžiūros (20 proc. analizuotų bylų), daiktų ir dokumentų apžiūros (15 proc.), parodymų patikrinimo veiksmai (40 proc.), eismo įvykio pėdsakų tyrimai (40 proc.).

Pareigūnų anketavimo rezultatai parodė, jog pagrindiniai procesiniai veiksmai eismo įvykių bylose yra tokie: įvykio vietos ir joje esančių tyrimui reikšmingų objektų (transporto priemonės, lavono) apžiūra (tyrimas), liudytojų, nukentėjusiųjų ir įtariamojo apklausos bei kūno tyrimas. Šiuos veiksmus, kaip būtinus, tiriant eismo įvykius, nurodė visi respondentai. 56 proc. anketavime dalyvavusių pareigūnų nurodė, kad, siekiant surinkti informaciją apie eismo įvykį, yra būtinas specialių žinių panaudojimas. Jų nuomone, be nukentėjusiųjų ir įtariamojo kūno tyrimo, šio tipo bylose turi būti atliekamas ir eismo įvykio tyrimas bei reikiama atvejais ir kompleksiniai tyrimai. 40 proc. respondentų nurodė, kad tiriant eismo įvykius yra būtini parodymų patikrinimo veiksmai, iš kurių, anot respondentų, dažniausiai turi būti atliekamas parodymų patikrinimas vietoje ir eksperimentas. Nei vienas iš respondentų nenurodė, jog turi būti atliekamos daiktų ar dokumentų, reikšmingų nusikalstamai veikai tirti, apžiūros, bet praktinės medžiagos bei doktrinos analizė rodo, kad šie procesiniai veiksmai tam tikrais atvejais turi būti atliekami⁸¹.

3.1. Apžiūra

Tiriant eismo įvykius, svarbiausia yra atlikti šių objektų apžiūrą: įvykio vietos, lavono, transporto priemonės, drabužių, dokumentų, transporto priemonės nuolaužų, dviračių ir kitų daiktų, turinčių reikšmę tyrimui. Šio procesinio veiksmo atlikimo pagrindai, subjektai ir eiga yra reglamentuojami BPK 207 straipsnyje.

3.1.1. Eismo įvykio vietos apžiūra

Tiriant eismo įvykius, įvykio vietos apžiūra yra svarbiausias informacijos, kuri gali būti pripažinta įrodymais, rinkimo būdas. Tinkamai neatlikus eismo įvykio vietos apžiūros, būtų itin

⁸¹ Taip pat nei vienas iš respondentų nenurodė, jog tiriant eismo įvykius, turi būti atliekama krata, poėmis, akistatos, bet tam tikrais atvejais šie veiksmai taip pat turi būti atliekami, pvz., susiklosčius tyrimo situacijai, kuomet vairuotojas iš įvykio vietos pasišalina su transporto priemone. Kartu pažymėtina ir tai, kad šių procesinių veiksmų atlikimas eismo įvykių bylose specifikos neturi.

sunku, o kartais netgi neįmanoma, kelti versijas, planuoti tyrimą, nustatyti įvykio mechanizmą, kitas eismo įvykio aplinkybes bei įvykio kaltininką.

Analizuojant praktinę medžiagą, pastebėta, kad ne visais atvejais įvykio vietos apžiūra yra atliekama kokybiškai. Dažnai šis veiksmas atliekamas skubotai, nėra surenkama visa reikšminga informacija, esanti eismo įvykio vietoje. Pareigūnams buvo pateiktas klausimas, kaip jie vertina eismo įvykio vietos apžiūros kokybę. 15 proc. respondentų nurodė, kad, jų nuomone, eismo įvykių vietos apžiūros kokybė yra aukšta, 30 proc. – ją įvertino kaip vidutinę ir net 55 proc. respondentų nurodė, kad eismo įvykio vietos apžiūros kokybė yra žema. Atsižvelgiant į tokius anketavimo rezultatus ir į tai, kad įvykio vietos apžiūra yra vienas iš svarbiausių eismo įvykių tyrimo veiksmų, šiame darbe jam yra skiriamas ypatingas dėmesys.

Įvairūs mokslininkai išskiria tiek tokius pačius, tiek ir skirtingus šio procesinio veiksmo uždavinius. I. Laucius ir J. Rutkauskas⁸² akcentuoja eismo įvykio vietos apžiūros uždavinius, kurie yra susiję tik su informacijos apie eismo įvykį rinkimu: nustatyti, ar tikrai buvo eismo įvykis, kiek yra nukentėjusių asmenų, ar padaryta didelė turtinė žala, koks tikslus autoįvykio laikas, nustatyti kokios rūšies yra eismo įvykis, kokios transporto priemonės likusios įvykio vietoje, o kokios pasišalino, nustatyti įvykio metu nukentėjusius asmenis bei įvykio liudytojus ir pan.

B. Zotovas⁸³ papildomai išskiria ir kitus svarbius eismo įvykio vietos apžiūros uždavinius – kuo greičiau atkurti normalų transporto priemonių judėjimą eismo įvykio vietoje bei pirmiausia eismo įvykio vietoje apžiūrėti tuos pėdsakus, kurie yra mažiausiai patvarūs, pvz., pėdsakai rodantys, kur buvo užvažiavimo ant kliūties ar susidūrimo vieta, ir tik po šių pėdsakų užfiksavimo reikia pereiti prie protektoriaus pėdsakų apžiūros, stabdymo pėdsakų apžiūros taip pat prie transporto priemonės apgadinimų apžiūros.

D. ir N. Balašovas bei C. Malikovas⁸⁴ prie įvykio vietos apžiūros uždavinių išskiria duomenų surinkimą tam, kad būtų galima iškelti pirmines tyrimo ir paieškos versijas bei kiekvieno įvykyje dalyvavusio asmens vaidmens nustatymą. Šių mokslininkų pozicijai yra pritartina, nes jau eismo įvykio vietos apžiūros metu tyrėjas turėtų ne tik rinkti informaciją, bet ir kelti pirmines versijas, nes tik tokiu atveju bus kryptingai renkama informacija, esanti eismo įvykio vietoje ir tokie tyrėjo veiksmai gali nulemti viso eismo įvykio tyrimo sėkmę.

Kriminalistikos literatūroje galima rasti įvairių nuomonių, kas yra eismo įvykio vietos apžiūros objektai. Antai austrų mokslininkas H. Steffanas⁸⁵ nurodo, jog svarbiausi informacijos šaltiniai įvykio vietoje yra: transporto priemonės ir žmonių padėtis po eismo įvykio, pėdsakai, esantys ant kelio, pėdsakai esantys ant transporto priemonės bei sužalojimai, kuriuos patiria eismo

⁸² *Tardytojo atmintinė* / Red. LAUCIUS, I., RUTKAUSKAS, J., Klaipėda, 1998, P. 97.

⁸³ АРЗУМАНЯН, Т. М. et al. *Руководство для следователей. Юридическая литература*. Москва, 1971, С. 678.

⁸⁴ БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С. 462-463.

⁸⁵ *Encyclopedia of forensic sciences* / Edit. SIEGEL, J., KNUPFER, G., SAUKKO, P. Amsterdam, 2000, P. 16.

įvykio aukos. V. Gurskis⁸⁶ nurodo, kad įvykio vietos apžiūros objektai yra kelio (gatvės) važiuojamosios dalies atkarpa, kur įvyko eismo įvykis, aplinkinė teritorija, kurioje išliko įvykio pėdsakai ir kiti objektai, reikšmingi tyrimui, lavonas bei transporto priemonės pėdsakai ir pati transporto priemonė bei žibintų stiklų šukės, dažų dalelės, tepalai, transporto priemonių nuolaužos ir kt. Šiai nuomonei pritartina, nes pirmuoju atveju apžiūros objektų sąrašas yra labai susiaurintas ir, apžiūrėjus tik H. Steffano išskiriamus objektus, nebūtų surenkama visa informacija, reikšminga tyrimui.

Eismo įvykio vietos apžiūrą galima suskirstyti į tris etapus: parengiamąjį etapą, kurį sudaro pasirengimas iki išvykstant į įvykio vietą bei pasirengimas atvykus į įvykio vietą, pagrindinį etapą ir baigiamąjį etapą.

Tam kad šis procesinis veiksmas būtų atliktas tinkamai ir būtų surasti bei užfiksuoti tyrimui reikšmingi duomenys, tyrėjas turi itin atsakingai pasiruošti šiam veiksmui dar prieš išvykstant į pačią įvykio vietą. Tyrėjas turi išsiaiškinti, kur konkrečiai yra įvykęs eismo įvykis, kaip yra saugoma įvykio vieta. Jeigu įvykio vieta nėra saugoma – nedelsiant turi būti organizuojama apsauga – vieta aptveriamą, panaudojant plastmasinius atitvėrimo stovelius bei polietileningą juostą su užrašu „POLICIJA“, jeigu sninga ar lyja – pėdsakai turi būti uždengiami⁸⁷. Tyrėjas privalo pasirūpinti, kad eismo įvykio vietoje būtų reguliuojamas eismas.

Tyrėjas turi įsitikinti, kad yra suteikta medicininė pagalba nukentėjusiesiems. Jei pagalba nėra suteikta – imtis veiksmų, kad tai būtų padaryta. Taip pat turi būti pasirūpinta, jog reikiama atvejais į eismo įvykio vietą išvyktų ne tik medicininė pagalba, bet ir priešgaisrinės, civilinės saugos tarnybos (pvz., kai į eismo įvykį pateko pavojingus krovinius gabenantis transportas) bei kitos tarnybos, galinčios iš nelaimės vietos pašalinti (nuvilkti) transporto priemones.

Prieš išvykdamas į įvykio vietą tyrėjas turi nuspręsti, kas dalyvaus įvykio vietos apžiūroje bei užtikrinti šių asmenų dalyvavimą. Įvykio vietos ir joje esančių objektų tyrimą apžiūros vietoje gali atlikti tik specialistai, todėl tyrėjas turi nuspręsti, kokie būtent specialistai turi dalyvauti atliekant šį veiksmą. Kaip nurodo K. Stungys⁸⁸, atliekant įvykio vietos apžiūrą turėtų dalyvauti šie specialistai: autotechnikas, teismo medikas, transporto trasologas, kurie ir atliktų objektų tyrimą apžiūros metu. Praktinės medžiagos analizė parodė, jog paprastai specialistai į įvykio vietą kviečiami labai retai. Analizuojant pasirinktas Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamąsias bylas, rastas tik vienas atvejis, kuomet eismo įvykio vietos apžiūroje dalyvavo specialistas ir pateikė išvadą.⁸⁹ Pareigūnų anketavimo rezultatai parodė, kad didžioji dalis respondentų mano, jog specialisto dalyvavimas yra būtinas (60 proc.), 30 proc. respondentų nurodė, kad specialisto dalyvavimas

⁸⁶ГУРСКИЙ, В. П. *Дорожно – транспортные происшествия: методика расследования. Учебное пособие.* Минск, 1992, С. 33.

⁸⁷ GIRŠVILDAS, V., SKVERNELIS, S. *Neįskaitinės autoavarijos tyrimo metodika.* Vilnius, 1999, P. 6.

⁸⁸ STUNGYS, K. *Autoįvykio vietos tyrimas.* Vilnius, 2000, P. 12.

⁸⁹ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-380-768/2008.

būtinai tik išimtiniais atvejais, pvz., kai keliama inscenizavimo versija, vairuotojas pasišalina iš įvykio vietos; 10 proc. anketavime dalyvavusių pareigūnų mano, jog specialisto dalyvavimas, atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą, yra absoliučiai nereikalingas. Tokia situacija, kuomet specialistas į įvykio vietą kviečiamas itin retai, vertintina neigiamai. Būtent specialistas gali padėti surasti ir užfiksuoti tyrimui reikšmingus pėdsakus, objektus, jo dalyvavimas gali pagerinti eismo įvykio vietos apžiūros kokybę, kuri šiuo metu vertintina kaip žema. Dėl išvardintų priežasčių, siekiant tobulinti eismo įvykių tyrimą, siūlytina, jog specialistai į eismo įvykio vietą būtų kviečiami kaip įmanoma dažniau.

Taip pat atsižvelgiant į eismo įvykio pobūdį, gali būti kviečiami į eismo įvykio apžiūros atlikimą ir policijos pareigūnai, tam kad reguliuotų transporto priemonių eismą bei užtikrintų eismo įvykio vietos apsaugą.

Tyrėjas, iki išvykdamas į eismo įvykio vietą, turi numatyti, kokios techninės kriminalistinės priemonės jam bus reikalingos, atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą. D. ir N. Balašovai bei C. Malikovas⁹⁰, nurodo, kad be kriminalisto lagaminėlio, kuris yra sukomplektuotas iš būtinausių priemonių ir reikalingas visais atvejais, į tokio pobūdžio apžiūrą taip pat turi būti paimami vaizdą įrašanti aparatūra bei fotografavimo priemonės, geodezinio matavimo priemonės (eklimetras, teodolitas), tam kad būtų galima išmatuoti kampus kelyje. Atsižvelgiant į oro sąlygas, gali būti naudojamos šiluminės – aerodinaminės mašinos, tam kad būtų ištirpdytas sniegas ir atrasti pėdsakai, esantys po sniego danga. Jeigu eismo įvykio metu transporto priemonė įvažiavo į vandens telkinį, tyrėjas turi į apžiūrą paimti portatyvinius echalotus, kad būtų galima išmatuoti vandens telkinių gylį bei atrasti jame paskendusias transporto priemones. Be to, jeigu į įvykio vietą reikia važiuoti tamsiu paros metu, naudinga yra paimti papildomus šviesos šaltinius. Pareigūnams pateiktoje anketoje buvo užduotas klausimas, kokie veiksniai lemia eismo įvykio vietos apžiūros kokybę. Daugelis respondentų atsakė, kad vienas iš pagrindinių veiksnių – turėjimas tinkamų techninių priemonių, kurių jie dabar neturi, pvz., respondentai nurodė, jog tamsiu paros metu yra itin sudėtinga tinkamai atlikti eismo įvykio vietos apžiūrą, nes nėra aprūpinti tinkama apšvietimo technika. Tokia situacija yra vertintina neigiamai, ir siekiant tobulinti eismo įvykio vietos apžiūros kokybę, pareigūnai turi būti aprūpinami reikiamomis techninėmis priemonėmis.

Atvykus į eismo įvykio vietą, tyrėjas turi atlikti parengiamuosius veiksmus, kurie sudarytų sąlygas tinkamai atlikti įvykio vietos apžiūrą. Kriminalistikos literatūroje⁹¹ nurodomi tokie pagrindiniai veiksmai, kuriuos tyrėjas turi atlikti, atvykęs į eismo įvykio vietą:

1. Jis turi įsitikinti, kad įvykio vieta yra tinkamai saugoma ir yra užtikrintas eismo reguliavimas;

⁹⁰ БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С. 466.

⁹¹ STUNGYS K. *Autoįvykio vietos tyrimas*. Vilnius, 2000, P. 17, БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С. 465, АРЗУМАНЯН, Т. М. et al. *Руководство для следователей. Юридическая литература*. Москва, 1971, С. 679.

2. Prieš pradėdamas apžiūrą, privalo išsiaiškinti, ar nepakito įvykio vieta nuo eismo įvykio momento, jei buvo tam tikri pakitimai, tai kokie ir kas juos padarė⁹². Informacija apie įvykio vietos pakitimus paprastai gaunama iš tiesioginių įvykio liudytojų, todėl tyrėjas turi išsiaiškinti, ar yra tiesioginių įvykio liudytojų ir kokią informaciją jie gali suteikti;
3. Tyrėjas privalo pasitikslinti, ar visi kviesti asmenys yra atvykę į eismo įvykio vietą;
4. Jeigu eismo įvykio vietoje yra nukentėjusiųjų, tyrėjas privalo imtis veiksmų, kad jiems būtų suteikta pirmoji medicininė pagalba ir iškviešti greitąją medicininę pagalbą, o tais atvejais, kai nėra galimybių to padaryti – organizuoti nukentėjusių asmenų pristatymą į medicinos įstaigą;
5. Tyrėjas turi nustatyti eismo įvykio vietos apžiūros ribas. Įvykio vietos apžiūros ribos nėra apibrėžtos – jos priklauso nuo eismo įvykio pobūdžio, situacijos. Jeigu eismo įvykis įvyko sankryžoje, rekomenduojama apžiūrėti pačią sankryžą, privažiavimus prie sankryžos, kelio žymėjimus bei kelio ženklus; jeigu transporto priemonė apsivertė posūkyje, tai tokiu atveju reikia atlikti viso posūkio apžiūrą. Minimalus tokio kelio ruožo, kurio apžiūrą reikia atlikti tokioje situacijoje, yra 300 – 400 metrų. Kriminalistikoje eismo įvykio vieta yra ne tik nusikaltimo padarymo vieta, bet ir vieta, kur gali būti surandami pėdsakai, daiktai bei kiti objektai, turintys reikšmės tyrimui. Šiame kontekste būtina paminėti ir B. Zotovo nuomonę, kad dažnai objektus, reikšmingus tyrimui, tuomet kai eismo įvykį sukėlęs vairuotojas pasišalina iš įvykio vietos, galima surasti už kelių kilometrų nuo pačios eismo įvykio vietos, nes asmuo, sukėlęs eismo įvykį, pavažiavęs keletą kilometrų, sustoja apžiūrėti savo transporto priemonę, įvertinti eismo įvykio metu padarytus transporto priemonės apgadinimus, ir, kiek įmanoma, juos pašalinti, siekdamas išvengti aplinkinių dėmesio. Tokiu būdu transporto priemonės vairuotojas palieka pėdsakus, kurie gali suteikti itin reikšmingos informacijos, identifikuojant transporto priemonę bei asmenį, pasišalinusį iš įvykio vietos.
6. Tyrėjas turi pasirinkti eismo įvykio apžiūros būdą. Eismo įvykio vietos apžiūrai tinkamiausias yra juostinis (frontinis) būdas, nes dažniausiai eismo įvykio vieta yra pailgos formos t.y. paprastai dauguma pėdsakų (pvz., stabdymo žymės, žibintų šukės, nukentėjusiojo pėdsakai) yra išsidėstę ant kelio ir žymiai mažiau jų galima aptikti šalia kelio.

Atlikus parengiamuosius veiksmus, pradedama eismo įvykio vietos apžiūra, t.y. pagrindinis įvykio vietos apžiūros etapas. Pagrindinį etapą taip pat galima suskaidyti į atskiras stadijas – statinę (bendrąją) ir dinaminę (detaliąją). Pirmosios stadijos metu įvykio vieta turi būti apžiūrima neliečiant joje esančių objektų. Šios stadijos metu yra užfiksuojama įvykio vietos aplinka. Vienas iš įvykio vietos aplinkos fiksavimo būdų yra fotografavimas. Šios stadijos metu pagal bendrąsias kriminalistinės fotografijos taisykles daromos orientacinės ir apžvalginės fotonuotraukos. Orientacinėje fotonuotraukoje siekiama visapusiškai parodyti eismo įvykio aplinką: vietovės reljefą,

⁹² Pakitimai eismo įvykio vietoje gali būti padaryti sąmoningai, siekiant sukurti tokią pėdsakų visumą, kuri patvirtintų norimą eismo įvykio versiją, pvz., pakeičiama lavono padėtis. Taip pat eismo įvykio vieta gali būti pakeista nesistengiant suklaidinti tyrėjo, pvz., nukentėjusieji išlaisvinami iš transporto priemonės.

kelio įrenginius bei sąlygas, šviesoforus, kelio ženklus ir žymėjimą, situaciją po eismo įvykio. Tokias nuotraukas tikslinga daryti iš keturių priešpriešinių taškų: du nuo ašinės kelio linijos ir du iš šonų. Vietos, iš kurių buvo fotografuojama, turi būti pažymimos eismo įvykio schemoje. Apžvalginė nuotrauka naudinga tuo atveju, kai ji padaryta panaudojant matuojamosios fotografijos galimybes. Tokia fotonuotrauka perteikia, kaip eismo įvykio pėdsakai išsidėstę erdvėje, jų matmenis. Praktinės medžiagos analizė parodė, jog eismo įvykio vieta nėra tinkamai fotografuojama. Baudžiamosiose bylose galima rasti orientacinių nuotraukų, tačiau apžvalginių – rasti nepavyko. Taip pat pastebėta, kad schemose nėra žymimos vietos, iš kurių buvo fotografuojama eismo įvykio vieta. Teigiamai vertintina tai, kad visgi eismo įvykio vieta yra fotografuojama, bet kartu reikėtų pabrėžti, jog pareigūnai, turėtų žinoti, kaip reikia tinkamai fotografuoti eismo įvykio vietą, nes kriminalistinės fotografijos taisyklės atitinkančios fotonuotraukos gali suteikti daugiau informacijos apie eismo įvykio vietą, situaciją po eismo įvykio, įvykio mechanizmą ir pan. Taip pat pareigūnai turėtų pažymėti schemoje vietas, iš kur buvo fotografuojama, nes tai reikalinga, siekiant vėliau tinkamai užfiksuoti parodymų patikrinimo veiksmų atlikimą. Be kriminalistinės fotografijos eismo įvykio aplinka gali būti fiksuojama filmuojant, atliekant įvairius matavimus bei įvykio vietą susiejant su supančia aplinka – nustatomas artimiausias kilometrų žymėjimo stulpelis, artimiausia gyvenvietė ar kitas stacionarus objektas (namas, elektros stulpas, gatvių dirbtinio apšvietimo stulpas ir pan. Nėra gerai kaip orientyrus naudoti medžius, nestacionarius (kilnojamuosius) prekybos kioskus ir pan.⁹³).

Tyrėjo veiksmai dinaminės (detaliosios) stadijos metu priklauso nuo situacijos, susiklosčiusios eismo įvykio vietoje. D. ir N. Balašovai bei C. Malikovas⁹⁴ nurodo, jog, jeigu įvykio vietoje yra lavonas, rekomenduotina, kad tyrėjas taip organizuotų apžiūros atlikimą, kad lavonas būtų apžiūrimas pirmiausia ir taip būtų sukuriama tolimesniam tyrimo grupės darbui teigiama psichologinė aplinka bei būtų galima susikoncentruoti į kitų objektų apžiūrą. Lavono padėtis fiksuojama apibrėžiant jo kontūrą tokia medžiaga, kuri yra atspari aplinkos poveikiui⁹⁵. Taip pažymėjus lavono vietą, jį galima išvežti į teismo medicinos laboratoriją ir tęsti įvykio vietos apžiūrą. I. Laucius ir J. Rutkauskas⁹⁶ nurodo, kad pirmiausiai turi būti apžiūrėti pėdsakai, kurie dėl meteorologinių ar kitų veiksnių gali būti sunaikinti. Jie nedelsiant turi būti nufotografuojami, išmatuojami bei aprašomi protokole. Pareigūnams pateiktoje anketoje buvo užduotas klausimas, nuo ko vertėtų pradėti eismo įvykio vietos apžiūrą – ar nuo lavono, ar nuo greitai kintančių pėdsakų. 95 proc. respondentų atsakė, jog eismo įvykio vietos apžiūrą reikia pradėti nuo greit kintančių pėdsakų, o ne nuo lavono, tik 5 proc. nurodė, jog tiek lavonas, tiek pėdsakai turi būti apžiūrimi vienu metu. Būtų klaidinga teigti, jog D. ir N. Balašovų bei C. Malikovo nuomonė, nuo ko turėtų

⁹³ GIRŠVILDAS, V., SKVERNELIS, S. *Neįskaitinės autoavarijos tyrimo metodika*. Vilnius, 1999, P.11.

⁹⁴ БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С. 466.

⁹⁵ *Криминалистика: Учебник для вузов* / Под. ред. БЕЛКИНА, Р. С. Москва, 2003, С. 845.

⁹⁶ *Tardytojo atmintinė* / Red. LAUCIUS, I., RUTKAUSKAS, J., Klaipėda, 1998, P. 98.

būti pradedama eismo įvykio vietos apžiūra, yra neteisinga, tačiau, mūsų manymu, tinkamiausia būtų taip organizuoti pareigūnų, dirbančių eismo įvykio vietoje, darbą, kad lavono ir galinčių pakisti ar išnykti eismo įvykio pėdsakų apžiūra būtų atliekama vienu metu.

Atlikdamas kelio apžiūrą, tyrėjas turi bendradarbiauti su specialistu, jei toks yra atvykęs į eismo įvykio vietą. Tyrėjas privalo pildyti protokolą, į kurį gali būti įrašoma specialisto teikiama išvada. Tyrėjas turi išmatuoti kelio ženklavimo linijų ilgį, protokole nurodyti, kaip matosi ženklavimo linijos. Taip pat tyrėjas turi išmatuoti važiuojamosios dalies, kelkraščių plotį ir visa tai fiksuoti protokole. Protokole taip pat turi būti nurodoma kelio reikšmė: magistralinis, krašto, rajoninis, vietinis. Būtina nurodyti ir kelio ar gatvės važiuojamosios dalies dangą: asfaltas, betonas, asfaltbetonis, skalda, žvyras, smėlis, bei kelio dangos paviršiaus būklę: šiurkšti, lygi, užteršta, sausa, šlapia, apsnigta, purus ar nuvažinėtas sniegas, apledėjusi, nes šios aplinkybės paprastai turi didelę įtaką eismo įvykiui, pvz., nuo važiuojamosios dalies paviršiaus būklės priklauso transporto priemonės stabdymo kelias. Protokole taip pat turi būti nurodoma, kokie kelio ženklai yra eismo įvykio vietoje ir kaip jie matosi – ar jie nėra sugadinti, ar jų neužstoja medžiai ar kiti objektai, ar yra pėsčiųjų perėja toje vietoje. Atsižvelgiant į galimas eismo įvykio vietos situaciją, protokole gali būti aprašomas ir šaligatvis, jeigu jis turėjo įtakos eismo įvykiui, jo padariniams arba jeigu ant šaligatvio yra likę eismo įvykio pėdsakų. S. Skvernelis ir V. Giršvildas⁹⁷ rekomenduoja, kad tyrėjas protokole nurodytų šaligatvio krašto aukštį nuo kelio važiuojamosios dalies. Tokiai rekomendacijai iš dalies yra pritartina, tačiau tik tais atvejais, kai eismo įvykio mechanizmui bei situacijai po eismo įvykio įtakos turėjo šaligatvis. Kitais atvejais fiksuoti jo aukštį nėra svarbu ir tai tik apkrautų pareigūnų darbą eismo įvykio vietoje, tačiau tokie duomenys nebūtų reikšmingi tyrimui. Eismo įvykio priežastis, pvz., kai transporto priemonė nuvažiuoja nuo kelio, gali būti ir kelio forma, todėl tyrėjas privalo nurodyti šiuos duomenis: ar tai tiesus ruožas, ar yra kelio vingis, įkalnė, nuokalnė. Taip pat reikia nurodyti ir kelio profilį: išgaubtas, horizontalus, skersinius ir išilginius kelio nuolydžius, juos išmatuoti ir nurodyti, į kurią pusę jie yra. D. ir N. Balašovai bei C. Malikovas⁹⁸ rekomenduoja, jeigu transporto priemonė nulėkė nuo kelio posūkyje, išmatuoti tokio posūkio radiusą. Tokiai rekomendacijai pritartina, kadangi duomenys apie posūkio spindulį gali būti labai svarbūs tiriant eismo įvykį ir nustatant jo mechanizmą. Jeigu eismo įvykio priežastimi galėjo būti kliūtys, esančios ant kelio – važiuojamosios dalies duobės, neuždengti kanalizacijos šuliniai bei kitos kliūtys (plytos, medžių šakos ir pan.), - jos turi būti nurodomos protokole, aprašant kokios konkrečiai tai kliūtys ir kurioje važiuojamosios dalies vietoje jos buvo. Tyrėjas turėtų apžiūrėti, ar ant kelio nėra provėžų, jei jos yra, jas reikia išmatuoti – tiek jų gylį, tiek plotį, reikia apžiūrėti, kas yra provėžose – smėlis, vanduo, suvažinėtas sniegas. Duomenys apie provėžas yra svarbūs, nes provėžų buvimas kelyje turi įtakos transporto priemonės valdymui ir manevravimui, t.y. šie duomenys gali padėti atskleisti

⁹⁷ GIRŠVILDAS, V., SKVERNELIS, S. *Neįskaitinės autoavarijos tyrimo metodika*. Vilnius, 1999, P.8.

⁹⁸ БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С. 467.

eismo įvykio mechanizmą. Praktikoje nėra fiksuojama, ar yra provėžos kelyje ir kas jose yra. Nors eismo įvykio dalyviai, duodami parodymus nurodo, jog kelyje buvo provėžos, jos buvo pilnos vandens ar sniego ir tai sukėlė sunkumų valdant transporto priemonę, nei vienu nagrinėtu atveju įvykio vietos apžiūros protokole nebuvo užsiminta apie provėžas⁹⁹. Akivaizdu, kad tai galima laikyti įvykio vietos apžiūros trūkumu, nes nėra surenkama svarbi informacija, o kartu nevykdomi šio procesinio veiksmo uždaviniai.

Atsižvelgiant į tai, kur įvyko eismo įvykis, tyrėjas turi fiksuoti skirtingus duomenis. Jeigu eismo įvykis įvyko sankryžoje, tyrėjas turi nurodyti atstumus nuo šviesoforų arba kelio ženklų iki kertamųjų gatvių važiuojamųjų dalių. Jeigu eismo įvykiui įtakos galėjo turėti kelkraštis, tyrėjas privalo protokole nurodyti, koks yra to kelkraščio plotis, kokia yra to kelkraščio danga, ar prie kelkraščio auga medžiai, krūmai, šie duomenys gali turėti įtakos nustatant, ar buvo įmanoma išvengti eismo įvykio užvažiuojant ant kelkraščio, taip pat nustatant kitas tyrimui svarbias aplinkybes.¹⁰⁰ Baigus kelio važiuojamosios dalies, jei reikia kelkraščių ir šaligatvių, apžiūrą, rezultatus užfiksavus protokole, tyrėjas privalo nurodyti kelio matomumo ir oro sąlygas. Pažymėtina ir tai, kad tiek kriminalistikos literatūroje¹⁰¹, tiek eismo įvykio apžiūros protokole reikalaujama išmatuoti tik kelio matomumą, t.y. nuotolį, kuriame iš vairuotojo vietos stebimi kelio ženklai, kelkraščio ir važiuojamosios dalies riba. Tai nėra visiškai pagrįstas reikalavimas. Kelio ženklai būna nudažyti specialiais dažais, kurie atspindi šviesą, todėl jie, tamsoje apšviesti transporto priemonės šviesų, matosi iš ganėtinai toli. Tikslingiau eismo įvykio vietoje būtų matuoti kliūties matomumą. Matomumas ir oro sąlygos protokole turi būti aprašomas labai išsamiai, nurodant, kada įvyko eismo įvykis – dieną ar naktį, ar eismo įvykio vietoje yra dirbtinis gatvės apšvietimas, ar jis veikia, kokiomis oro sąlygomis įvyko eismo įvykis – giedra, apsiniaukę, rūkas, lietus, sniegas, lijundra, pūga, stiprus šoninis vėjas. Taip pat turi būti nurodomi ir objektai, kurie galėjo turėti įtakos matomumui kelyje – medžiai, tvoros, reklaminiai skydai bei kiti objektai. Matomumas turi būti fiksuojamas iš vairuotojo vietos, kurioje jis buvo prieš patį eismo įvykį, nes tik tokiu būdu gauta informacija gali padėti atskleisti, ar vairuotojas galėjo objektyviai pamatyti kliūtį, pėstijį ar kitą transporto priemonę, bei nustatyti, ar vairuotojas turėjo objektyvią galimybę išvengti eismo įvykio.

Praktinės medžiagos analizė rodo, jog šie duomenys yra fiksuojami ganėtinai gerai, nes yra pildomas eismo įvykio vietos apžiūros protokolo priedas, kurio atskiros grafos nurodo, kokia informacija apie aplinką turi būti surinkta. Kartu reikia pastebėti, kad gana dažnai toks protokolo

⁹⁹ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-274-334/2008 ir 1-215-184/2008.

¹⁰⁰ GIRŠVILDAS, V., SKVERNELIS, S. *Neįskaitinės autoavarijos tyrimo metodika*. Vilnius, 1999, P.8.

¹⁰¹ GIRŠVILDAS, V., SKVERNELIS, S. *Neįskaitinės autoavarijos tyrimo metodika*. Vilnius, 1999, P.8.; БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С. 468; STUNGYS, K. *Autoįvykio vietos tyrimas*. Vilnius, 2000, P.17.

priedas yra užpildomas paviršutiniškai, neišsamiai¹⁰². Atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą gali būti braižoma ir eismo įvykio schema. Ant schemos privalo būti eismo įvykio dalyvių parašai.

Atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą, labai svarbu apžiūrėti transporto priemonių ratų pėdsakus – riedėjimo, stabdymo, šoninio slydimo, padangos protektoriaus, nes pagal juos galima nustatyti transporto priemonės važiavimo kryptį iki eismo įvykio ir po jo, krypties pokyčius, transporto priemonės vietą kelio važiuojamojoje dalyje smūgio metu, transporto priemonės greitį iki eismo įvykio. Minėti pėdsakai turi būti tiksliai aprašomi protokole, pažymimi schemoje bei tinkamai nufotografuojami. Taip pat reikia nurodyti stabdymo pėdsakų ilgį, pradžios bei pabaigos koordinates kelio važiuojamosios dalies pločio ir ilgio atžvilgiu. Transporto priemonės ratų pėdsakų apžiūra turėtų būti atliekama kartu su specialistais: autotechniku ir transporto trasologu. Bene svarbiausi transporto priemonių ratų pėdsakai – stabdymo pėdsakai, nes jie parodo, kaip transporto priemonė buvo stabdoma, t.y. ratų blokavimo pradžią ir transporto priemonės judėjimą blokuotais ratais (šliaužimą). Šie pėdsakai suteikia duomenų apie įvykio mechanizmą ir transporto priemonės techninę būklę. Jei randamas pėdsakas rodo, jog tikslus rato sukimasis pereina į amorfinį ir, blokavus ratus, pereina į ištisinį slydimo pėdsaką, tai liudija apie tai, kad stabdžių sistema yra tvarkinga ir kad vairuotojas pradėjo stabdyti iškart pamatęs kliūtį¹⁰³. Padangos, kuriose yra per mažas slėgis, palieka specifinį pėdsaką, banguojantis slydimo pėdsakas rodo, kad galimai buvo netvarkingi transporto priemonės amortizatoriai ir tai, kad vairuotojas nesilaikė saugaus atstumo ir transporto priemonę pradėjo stabdyti per vėlai. Susidūrimo vietą galima nustatyti pagal tai, jog pakinta slydimo pėdsakai – stabdymo žymė pasislenka į šoną smūgio kryptimi. Jeigu įvyksta priešpriešinis susidūrimas, stabdymo žymės gali nutrūkti arba pasidaryti mažiau matomos. Atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą ir tyrimą, tikslinga apžiūrėti pėdsakus, esančius po transporto priemonėmis. Dažni atvejai, kai po transporto priemone randami šoninio slydimo, stabdymo pėdsakai¹⁰⁴.

Apžiūrint stabdymo pėdsakus, neretai yra sudėtinga nustatyti tikrąjį stabdymo kelio ilgį, kadangi stabdymo kelias dažniausiai nesutampa su matomų stabdymo pėdsakų ilgiu. Transporto priemonei lėtėjant, neiškart lieka stabdymo pėdsakas, todėl matuoti reikia matomo pėdsako ilgį, taip pat reikia išmatuoti kiek ant kelio dangos matosi protektoriaus, jeigu protektoriaus nesimato, tai matuojamas tik slydimo kelias. Jeigu eismo įvykyje, dalyvavusi transporto priemonė, turėjo antiblokavimo sistemą (ABS), nebus įmanoma matyti slydimo pėdsakų, nes ratai neblokuojami. Transporto priemonės, turinčios antiblokavimo sistemą, stabdymo pėdsakai yra punktyriniai, nėra vientiso slydimo pėdsako. Stabdymo kelio išmatavimas turi lemiamą reikšmę, nes būtent pagal šį

¹⁰² Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-357-591/2008, 1-807-389/2008, 1-430-768/2008, 1-726-581/2008.

¹⁰³ БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С.468.

¹⁰⁴ STUNGYS, K. *Autoįvykio vietos tyrimas*. Vilnius, 2000, P. 17.

atstumą yra skaičiuojamas transporto priemonės greitis eismo įvykio metu, leidžia nustatyti, kokios buvo techninės galimybės eismo įvykiui išvengti.

Transporto priemonės ratų pėdsakai gali suteikti identifikacinės informacijos apie konkrečią transporto priemonę. Tokiu atveju reikia tiksliai užfiksuoti transporto priemonės ašių plotį, rato plotį, protektoriaus piešinio pobūdį ir individualius ypatumus, kurie atsiranda gaminant padangas ar jas eksploatuojant, transporto priemonės bazę.

Ratų pėdsakai turi būti tiksliai aprašomi protokole, matuojami, fotografuojami bei pavaizduojami eismo įvykio plane ar schemeje. Jei pėdsakai tiesūs ir lygiagretūs, fiksuojama jų pradžios ir pabaigos padėtis kelkraščio ir kelio ašies atžvilgiu. Jei pėdsakai lenkti, fiksuojama ir lenkimo padėtis kelkraščio ir kelio ašies atžvilgiu. Šie pėdsakai fotografuojami panoraminės fotografijos metodu, panaudojant mastelinę liniuotę, suskirstytą 10 cm nespaltotomis padalomis. Jei skiriasi kairiųjų ir dešiniųjų ratų pėdsakai, tai turi būti atskirtai matuojama abiejų ratų palikti pėdsakai. Jeigu stabdymo kelias yra nevientisas, t.y. su pertrūkimais, tai fiksuoti reikia kiekvieno tokio pertrūkimo ilgį ir tarpus tarp jų.¹⁰⁵ Jeigu įvykio vietoje randami įspaustiniai padangų pėdsakai, juos reikia ne tik nufotografuoti, bet ir padaryti gipso išlieją. Tai itin svarbu tuomet, kad transporto priemonės, dalyvavusios eismo įvykyje, nėra įvykio vietoje. Analizuotų baudžiamųjų bylų medžiaga rodo, kad transporto priemonės ratų pėdsakai nėra tinkamai fiksuojami. Jie ne visais atvejais yra aprašomi protokole bei ganėtinai retai yra fotografuojami. Paprastai jie fotografuojami nesilaikant kriminalistinės fotografijos taisyklių. Situacija, kuomet ratų pėdsakai yra fotografuojami netinkamai, gali būti vertintina tik neigiamai. Siekiant pagerinti eismo įvykio vietos apžiūros kokybę, pareigūnai turi tinkamai fiksuoti ten esančius pėdsakus.

Eismo įvykio vietos apžiūros metu yra būtina surinkti kuo daugiau informacijos, leidžiančios spręsti apie įvykio mechanizmą. Ypatingą reikšmę turi transporto priemonių susidūrimo vietos nustatymas. Apie susidūrimo vietą liudija ne tik transporto priemonių ratų pėdsakų pakitimai, bet ir stiklų duženos, plastmasių skeveldros, dulkių ir purvo dalelės, kurios nubyra nuo transporto priemonių apačios, išsilieję skysčiai, naudojami transporto priemonių eksploatavimui (tepalai, vanduo, antifrizas), pėdsakai, kurie susidaro smūgio metu, iškritus kroviniui, ant važiuojamosios dalies transporto priemonės nukritusių detalių palikti pėdsakai. Transporto priemonės dugną dengianti žemių, purvo bei antikorozinės dangos masė smūgio metu dažnai krenta iš po transporto priemonės, tačiau reikia turėti omenyje ir tai, kad žemės luitas smūgio metu gali nukristi iš po keleto transporto priemonės vietų, t. y. nebūtinai iš po detalių, kurios tiesiogiai lietsi smūgio metu. Stiklų, plastmasės šukės dažniausiai rodo pačią susidūrimo vietą, tačiau svarbu tai, kad žibintų šukių po susidūrimo lieka transporto priemonės judėjimo kryptimi apie 4 metrų atstumu. Taip pat ekspertiniai tyrimai rodo, kad stambesnės transporto priemonės žibintų šukės, sudužusios

¹⁰⁵ ГУРСКИЙ, В. П. *Дорожно – транспортные происшествия: методика расследования. Учебное пособие.* Минск, 1992, С. 15.

susidūrimo metu, nuskrieja toliau, o smulkios – arčiau susidūrimo vietos¹⁰⁶. Taigi, nors pagal plastmasinių detalių, stiklų šukes tiksliai nustatyti transporto priemonių susidūrimo vietos yra neįmanoma, tačiau šie pėdsakai gali padėti nustatyti apytikslę susidūrimo vietą. Siekiant gauti daugiau duomenų apie eismo įvykio mechanizmą, svarbu atkreipti dėmesį į šoninių transporto priemonės stiklų šukių vietą, nes pastarosios parodo transporto priemonės virtimo vietą.

Transporto priemonės plastmasinių detalių, stiklų šukes, dažų lako daleles, dulkių, purvo daleles, ledo, sniego gabalėlius, išsiliejusius eksploatavimui naudojamus skysčius reikia tinkamai užfiksuoti, kad tokius duomenis būtų galima panaudoti tolesniame eismo įvykio tyrime. Fiksuojant šiuos pėdsakus yra būtina nustatyti išsibarstymo vietą, jos ribas bei išsibarstymo ploto formą, stambesnių ir smulkesnių šukių, žemės gabalėlių išsibarstymo ribas. Transporto priemonės dalių pėdsakai, palikti ant kelio, turi būti detalieai aprašomi, nurodant formą, matmenis, susiformavimo kryptis. Visų šių pėdsakų padėtis fiksuojama kelio ašies ir kelkraščio atžvilgiu, jie turėtų būti nufotografuoti pagal metrinės fotografijos taisykles. Praktinės medžiagos analizė rodo, kad paprastai eismo įvykio vietos apžiūros metu yra fiksuojami susidūrimo pėdsakai, nurodoma smulkių žibintų šukių, plastmasių koncentracijos vieta, tačiau pastebėtina, kad dažniausiai tokie pėdsakai fiksuojami protokole ir eismo įvykio schemeje, bet rečiau – fonuotrukose. Manytume, kad tokie pėdsakai visgi turėtų būti fotografuojami, nes būtent nuotraukų pagalba tyrėjas gali susidaryti išsamesnį vaizdą apie situaciją po eismo įvykio, pėdsakų buvimo vietą. Stiklo šukės turi būti surenkamos, nes jų tolimesni tyrimai gali suteikti svarbios informacijos, padedančios identifikuoti konkrečią transporto priemonę. Surenkant tokias šukes, reikia paimti mažiausiai 1 cm² dydžio kiekvieno stiklo pavyzdžius ir juos atskirai supakuoti į plastikinius mėgintuvėlius ar dėžutes. Jei ant kelio dangos yra matyti transporto priemonių dažų dalelės, jos turi būti surenkamos chirurginėmis žnyplėmis ar pincetu ir supakuojamos į polietileningus maišelius arba į perlenktą popieriaus lapą, kuris turi būti įdedamas į voka¹⁰⁷. Labai svarbu yra tinkamai surinkti skysčius, naudojamus transporto priemonės eksploatavimui (antifrizas, tepalai, stabdžių skystis). Šios medžiagos gali padėti nustatyti ne tik eismo įvykio mechanizmą, bet ir suteikti informacijos, būtinos identifikuojant transporto priemonę. Identifikacijai labai svarbūs yra variklio tepalai, nes pagal juos yra įmanoma nustatyti, kada apytiksliai pagamintas automobilis, dalyvavęs eismo įvykyje. Tai galima nustatyti pagal tepalų rūšį, kurie gali būti mineraliniai, pusiau sintetiniai ar sintetiniai. Naujos transporto priemonės naudoja tik sintetinius tepalus, senos – mineralinius. Ant kelio ar kitų objektų išsilieję tepalai gali būti surenkami naudojant bet kokią švarią skystį sugeriančią medžiagą (virtuvinį šluostomąjį popierių, servetėlės ir pan.). Tokią medžiagą reikia supakuoti į hermetišką polietileningą

¹⁰⁶ STUNGYS, K. *Autoįvykio vietos tyrimas*. Vilnius, 2000, P. 28.

¹⁰⁷ *Įvykio vietos tyrimo atmintinė* / Red. DROBNYS, V., Vilnius, 2006, P. 75-76.

maišelį ar stiklinį indą su sandariu kamščiu¹⁰⁸. Šių pėdsakų tinkamas surinkimas ir užfiksavimas labai svarbus tuomet, kai eismo įvykio vietoje nėra transporto priemonės.

Priklausomai nuo eismo įvykio rūšies, būtina apžiūrėti ir užfiksuoti kojų slydimo, vilkimo, pėsčiojo tempimo žymes, pėdsakus, susidarančius partrenkus pėstįjį ar dviratininką, kraujo ir kitus biologinės kilmės pėdsakus. Šie pėdsakai turi būti aprašomi, nurodant jų matmenis ir vieta kelio ašies bei kelkraščio atžvilgiu. Drabužiai, batai, daiktai, biologinės kilmės pėdsakai, tiksliai juos ir jų buvimo vietą aprašius protokole bei nufotografavus, paimami toliau tirti. Nereikia itin smulkmeniškai aprašyti drabužių ar avalynės, nes taip bus bereikalingai apkraunamas protokolas, o šių objektų individualieji požymiai bus atskleisti, atliekant kitus procesinius veiksmus. Skirtingų asmenų drabužius, batus būtina pakuoti ir laikyti atskirai. Kraujo pavyzdžiai iš kraujo klanos turi būti paimami naudojant kelis tamponėlius. Jeigu kraujo klanas yra didelis, pavyzdžiai turi būti paimami skirtingose klanos vietose. Šie tamponėliai sudedami į specialius aplankus arba į perlenktus popieriaus lapus, kurie turi būti supakuojami į vokus ir saugomi sausoje ir vėsioje vietoje. Jeigu kraujo dėmės yra randamos ant sniego ar vandenyje, tai kruviną sniegą ar vandenį reikia surinkti švaria pipete ar švirškštu ir supilti į sausą mėgintuvėlį su kamščiu arba išpilti ant marlės ir išdžiovinti, vėliau tokia marlė turi būti supakuota į popierių. Jeigu kraujo dėmių yra randama ant kilnojamųjų daiktų, tokių kaip transporto priemonių dalys, drabužiai ir pan., tai reikia paimti visą objektą, ant kurio yra tos kraujo dėmės¹⁰⁹. Ant kiekvieno objekto ar pėdsako pakuotės turi būti aiškinamasis užrašas su medžiagos aprašymu ir objekto registracijos numeriu.

Jeigu eismo įvykio metu buvo užvažiuota ant pėsčiojo ar dviratininko, labai svarbu apžiūrėti, ar eismo įvykio vietoje yra pėsčiojo pėdsakų takelis, kuris leidžia nustatyti pėsčiojo ėjimo kryptį. Taip pat pagal pėdsakų takelį galima nustatyti, kokie buvo vairuotojo veiksmai po eismo įvykio. Radus pėsčiojo ar vairuotojo kojų pėdsakus, reikia juos nufotografuoti panoraminės fotografijos metodu, tiksliai aprašyti protokole bei nurodyti juos eismo įvykio schemoje. Pėsčiojo pėdsakai yra labai svarbūs, nes pagal juos galima nustatyti ar iki užvažiavimo momento jis ėjo, bėgo, stovėjo ir pan.

Baigus eismo įvykio vietos apžiūrą, turi būti patikrinama, ar viskas yra apžiūrėta, ar nereikia dar į ką nors atkreipti dėmesį. Baigiamojo etapo metu ne tik užpildomas eismo įvykio vietos apžiūros protokolas bei jo priedai, braižomos schemos, bet ir užfiksuojami bei surenkami visi tyrimui reikšmingi objektai.

Įvykio vietos apžiūros yra skirstomos į pirminę, pakartotinę ir papildomą. Praktinės medžiagos analizė parodė, kad nėra daromos pakartotinės ar papildomos eismo įvykio vietos apžiūros. Tokia situacija vertintina itin neigiamai. Kartais dėl objektyvių priežasčių (eismo įvykio vietos apžiūra atliekama tamsiu paros metu, nėra tinkamų techninių priemonių) gali būti sunku

¹⁰⁸ *Įvykio vietos tyrimo atmintinė* / Red. DROBNYS, V., Vilnius, 2006, P. 79.

¹⁰⁹ *Įvykio vietos tyrimo atmintinė* / Red. DROBNYS, V., Vilnius, 2006, P. 54.

surinkti visą įvykio vietoje esančią informaciją, todėl tokiais atvejais yra reikalinga atlikti pakartotinę eismo įvykio vietos apžiūrą.

Praktinės medžiagos analizė rodo, jog dažni atvejai, kai įvykio vietos apžiūrą atlieka ne tyrėjas, o kelių policijos patrulis¹¹⁰. Paprastai šių pareigūnų užpildyti eismo įvykio vietos apžiūros protokolai ir jų priedai būna neinformatyvūs, juose neužfiksuota reikiama informacija. Siekiant tobulinti eismo įvykių tyrimo kokybę, būtina, kad eismo įvykio vietos apžiūrą atliktų tyrėjas, kuris turi turėti žinių apie tai, kokie pėdsakai gali būti eismo įvykio vietoje, kaip reikia tinkamai juos fiksuoti, surinkti. Šiuo tikslu tyrėjai turi būti specialiai ruošiami, turi būti keliami jų kvalifikacija. Šiems pareigūnams turi būti rengiami mokymai būtent apie eismo įvykio vietos apžiūros tinkamą atlikimą. Turi būti rengiamos tikslios ir išsamios metodinės rekomendacijos, kaip tinkamai ir efektyviai atlikti šį procesinį veiksma.

Pareigūnų anketavimo rezultatai pagrindžia nuomonę, jog siekiant kelti eismo įvykio vietos apžiūros atlikimo kokybę, pirmiausia dėmesys turi būti skiriamas pareigūnų, kurie šį veiksma atlieka, kvalifikacijai. Tik 10 proc. respondentų nurodė, jog eismo įvykio vietos apžiūros kokybė priklauso vien tik nuo išorinių veiksnių – meteorologinių sąlygų, paros meto, tinkamų techninių priemonių. 90 proc. respondentų nurodė, jog be minėtų išorinių veiksnių, lemiamą vaidmenį atlieka pareigūnų, atliekančių eismo įvykio vietos apžiūrą, kvalifikacija.

3.1.2. Transporto priemonės apžiūra

Atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą, ypač atidžiai reikia apžiūrėti įvykyje dalyvavusias transporto priemones. Transporto priemonės apžiūra gali būti tiek sudėtinė įvykio vietos apžiūros dalis, tiek atskiras procesinis veiksmas. Atliekant šį veiksma turėtų dalyvauti specialistas autotechnikas, nes jo pagalba galima itin kokybiškai surinkti informaciją, būtiną tolimesniam tyrimui. Tiek kriminalistikos literatūroje (S. Stungys¹¹¹), tiek praktikoje transporto priemonės apžiūra skirstoma į išorinę ir techninę. Išorinės apžiūros metu yra nustatomi eismo įvykio pėdsakai, esantys ant transporto priemonių ar jose. Techninės transporto priemonės apžiūros metu tyrėjas, padedamas specialisto, jei toks dalyvauja apžiūroje, sprendžia apie transporto priemonės techninę būklę, ar jos eksploataavimo parametrai atitinka teisės aktų keliamus reikalavimus.

Pradėdamas transporto priemonės apžiūrą, tyrėjas privalo nurodyti transporto priemonių išsidėstymą įvykio vietoje. Tai turi būti nurodoma tiek protokole, tiek eismo įvykio schemoje. S. Skvernelis ir V. Giršvildas¹¹² rekomenduoja transporto priemonių padėtį nurodyti trimis matmenimis (du skersiniai, vienas išilginis) išmatavus atstumus nuo transporto priemonės ašių iki pasirinktų orientyrų. Kartais dėl eismo įvykio vietos ypatumų transporto priemonių padėtis trimis

¹¹⁰ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-290-749/2008, 1-82-581/2008, 1-215-184/2008, 1-140-591/2008 ir kt.

¹¹¹ STUNGYS, K. *Autoįvykio vietos tyrimas*. Vilnius, 2000, P.19.

¹¹² GIRŠVILDAS, V., SKVERNELIS, S. *Neįskaitinės autoavarijos tyrimo metodika*. Vilnius, 1999, P.11.

matmenimis gana sunku nurodyti. Tokiu atveju galima pasinaudoti spinduliniu metodu. Nurodžius eismo įvykio schemoje transporto priemonių išsidėstymą, reikia jas sunumeruoti. Tyrėjas įvykio vietoje turėtų mazginėje fotonuotraukoje užfiksuoti transporto priemonę ją supančioje aplinkoje, parodant jos ryšį su kitais objektais, padėti tarp jų.

Užfiksavęs transporto priemonių padėtį įvykio vietoje, tyrėjas gali pradėti išsamią transporto priemonės apžiūrą. Pradedant transporto priemonės apžiūrą, reikia nustatyti jos rūšį ir skiriamuosius ženklus. Taip pat svarbu, kad tyrėjas rastų transporto priemonės dalis ant kelio, kelkraštyje ar kitose vietose bei nustatytų, kuriai iš eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių tos detalės priklauso. Visus šiuos objektus tyrėjas turi užfiksuoti, nurodyti, pagal kokius požymius jie priskiriami konkrečiai transporto priemonei. Tokias detales reikia fotografuoti, darant detaliąsias fotonuotraukas. Praktinės medžiagos analizė rodo, jog itin retai daromos detaliosios fotonuotraukos. Paprastai transporto priemonių nukritusios detalės arba iš viso nefotografuojamos, arba tai daroma, nenaudojant mastelio. Toks, dažnai atsainus, požiūris į fotografavimą vertintinas neigiamai, kadangi nėra padaromos informatyvios fotonuotraukos iš eismo įvykio vietos, o tai savo ruožtu rodo, jog eismo įvykio vietoje nėra surenkami visi ten esantys duomenys.

Transporto priemonės apžiūrą eismo įvykio vietoje gali padėti nustatyti eismo įvykio mechanizmą. Pėdsakų analizavimas pradedamas nuo kontakto vietos nustatymo. Transporto priemonės apžiūros metu turi būti nustatyti ir užfiksuoti pėdsakai bei pažeidimai, susidarę ant transporto priemonių. Tyrėjas, apžiūrėdamas transporto priemonės pažeidimus, turi nustatyti, kokia transporto priemonės dalimi tokie pažeidimai galėjo būti padaryti. Apžiūrint transporto priemonės šonuose ar gale esančius apgadinimus, didėlis dėmesys turi būti kreipiamas į kitos eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės išsikišančias detales ir dalis, tokias kaip šoniniai galinio vaizdo veidrodėliai, priekinis ir galinis bamperis ir pan., nes būtent šiomis automobilio dalimis gali būti padaromi apgadinimai. Itin sudėtinga yra tinkamai užfiksuoti transporto priemonės išorėje esančius pėdsakus protokole. Aprašant išorinius transporto priemonių apgadinimus, reikia tiksliai nurodyti jų dydį, pobūdį (įlenkimas, sulankstymas, nubrozdinimas, lūžis ir pan.), geometrinę formą, vietą, atstumą nuo žemės paviršiaus. Sugadintos transporto priemonių vietos turėtų būti nurodomos transporto priemonės apgadinimų schemoje. Neretai tai padaryti gali būti sudėtinga, todėl geresnių rezultatų galima pasiekti fotografuojant arba filmuojant visus išorinius transporto priemonių pažeidimus. Pažeidimai turi būti fotografuojami pagal mastelinės fotografijos taisykles. Tyrėjas, jeigu tai yra įmanoma įvykio vietoje, turi apžiūrėti apatinę transporto priemonės dalį, siekiant nustatyti, ar nėra dėl eismo įvykio atsiradusių pakitimų, t.y. ar transporto priemonės detalės, esančios apatinėje dalyje yra techniškai tvarkingos. Turi būti užfiksuojamos (aprašomos protokole bei nufotografuojamos) visos apgadintos detalės, kurios galėjo palikti pėdsakus ant kelio dangos ar ant žmogaus kūno. Praktinės medžiagos analizė rodo, jog transporto priemonės apgadinimai nėra tinkamai apžiūrimi. Apgadinimų dydis nėra nurodomas, nors to ir reikalauja eismo įvykio vietos

apžiūros protokolo priedas, retai apgadalinimai yra fotografuojami kartu su masteliu. Analizuojant pasirinktas Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamąsias bylas, nepavyko surasti pavyzdžių, kad būtų apžiūrima apatinė transporto priemonės dalis. Pastebėta, kad dažnai eismo įvykio vietoje transporto priemonės apžiūra atliekama paviršutiniškai, tačiau vėliau neatliekama pakartotinė transporto priemonės apžiūra. Siekiant surinkti kuo daugiau duomenų apie eismo įvykį, transporto priemonė turi būti apžiūrima itin atidžiai, o jeigu dėl kokių nors priežasčių to padaryti neįmanoma, turėtų būti atliekama pakartotinė apžiūra.

Atsižvelgiant į eismo įvykio rūšį, tyrėjas turi ieškoti ir vertinti skirtingus pėdsakus. Transporto priemonių susidūrimo atveju, transporto priemonių apžiūrą yra tikslinga pradėti nuo kontaktavusių paviršių. Priklausomai nuo to, koks galėjo būti susidūrimas (priešpriešinis, šoninis ar transporto priemonėms važiuojant ta pačia kryptimi), turi būti itin dėmesingai apžiūrimos atitinkamos transporto priemonių dalys. Susidūrimo atveju ant transporto priemonės dalių gali būti likę kitos transporto priemonės dažų liekanų. Jos turi būti aprašomos protokole, nufotografuojamos bei paimamos tolesniems tyrimams. Geriausia tyrimui paimti eismo įvykyje dalyvavusių transporto priemonių dalis su nudažytais paviršiais. Jei yra neįmanoma to padaryti, skalpeliu turi būti surinktos dažų liekanos. Mokslinėje literatūroje rekomenduojama jas surinkti kartu su medžiaga, esančia po dažais (to negalima daryti, naudojant lipnią juostą)¹¹³. Lyginamieji visų sluoksnių dažų pavyzdžiai turi būti paimami nuo tų transporto priemonės dalių, kurios kontaktavo susidūrimo metu. Visi paimti dažų pavyzdžiai turi būti tinkamai supakuojami.

Jei eismo įvykio metu buvo užvažiuota ant pėsčiojo ar dviratininko, tyrėjas privalo labai atidžiai apžiūrėti priekines transporto priemonės dalis (priekinį bamperį, valstybinį numerio ženklą, priekinius žibintus ir pan.), nes būtent šiomis dalimis dažniausiai yra traumuojamas pėstysis ar dviratininkas. Apžiūros metu turi būti tiksliai aprašoma šių detalių deformacija, biologinės kilmės pėdsakai, purvo ar dažų atsisluoksniavimai, drabužių audinių likučiai, esantys ant minėtų transporto priemonės detalių. Visa tai turi būti nufotografuojama. Praktikoje eismo įvykyje dalyvavusios transporto priemonės ne visuomet yra fotografuojamos arba fotografuojamos netinkamai, siūlytina, tiriant eismo įvykius, iš draudimo bendrovių, išsireikalauti fotonuotraukas, jeigu po eismo įvykio tokios buvo daromos. Pastebėta, kad draudimo bendrovėse darytos transporto priemonių fotonuotraukos yra informatyvesnės, nei tas, kurias padaro pareigūnai.

Apžiūrėjus transporto priemonės išorę, tyrėjas turi apžiūrėti ir transporto priemonės saloną ar kabiną. Čia reikia apžiūrėti ir užfiksuoti valdymo prietaisų būklę, bėgių perjungimo svirties, rankinio stabdžio, elektroninės įrangos, spidometro ir kitų prietaisų parodymus. Praktikoje tai daroma itin retai, todėl siekiant surinkti kuo daugiau duomenų apie eismo įvykį, rekomenduotina, kad pareigūnai, atliekantys transporto priemonės apžiūrą, į šiuos transporto priemonės prietaisus atkreiptų dėmesį ir bet kokią reikalingą informaciją fiksuotų protokole bei nufotografuotų. Būtinybė

¹¹⁴ *Įvykio vietos tyrimo atmintinė* / Red. DROBNYS, V., Vilnius, 2006, P. 76.

apžiūrėti transporto priemonės vidų išskyla ir tuomet, kai numatoma, jog gali būti sunku nustatyti, kas vairavo transporto priemonę eismo įvykio metu. Esant tokiai situacijai, itin atidžiai turi būti apžiūrima vairuotojo vieta: vairas, pavaros, vairuotojo sėdynė, oro pagalvės, įlenkimai, kraujo pėdsakai ant stiklų, sėdynės, oro pagalvių, kitų automobilio dalių, svetimkūniai ant stiklo (plaukai, kraujas ir t.t.). Tyrėjas turi paimti pirštų pėdsakus nuo vairo, pavarų perjungimo svirties, galinio vaizdo veidrodėlių, nes dažnai asmuo, nuvalęs pirštų pėdsakus nuo vairo, bėgių perjungimo svirties ir kitų įrengimų, pamiršta nuvalyti pėdsakus nuo minėto veidrodėlio. Vairuotojo nustatymui tyrėjas taip pat turi surasti, užfiksuoti ir paimti ant vairuotojo sėdynės esančius plaukus, drabužių daleles, pluoštus, kraujo pėdsakus, seiles, kvapo pavyzdžius. Pavyzdžiui, *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamojoje byloje Nr.1-42-581/2008 nustatyta, kad iš karot po eismo įvykio nebuvo žinoma, kas vairavo transporto priemonę. Dėl šios priežasties įvykio vietoje iš transporto priemonės paimti raudonos spalvos skysčio, panašaus į kraują, pavyzdys nuo automobilio Mercedes Benz 100 D vairo bei nuo vairuotojo durelių vidinės pusės, kvapo pėdsakai nuo vairuotojo sėdynės bei foninio automobilio kvapo pavyzdys, mikrodalelės nuo vairuotojo sėdynės. Ir nors tolimesni odorologiniai, mikrodalelių bei kiti tyrimai nedavė konkretaus atsakymo, kas vairavo transporto priemonę, tačiau minėti tyrimai nurodė, kurie asmenys nevairavo transporto priemonės. Tokia informacija, kartu su kitais ikiteisminio tyrimo duomenimis, leido nustatyti, kas vairavo transporto priemonę eismo įvykio metu*¹¹⁴. Be to, apžiūrint salono vidų, reikia surinkti duomenis, kurie suteiktų informacijos apie transporto priemonę vairavusio asmens fizines savybes, pvz., ūgį. Tokie duomenys – tai atstumas tarp vairuotojo sėdynės ir vairo, šoninių bei galinio vaizdo veidrodėlių suregulavimas ir pan.

Kriminalistikos literatūroje (R. Belkinas¹¹⁵, W. Smockas¹¹⁶) rekomenduojama, siekiant nustatyti asmenį, vairavusį transporto priemonę, paimti iš automobilio salono kilimėlius bei stabdžių, sankabos ir akseleratoriaus pedalo galvutes, tam kad ekspertinio tyrimo metu būtų galima sulygtinti ant pedalų esančias grunto daleles su dalelėmis ant eismo įvykyje dalyvavusių asmenų avalynės. Vargu ar galima visiškai sutikti su šia rekomendacija, nes ant visų automobilio salone buvusių asmenų batų gali būti toks pat gruntas. Taip pat nurodoma, kad automobilio pedalai gali suteikti informacijos, apie tai kas vairavo transporto priemonę. Pedalų antspaudai gali likti ant batų padų, lūždamos pedalų galvutės taip pat gali palikti žymes.

Tyrėjas taip pat turi apžiūrėti, užfiksuoti ir esant reikalui paimti ir kitus objektus, esančius transporto priemonėje, tokius kaip dokumentai, alkoholio buteliai, kiti asmeniniai eismo dalyvių daiktai. Pavyzdžiui, *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamojoje byloje Nr. 1-213-719/2008, nustatyta, kad vairuotojas po eismo įvykio pasišalino iš įvykio vietos, tačiau jo asmenybė buvo greitai nustatyta, nes automobilio salone buvo rastas Lietuvos Respublikos piliečio pasas.*

¹¹⁴ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr.:1-42-581/2008

¹¹⁵ *Криминалистика: Учебник для вузов* / Под. ред. БЕЛКИНА, Р. С. Москва, 2003, С.847.

¹¹⁶ *Encyclopedia of forensic sciences* / Edit. SIEGEL, J., KNUPFER, G., SAUKKO, P. Amsterdam, 2000, P. 27.

Atlikus išsamią transporto priemonės išorinę apžiūrą, turi būti pradedama techninė apžiūra. Didelė dalis eismo įvykių įvyksta būtent dėl to, jog yra eksploatuojamos transporto priemonės, turinčios defektų. Tokie defektai gali atsirasti dėl netinkamos transporto priemonės priežiūros, ankstesnių apgadinimų arba įvairių prastai atliktų automobilio įrangos pakeitimų¹¹⁷. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 25 straipsnio 1 dalyje yra nurodyta, kad Lietuvos Respublikoje viešajame eisme leidžiama dalyvauti tik techniškai tvarkingoms motorinėms transporto priemonėms. Kokie konkrečiai reikalavimai keliami transporto priemonėms yra nurodoma KET 235 – 247 punktuose. Būtent antrosios transporto priemonės apžiūros stadijos – techninės – tikslas yra nustatyti transporto priemonės techninę būklę ir ar ji atitinka teisės aktų keliamus reikalavimus. Šios apžiūros metu yra patikrinamos tos sistemos, kurios turi įtakos saugiai transporto priemonės eksploatavimui, t.y. stabdžių sistema, vairo mechanizmas, išorinė signalizacija, apšvietimo prietaisai, važiuoklė. Tyrėjas turi nurodyti hidraulinės stabdžių sistemos vietas, kuriose išteka stabdžių skystis, stabdžių skysčio lygį, ar veikia pneumatinių stabdžių sistemos manometras, ar sistema sandari, jeigu eismo įvykyje dalyvavo transporto priemonė su priekaba, nurodyti, ar priekaboje įrengta stabdžių sistema, ar veikia stovėjimo stabdis. Atliekant vairo mechanizmo patikrinimą, reikia išmatuoti vairo ir vairo traukių laisvą eigą, šarnyrų ir traukių susijungimo ir pačių traukių ir šarnyrų būklę. Protokole turi būti nurodoma, ar veikia „STOP“ signalai, posūkio rodikliai, kiti šviesos prietaisai, žibintų bei atšvaitų būklė. Nustatinėjant kaip veikia transporto priemonės šviesos ir kaip vairuotojas matė kelią ir kliūtis, reikia įjungti automobilio variklį, o apšukos turi atitikti automobilio judėjimo greitį, nes nuo to priklauso šviesų stiprumas.¹¹⁸ Jei transporto priemonės žibintai sudužę, tikslinga apžiūrėti reflektorius ir sudužusias lemputes. Jei šviesos degė, volframo spiralė lemputėje bus išsilydžiusi palikdama spiralės galuose prie laikiklių išsilydimo pėdsakus ar tamsius taškučius ant lempos reflektoriaus paviršiaus. Jei šviesos nebuvo įjungtos, volframo spiralė, sudužus lemputei, subyra, ir jos dalys būna nepakeitusios spalvos (pilkos), o spiralė, nors ir subyrėjusi, bet neišsilydžiusi. Iš to, ar lemputės spiralės išsilydžiusios, ar subyrėjusios, galima nustatyti, ar degė, o jei taip, tai kokios – ilgosios ar trumposios, šviesos eismo įvykio metu¹¹⁹. Techninės apžiūros metu turi būti apžiūrimos padangos, procesiniuose dokumentuose nurodomas jų modelis, greičio indeksas, matmenis, ar atitinka protektoriaus gylis keliamus reikalavimus. Ratuose turi būti išmatuojamas oro slėgis, nes nuo oro slėgio padangose priklauso tiek transporto priemonės stabdymo kelias, tiek manevravimo galimybės. Praktinės medžiagos analizė parodė, jog techninė apžiūra atliekama ganėtinai paviršutiniškai. Jeigu eismo įvykio metu iš transporto priemonės salono ar kabinos iškrenta žmonės, turi būti patikrinama automobilio durų uždarymo sistema. Bet kokie sistemos gedimai, turėję įtakos

¹¹⁷ *Encyclopedia of forensic sciences* / Edit. SIEGEL, J., KNUPFER, G., SAUKKO, P. Amsterdam, 2000, P 9.

¹¹⁸ STUNGYS, K. *Autoįvykio vietos tyrimas*. Vilnius, 2000, P. 19.

¹¹⁹ STUNGYS, K. *Autoįvykio vietos tyrimas*. Vilnius, 2000, P. 34 – 35.

eismo įvykio padariniams, turi būti tiksliai aprašomi protokole ar specialisto išvadoje bei nufotografuojami.

Transporto priemonė gali būti apžiūrima ne tik eismo įvykio vietoje, bet ir praėjus kelioms dienoms po eismo įvykio, t.y. gali būti daroma papildoma arba pakartotinė apžiūra. Anketavimo rezultatai parodė, jog pareigūnų nuomone, naudingiausia transporto priemonę apžiūrėti pačioje eismo įvykio vietoje (šiai nuomonei pritarė 75 proc. respondentų), nes taip neprarandami svarbūs pėdsakai, kurie gali išnykti transportuojant automobilį taip pat apžiūrėjus transporto priemonę eismo įvykio vietoje, tam tikrus pėdsakus galima susieti su eismo įvykio aplinka. Kartu atkreiptinas dėmesys, kad ganėtinai dažnai dėl objektyvių priežasčių (apžiūra atliekama tamsiu paros metu, transporto priemonė per daug sugadinta, dėl ko neįmanoma tinkamai atlikti techninės apžiūros ir pan.) eismo įvykio vietoje, apžiūrint transporto priemonę, nėra surenkami visi reikalingi duomenys. Tokiu atveju, mūsų manymu, tikslinga atlikti pakartotinę transporto priemonės apžiūrą ir tokioje apžiūroje turėtų dalyvauti specialistas. Praktinės medžiagos analizė parodė, jog pakartotinės transporto priemonės apžiūros metu yra užfiksuojama žymiai daugiau pėdsakų nei tai buvo padaryta pirminės apžiūros metu eismo įvykio vietoje¹²⁰.

3.1.3. Lavono apžiūra

Lavono apžiūra taip pat yra sudėtinė eismo įvykio vietos apžiūros dalis¹²¹. Tai yra labai svarbus veiksmas, galintis suteikti daug vertingos informacijos tolimesniam tyrimui. Lavono apžiūroje turėtų dalyvauti teismo medikas, nes tik jo pagalba galima surinkti informaciją apie sužalojimus, jų eiliškumą, kaip buvo padaryti konkretūs sužalojimai. Kaip teisingai nurodo W. Eckertas¹²², teismo mediko dalyvavimas įvykio vietos apžiūroje svarbus ir tuo, kad tik pats dalyvaudamas, teismo medikas gali susidaryti tinkamą įspūdį apie visą situaciją, kurią perteikti protokolu ir fonuotraukomis yra neįmanoma. Lavono padėtis aplinkoje bei jo padėtis kitų svarbių objektų atžvilgiu, kraujo dėmių vieta ir dydis bei daugybė kitų aplinkybių, jų tarpusavio ryšiai teismo medikui padeda susidaryti įspūdį apie situaciją po eismo įvykio. Apžiūrint lavoną įvykio vietoje, pirmiausia turi būti užfiksuota jo padėtis kelio ašinės linijos, kelkraščio, transporto priemonės atžvilgiu. Geriausia lavono buvimo vietą pažymėti aplinkos poveikiui atspariais dažais. Iki atvykstant teismo medikui, lavono padėtis negali būti keičiama. Literatūroje (W. Eckertas¹²³) nurodoma, jog anksčiau nei teismo medikas pradės lavono apžiūrą įvykio vietoje, lavonas gali būti tik fotografuojamas. Pirmiausia fotografuojamas bendras lavono vaizdas, užfiksuojama jo radimo vieta, poza, drabužių būklė, arti esantys daiktai bei pėdsakai. Be bendro lavono vaizdo

¹²⁰ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-87-389/2008 ir 1-200-768/2008.

¹²¹ Savaime suprantama, kad nuodugnai apžiūrėti lavoną eismo įvykio vietoje nėra nei laiko, nei sąlygų, todėl papildoma lavono apžiūra gali būti atliekama teismo medicinos instituto ar jo padalinių patalpose.

¹²² ECKERT, W. G. *Introduction to Forensic Sciences Second Edition*. New York, 1997, P. 106.

¹²³ ECKERT, W. G. *Introduction to Forensic Sciences Second Edition*. New York, 1997, P. 107.

rekomenduojama stambiu planu pagal mastelinės fotografijos taisyklės nufotografuoti jo dalis, sužalojimus, transporto priemonės pėdsakus ant lavono ir kitus svarbius objektus. Praktinės medžiagos analizė rodo, kad lavonas įvykio vietoje nėra fotografuojamas.¹²⁴ Toks pareigūnų elgesys yra kritikuotinas, kadangi vėliau asmenys, kartu važiuavę transporto priemonėje su žuvusiuoju, gali teigti, kad transporto priemonę vairavo būtent žuvęs asmuo, o nufotografavus žuvusįjį galima išvengti tokių versijų išskelimo galimybės. Pažymėtina, kad nufotografavus lavoną eismo įvykio vietoje, ir taip užfiksavus jo padėtį kitų objektų atžvilgiu, yra suteikiama naudinga informacija teismo medikui bei patiems tyrėjams.

Atliekant lavono apžiūrą didžiausias dėmesys turi būti kreipiamas į tokias aplinkybes: lavono padėtį aplinkos atžvilgiu, sužalojimus, ant drabužių ir kūno esančius transporto priemonių pėdsakus, viršutinių ir apatinių drabužių pažeidimus. Minėti duomenys suteikia daug vertingos informacijos, galinčios padėti nustatyti įvykio priežastis, mechanizmą. Sužalojimų pobūdis ir jų vieta ant aukos kūno leidžia daryti prielaidas, kokia buvo nukentėjusiojo padėtis eismo įvykio metu, pvz., ar pėstysis ėjo ar jis buvo pervažiuotas jau gulintis ant kelio. Literatūroje nurodoma, kad lūžiai viršutiniame dubens trečdalyje rodo, kad asmenį kliudė sunkvežimis, o jei lūžiai yra ties keliais, tai tikėtina, kad asmuo buvo kliudytas lengvosios transporto priemonės¹²⁵. Protokole tyrėjas privalo pažymėti visus asmens sužalojimus: kaulų lūžius, kraujosruvas, žaizdas, užfiksuoti neįprastą kaulų judrumą bei nurodyti sužalojimo atstumą nuo bato pado apačios. Sužalojimų analizė taip pat leidžia daryti išvadas apie smūgio kryptį, transporto priemonės atskirų dalių, kuriomis galėjo būti kliudomas žmogus, ypatumus. Visi transporto priemonės pėdsakai ant lavono kūno ir drabužių turi būti tiksliai aprašomi protokole, nufotografuojami bei tokie objektai kaip dažų dalelės, stiklo šukės paimami tolesniems tyrimams. Itin didelę reikšmę sužeidimų aprašymas protokole ir nufotografavimas turi tuomet, kai iškyla klausimas, kas vairavo transporto priemonę eismo įvykio metu. Transporto priemonėse yra naudojami dviejų tipų stiklai. Priekinis stiklas yra sudarytas iš dviejų sluoksnių stiklo, tarp kurių yra vienas sluoksnis skaidraus plastiko. Šis stiklas sudūžta į šukes ir, dūžtant tokiam stiklui, žmogui padaromos plėštinės žaizdos, išilginės pjautinės žaizdos bei siauri ir ilgi įbrėžimai. Šoniniams langam ir galiniam transporto priemonės langui naudojamas vienasluoksnis grūdintas stiklas, kuris duždamas subyra į smulkius kubelius, kurie ant nukentėjusiojo kūno palieka kvadratelių, taškų formos žaizdeles¹²⁶. Pagal skirtingas žaizdas galima nustatyti, kas iš automobilio keleivių sėdėjo ant galinių sėdinių, o kas – automobilio priekyje. Ant lavono kūno turi būti ieškoma ir tokių žaizdų, kurios būdingos tik vairuotojui, t.y. tokie sužeidimai, kurie atsiranda žmogui smūgio metu atsitrengiant į vairą ar kitas automobilio salone esančias išsikišusias detales.

¹²⁴ Panevėžio apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-42-581/2008, 1-215-184/2008, 1-380-768/2008, 1-397-529/2007.

¹²⁵ АРЗУМАНЯН, Т. М. et al. *Руководство для следователей. Юридическая литература*. Москва, 1971, С. 680.

¹²⁶ *Encyclopedia of forensic sciences* / Edit. SIEGEL, J., KNUPFER, G., SAUKKO, P. Amsterdam, 2000, P.27.

Apžiūrint lavoną eismo įvykio vietoje, būtina atkreipti dėmesį į žuvusiojo kišenėse esančius dokumentus, asmeninius daiktus, kurie gali padėti nustatyti aukos asmenybę. Pavyzdžiui, *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamojoje byloje Nr. 1-215-184/2008, nustatyta, kad būtent pagal žuvusiojo kišenėje rastą vairuotojo pažymėjimą buvo nustatyta jo asmenybė ir tai leido operatyviai apie nelaimę pranešti aukos artimiesiems*¹²⁷.

Lavono apžiūros metu tyrėjas turi atkreipti dėmesį, ar nėra negatyvių aplinkybių. Itin svarbu teisingai ir išsamiai užfiksuoti sužalojimus, kurie pagal savo pobūdį ir lokalizaciją yra skirstomi į specifinius, būdingus ir nebūdingus. Specifiniai sužalojimai atspindi transporto priemonių dalių, kuriomis padaromi tokie sužeidimai, formą, dydį, reljefą. Būdingi sužalojimai yra tipiniai konkrečiai situacijai ir jie paprastai aptinkami kartu su specifiniais, pvz., sužalojimai, kurie randami pervažiavus pėsčiąjį, iškritus iš transporto priemonės. Nebūdingi sužalojimai yra tokie, kurie neturi minėtų požymių ir yra būdingi kitiems traumų atvejams¹²⁸. Apžiūrint sužalojimus svarbu atkreipti dėmesį ir į kraujo kiekį, randamą įvykio vietoje, t.y. ar kraujo kiekis atitinka sužalojimus, randamus ant aukos kūno.

Siekiant nustatyti negatyvias aplinkybes, tyrėjas turi atkreipti dėmesį į tai, ar gruntas, randamas ant aukos batų, sutampa su gruntu, esančių įvykio vietoje. Toks neatitikimas gali rodyti, kad asmuo buvo nužudytas kitoje vietoje, o į eismo įvykio vietą buvo atvežtas po mirties.

3.1.4. Drabužių, dokumentų ir kitų daiktų apžiūra

Tiriant eismo įvykius, gali prireikti apžiūrėti ne tik eismo įvykio vietą, transporto priemonę ar lavoną, bet ir įvairius kitus daiktus bei dokumentus, kurie yra reikšmingi tyrimui.

Eismo įvykio dalyvių drabužių apžiūra gali suteikti daug vertingos informacijos apie eismo įvykį, jo mechanizmą ir aplinkybes. Drabužių poėmis turi būti daromas ligoninėje ar teismo medicinos instituto padalinyje, kur yra atgabentas sužeistasis ar lavonas. Taip pat drabužius apžiūrai gali pateikti patys eismo įvykio dalyviai ar jų artimieji.

Praktikoje drabužių apžiūra atliekama gana dažnai. 70 proc. respondentų nurodė, jog drabužių apžiūra yra būtinas veiksmas, tiriant eismo įvykius, 19 proc. – tik kartais verta atlikti drabužių apžiūrą, 11 proc. – toks veiksmas yra absoliučiai nereikalingas. Praktinės medžiagos analizė rodo, jog šis veiksmas ne visada atliekamas tinkamai, daroma tam tikrų klaidų jau pačioje tyrimo pradžioje, kurios vėliau gali sukelti sunkumų siekiant gauti reikiamų asmenų drabužius.

Jau atlikdamas įvykio vietos apžiūrą, tyrėjas turi pasirūpinti, kad sužeistųjų asmenų drabužiai būtų tinkamai paimami ir saugomi. Jei nukentėjęs asmuo yra gabenamas į medicinos įstaigą greitosios medicininės pagalbos automobiliu, tyrėjas turi paaiškinti greitosios medicininės pagalbos automobilio brigadai, kad nukentėjusiojo drabužiai turi būti saugomi. Praktikoje taip nėra elgiamasi,

¹²⁷ Panevėžio apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr.: 1-215-184/2008.

¹²⁸ БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С. 470.

tokios situacijos dažnai išskyla dėl to, jog greitoji medicininė pagalba į eismo įvykio vietą atvyksta anksčiau nei policijos pareigūnai. Tinkamai neįspėjus greitosios medicininės pagalbos brigados bei kitų asmenų apie tai, jog drabužiai turi būti saugomi, gali būti prarandama galimybė vėliau atlikti drabužių poėmį ir juos apžiūrėti. Šiuo atveju galima paminėti pavyzdžius iš praktikos: *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamojoje byloje Nr. 1-397-529/2007 nustatyta, jog drabužių poėmis ligoninėje darytas praėjus pusei metų po eismo įvykio. Drabužių apžiūros metu buvo daromos fonuotraukos, kurios vėliau parodytos nukentėjusiojo giminaitėi. Ji parodė, kad tyrėjo apžiūrėti drabužiai nepriklausė nukentėjusiam asmeniui. Eismo įvykio metu nukentėjusiojo vilkėtus drabužius saugojo ji pati, bet kadangi niekas jos neprašė jų pateikti, ji juos išmetė.*¹²⁹ Šis konkretus pavyzdys dar kartą parodo, jog nėra tinkamai organizuojamas drabužių poėmis, asmenys nėra perspėjami, jog drabužiai, dėvėti eismo įvykio metu, turi būti saugomi ir pateikiami policijos pareigūnams. Dar vienas pavyzdys nustatytas *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamojoje byloje Nr. 1-42-581/2008, kurioje nustatyta, jog nebuvo įmanoma gauti kai kurių eismo dalyvių drabužių, dėvėtų eismo įvykio metu, nes ligoninės personalas jų neišsaugojo, taip pat vieno nukentėjusiojo sugyventinė jo dėvėtus drabužius išmetė, nes jie buvo nebetinkami dėvėti.*¹³⁰ Taigi tyrėjai privalo pasirūpinti, kad eismo įvykio dalyvių drabužiai būtų tinkamai saugomi, nes to neatlikus prarandama galimybė gauti itin reikšmingos informacijos apie eismo įvykį.

Aptikti vilkimo, pervažiavimo, transporto priemonių vidinės įrangos ir kiti pėdsakai, plyšimo žymės aprašomi protokole, nurodant juos apibūdinančius požymius, matmenis, išsidėstymą. Pakankamai dažnai daiktų apžiūros metu buvo daromos fonuotraukos. Pažymėtina, kad drabužiai paprastai fotografuojami, nenaudojant mastelinės liniuotės. Tokios fonuotraukos yra tinkamos, tačiau patartina naudoti mastelį tam, kad fonuotraukos suteiktų daugiau informacijos, būtų galima susidaryti išsamesnį vaizdą.

Dokumentų apžiūra praktikoje nėra atliekama dažnai. Eismo įvykių bylose paprastai apžiūrimi šie dokumentai: vairuotojo pažymėjimas, transporto priemonės registravimo ir privalomosios techninės apžiūros dokumentai, transporto priemonės valdytojo civilinės atsakomybės privalomojo draudimo liudijimas (polisas). Šių dokumentų apžiūra paprastai atliekama tais atvejais, kuomet jų vairuotojai nepateikia eismo įvykio vietoje. Taip pat minėtus dokumentus reikia apžiūrėti, jeigu išskyla abejonė dėl tokių dokumentų tikrumo.

Be jau paminėtų dokumentų gali būti apžiūrimi ir kiti dokumentai, kurie randami eismo įvykio vietoje. Tokių dokumentų apžiūra gali padėti nustatyti eismo įvykio metu nukentėjusiųjų asmenybes.

Jeigu eismo įvykio metu buvo užvažiuota ant dviratininko būtina apžiūrėti dviratį. Automobilio priekiu partrenkus dviratininką, dviračio rate galima pastebėti trikampio formos

¹²⁹ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-397-529/2007.

¹³⁰ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-42-581/2008.

įlenkima, kurio viršūnė nukreipta į rato ašį. Trikampio viršūnė rodo jėgos veikimo dviračio ir automobilio judėjimo kryptis smūgio metu.¹³¹ Dviračio, kaip ir visų kitų objektų apžiūra turi būti fiksuojama protokole bei turėtų būti fotografuojama.

Jeigu eismo įvykio metu dalyvavo transporto priemonė, kurioje yra įmontuotas tachografas¹³², turi būti apžiūrima jo kortelė, nes joje užfiksuoti duomenys gali suteikti informacijos apie tai, koks buvo transporto priemonės greitis iki eismo įvykio, kada pradėjo greitis staigiai mažėti, kiek transporto priemonė važiavo be pertraukos ir pan.

Tiriant eismo įvykius, gali būti apžiūrėti ir kompaktiniai diskai¹³³, kuriuose gali būti užfiksuota informaciją svarbi eismo įvykio bylos tyrimui. Tokia informacija gali būti: vaizdo įrašas, kuriame užfiksuotas eismo įvykis ar situacija po eismo įvykio, garso įrašas, kuriame užfiksuota, kas iškvietė policiją ar greitąją medicininę pagalbą į eismo įvykio vietą, ir pan.

3.2. Apklausa

Apklausa – tai vienas iš būtinų proceso veiksmų, atliekamas tiriant eismo įvykius. Šio proceso veiksmo metu ikiteisminio tyrimo pareigūnas, prokuroras ar ikiteisminio tyrimo teisėjas iš apklausiamojo asmens gauna ir užfiksuoja žinias, turinčias reikšmės tyrimui. Apklauskos atlikimo pagrindai, subjektai ir tvarka reglamentuojami BPK 182-189 straipsniuose. Visose analizuotose baudžiamosiose bylose buvo atliktos visos pagal apklausiamojo procesinę padėtį skirstomos apklauskos, t.y. nukentėjusiojo, liudytojo ir įtariamojo.

3.2.1. Nukentėjusiojo apklausa

Nukentėjusiojo apklausa – tai itin svarbus ikiteisminio tyrimo veiksmas, nes tokios apklauskos metu gaunami duomenys apie patį eismo įvykį, jo paties bei kitų eismo dalyvių elgesį iki eismo įvykio ir kiti duomenys, kurie padeda tyrėjui susidaryti pirminį vaizdą apie eismo įvykį, kelti versijas. Nukentėjusiųjų parodymai taip pat yra labai svarbūs, skiriant ekspertizes bei duodant užduotis specialistams.

Kaip teisingai nurodoma kriminalistikos literatūroje¹³⁴, nukentėjusiojo parodymai turi būti vertinami atsargiai, nes nukentėjusieji yra suinteresuoti bylos baigtimi. Kartais nukentėjusysis gali tyčia iškraipyti parodymus apie patį eismo įvykį, siekdamas parodyti, jog jis nepažeidė jokių KET reikalavimų, o eismo įvykis įvyko tik dėl įtariamojo veiksmų, pvz., nurodo jog ėjo per pėsčiųjų perėją, nors į važiuojamąją dalį išėjo ne pėsčiųjų perėjoje. Kartu akcentuotina tai, kad eismo įvykių

¹³¹ STUNGYS, K. *Autoįvykio vietos tyrimas*. Vilnius, 2000, P. 7.

¹³² Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-215-184/2008.

¹³³ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.:1-380-7682008, 1-307-749/2008 ir 1-215-184/2008.

¹³⁴ KAZLAUSKAS, M., RINKEVIČIUS, J. *Asmenų parodymai baudžiamajame procese*. Vilnius, 1991, P. 21; *Криминалистика* / Под. ред. ЯБЛОКОВА, Н. П., КОЛДИНА, В. Я. Москва, 1990, С. 426; *Encyclopedia of forensic sciences* / Edit. SIEGEL, J., KNUPFER, G., SAUKKO, P. Amsterdam, 2000, P. 9.

bylose nukentėjusiais yra pripažįstami ir asmenys, kurie pvz., kartu važiavo su eismo įvyki sukėlusiu asmeniu, todėl šiuo atveju jų parodymams gali daryti įtaką jų asmeniniai santykiai su transporto priemonės vairuotoju¹³⁵. Neretai nukentėjusieji nuoširdžiai klysta ir duoda neatitinkančius tikrovės parodymus. Kiekvienu atveju nukentėjusįjį reikia apklausti kuo daugiau, išsiaiškinti net menkiausias smulkmenas. Nukentėjusiojo parodymus reikia lyginti su kitais ikiteisminio tyrimo metu surinktais duomenimis, atkreipti dėmesį, ar nėra prieštaravimų tiek jo paties parodymuose, tiek lyginant su kitais duomenimis ir, jei tokių prieštaravimų yra, jie turi būti išsiaiškinti.

Nukentėjusiųjų apklausą, atsižvelgiant į jų fizinę ir psichinę būklę, paprastai reikia atlikti nedelsiant, nes atskiros smulkios detalės gali būti greitai pamiršamos arba transformuotis dėl kitų asmenų (vairuotojo, artimųjų, žurnalistų ir kt.) poveikio jiems. Nukentėjusieji po eismo įvykio bendrauja su eismo įvykio metu kartu buvusiais asmenimis, artimaisiais bei draugais, skaito spaudą. Paprastai minėti asmenys savotiškai reaguoja į nukentėjusiojo pasakojimą, komentuoją jį, daro išvadas. Tokie pokalbiai gali turėti įtakos nukentėjusiajam, gali koreguoti eismo įvykio vaizdinius. Tokia nespeciali įtaiga gali nepastebimai paveikti nukentėjusįjį ir gali turėti reikšmės parodymų tikrumui¹³⁶.

Kriminalistikos literatūroje¹³⁷, nurodoma, kad nukentėjęs asmuo turi būti apklausiamas nedelsiant. Su tokia nuomone negalima visiškai sutikti. Kalbant apie nukentėjusiojo apklausą, labai svarbu paminėti psichologinį reiškinį – reminiscenciją. Reminiscencija – geresnis ir tikslesnis atmintyje esančios informacijos atsiminimas po pertraukos, negu tik išiminius¹³⁸. Dažnai eismo įvykis įvyksta staiga, nukentėjusysis paprastai net nesuvokia, kas įvyko, neretai netgi negali tiksliai papasakoti apie situaciją iki eismo įvykio. Anketavimo rezultatai rodo, jog nėra vieningos nuomonės, kada geriau apklausti nukentėjusiuosius. 65 proc. respondentų nurodė, kad tikslingiausia nukentėjusiuosius apklausti eismo įvykio dieną arba kitą dieną po eismo įvykio, o 35 proc. respondentų nurodė, kad daugiau informacijos galima gauti, nukentėjusiuoju apklausus praėjus ne mažiau kaip kelioms dienoms po eismo įvykio. Šiuo atveju pritartina yra tai nuomonei, kad nukentėjusieji turėtų būti apklausiami praėjus kelioms dienoms po eismo įvykio, nes apklausiant tą pačią ar kitą dieną, nukentėjusysis dėl eismo įvykio metu patirto šoko gali neprisiminti reikšmingų detalių. Kartu neigiamai vertintina ir tokia praktika, kuomet nukentėjusieji yra apklausiami praėjus keliems mėnesiams po įvykio (tais atvejais, kuomet nukentėjusieji eismo įvykio metu nepatyrė rimtų sužalojimų, dėl kurių jų būtų negalima apklausti praėjus kelioms dienoms po eismo įvykio)¹³⁹. Ypač neigiamai vertintina ir tokia situacija, kuomet iškart po eismo įvykio apklausiami

¹³⁵ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.:1-87-389/2008, 1-42-581/2008.

¹³⁶ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr.: 1-332-719/2008.

¹³⁷ *Криминалистика* / Под. ред. ЯБЛОКОВА, Н. П., КОЛДИНА, В. Я. Москва, 1990, С.426.

¹³⁸ AUGIS, R. et al. *Psichologijos žodynas*. Vilnius, 1993, P. 256.

¹³⁹ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-200-768/2008, 1-307-749/2008, 1-233-334/2008, 1-140-591/2008 ir kt.

nukentėjusieji, kurie yra apsvaigę nuo alkoholio. Praktinės medžiagos analizė rodo, jog vėliau tokie asmenys keičia parodymus, motyvuodami tuo, kad pirmos apklausos metu buvo girti ir dėl šios priežasties davė tikrovės neatitinkančius parodymus¹⁴⁰.

Dėl eismo įvykio metu patirtų sužalojimų, nukentėjusieji kurį laiką gali būti hospitalizuoti. Tam, kad laiku gauti nukentėjusiojo parodymus, jis gali būti apklausiamas ne tik tarnybinėse patalpose, bet ir ligoninėje. Praktikoje tai daroma ganėtinai dažnai¹⁴¹ ir toks tyrėjų elgesys vertintinas teigiamai.

Apklausiant nukentėjusiuosius turi būti užduodami klausimai, kuriuos galima suskirstyti į keturias grupes:

1. Klausimai apie patį nukentėjusįjį. Turi būti išsiaiškinama, ar jis neturi fizinių defektų, dėl kurių galėjo negirdėti, nematyti transporto priemonės, kaip jis dėl savo sveikatos būklės gali judėti ir pan. Praktinės medžiagos analizė parodė, kad tokie klausimai paprastai nėra užduodami. Apie nukentėjusiojo fizines savybes klausimai paprastai užduodami tuomet, kai eismo įvykio metu buvo užvažiuota ant pėsčiojo ir transporto priemonę vairavęs asmuo iškelia versiją, jog pėstysis staigiai išbėgo į važiuojamąją dalį. Tokiu atveju nukentėjusiojo klausama, ar jis dėl savo sveikatos būklės ir fizinių savybių, galėjo bėgti. Toks klausimas užduodamas ir tais atvejais, kuomet eismo įvykio metu sužalotas asmuo žūva, o nukentėjusiais pripažįstami jo giminaičiai¹⁴². Tai, kad apklausiant nukentėjusįjį, nėra užduodami klausimai apie tai, ar jis neturi regos, klausos ar kitokių sutrikimų, yra vertintina itin neigiamai, nes kliūtis matymas, galėjimas išgirsti garsinius signalus yra itin subjektyvūs dalykai, todėl tokią informaciją yra būtina gauti, siekiant objektyviai atlikti eismo įvykių tyrimą, gauti teisingas ir pagrįstas specialistų išvadas taip pat tokia informacija būtina, jei norima tinkamai atlikti parodymų patikrinimo veiksmą – eksperimentą. Eismo įvykių bylose nukentėjusiuoju gali būti pripažįstamas ir transporto priemonės vairuotojas, jei ne dėl jo veiksmų kilo eismo įvykis. Akivaizdu, kad tokiu atveju yra būtina užduoti klausimus apie jo sveikatos būklę, asmenines savybes ir pan.
2. Klausimai apie nukentėjusiojo veiksmus bei kelio situaciją iki pavojingos situacijos susidarymo, t.y. kur jis buvo, kaip jis judėjo, kiek iki eismo įvykio buvo transporto priemonių kelyje ir pan. Šiai grupei priskirtini klausimai ir apie matomumo, oro sąlygas eismo įvykio metu, apie tai, kaip nukentėjusysis (jei jis buvo pėstysis) buvo apsirengęs, ar ką nors nešėsi rankoje. Tokio pobūdžio klausimai leidžia gauti informaciją apie situaciją iki eismo įvykio. Atsižvelgiant į tai, kad paprastai eismo įvykis įvyksta labai staigiai ir netikėtai, nukentėjusieji negali išsamiai duoti parodymų apie situaciją iki eismo įvykio, nes jie paprasčiausiai nekreipė

¹⁴⁰ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr.: 1-42-581/2008.

¹⁴¹ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-332-719/2008, 1-70-768/2008, 1-357-591/2008 ir 1-287-591/2008.

¹⁴² Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-200-768/2008, 1-209-389/2008.

dėmesio į transporto priemonių judėjimą ir pan. Tais atvejais, kai nukentėjusiais pripažįstami transporto priemonės keleiviai, dažnai susiklosto situacija, kad jie iki paties smūgio momento nežiūrėjo į kelią, todėl negali nieko parodyti apie situaciją iki eismo įvykio. Jeigu nukentėjusiojo dėmesys buvo sutelktas į kelią ir jo situaciją, apie tai jis turi būti apklausiamas kuo daugiau.

3. Klausimai apie eismo įvykio mechanizmą, t.y. kada jis pamatė transporto priemonę, kokių greičiu galėjo važiuoti transporto priemonė, kaip jis elgėsi, kaip elgėsi transporto priemonės vairuotojas, jeigu jis buvo parbloktas, reikia išsiaiškinti, kuria transporto priemonės dalimi jis buvo kliudytas ir pan. Taip pat nukentėjusiųjų reikia paklausti apie tai, ar transporto priemonė važiavo įjungtais žibintais, jeigu įvykio metu lijo lietus, turi būti paklausama, ar transporto priemonė važiavo su įjungtais valytuvais. Praktinės medžiagos analizė rodo, jog šios grupės klausimai yra užduodami visada. Jeigu nukentėjusiuoju pripažįstamas transporto priemonės vairuotojas (susidūrimų atveju), jis turi būti apklausiamas apie savo veiksmus, kuriais stengėsi išvengti susidūrimo, apie tai, ar naudojo kokius nors įspėjamuosius signalus ir pan.
4. Klausimai, apie situaciją po eismo įvykio, apie savo ir transporto priemonės vairuotojo veiksmus. Praktinės medžiagos analizė parodė, jog į šios grupės klausimus nukentėjusiesiems yra sudėtingiausia atsakyti, nes po eismo įvykio jie būna ištikti šoko, praranda sąmonę ir nieko negali atsiminti. Jeigu po eismo įvykio nukentėjusysis yra sąmoningas, jo reikia paklausti, apie asmens, sukėlusio eismo įvykį veiksmus, transporto priemonių, kitų objektų išsidėstymą po eismo įvykio.

Apklausiant nukentėjusiuosius apie eismo įvykio mechanizmą bei situaciją po eismo įvykio, galima paprašyti, kad, duodamas parodymus, jis tam tikras, svarbesnes detales, tokias kaip transporto priemonių padėtis iki smūgio momento bei po smūgio, savo judėjimo kryptį ir pan. pažymėtų schemoje. Tai padėtų nukentėjusiajam duoti išsamesnius, vaizdingesnius parodymus.

Praktinės medžiagos analizė parodė, jog daugiausiai duomenų apie eismo įvykį yra gaunama pirmosios apklausos metu, nors tyrimo eigoje paprastai atliekamos kelios nukentėjusiųjų apklausos. Ganėtinais retai papildomų apklausų metu nukentėjusieji keičia parodymus, o jeigu keičia, tai dažniausiai dėl to, kad pirmosios apklausos metu buvo apsvaigę nuo alkoholio arba dėl patirto šoko davė neteisingus parodymus. Išsamesnius parodymus papildomos apklausos metu nukentėjusieji duoda tuomet, kai pirma apklausa buvo atlikta tuoj pat po eismo įvykio, o papildoma – po eismo įvykio praėjus kelioms dienoms.

3.2.2. Liudytojų apklausa

Liudytojas – bet kuris fizinis asmuo, kuris matė ar kitaip suvokė reikšmingas bylai aplinkybes ir gali sugebėti duoti parodymus apie šias aplinkybes. Jie gali būti tiesioginiai ir netiesioginiai. Tiesioginiai – kurie tiesiogiai matė eismo įvykį ar situaciją po jo ir gali duoti apie tai parodymus, bei netiesioginiai – kurie eismo įvykio nematė, tačiau gali suteikti reikšmingos tyrimui

informacijos. Siekiant nustatyti tiesą byloje, būtina apklausti tiek tiesioginius, tiek netiesioginius liudytojus. Pareigūnai, atsakydami į anketos klausimą, ar tiriant eismo įvykius naudinga apklausti netiesioginius liudytojus, išreiškė skirtingas nuomones. 63 proc. respondentų nurodė, jog tokius liudytojus visada reikia apklausti, 31 proc. – tik tam tikrais atvejais, kai yra neaiškios įvykio aplinkybės, o 6 proc. – nurodė, jog netiesioginius liudytojus apklausti yra visiškai nenaudinga. Mūsų manymu, netiesioginius liudytojus būtina apklausti visais atvejais, nes tik taip galima surinkti visą būtiną informaciją, kad byloje būtų nustatyta tiesa.

Praktinės medžiagos analizė leidžia išskirti tris tiesioginių liudytojų rūšis. Pirmoji rūšis – tai tokie tiesioginiai liudytojai, kurie matė tiek situaciją iki eismo įvykio, tiek patį eismo įvykį, tiek ir situaciją po jo. Dažniausiai tai tokie asmenys, kurie ėjo greta pėsčiojo, ant kurio buvo užvažiuota, kitų transporto priemonių vairuotojai taip pat asmenys tuo metu stebėję gatvę, transporto priemonių judėjimą (žiūrėjo pro langą, atsitiktinai stovėjo prie gatvės ir pan.). Šios rūšies liudytojai turi būti apklausiami itin detalai, jų parodymai labai reikšmingi, nes jie gali duoti parodymus apie visą eismo įvykio eigą. Antrajai rūšiai priskirtini tokie tiesioginiai liudytojai, kurie matė patį eismo įvykį ir stebėjo situaciją po jo. Tokie liudytojai paprastai į pavojingą eismo saugumui situaciją atkreipia dėmesį, išgirdę transporto priemonės stabdymo, smūgio garsus. Trečiajai tiesioginių liudytojų rūšiai priskirtini tie asmenys, kurie matė tik situaciją po eismo įvykio.

Ne visuomet yra lengva surasti tiesioginius eismo įvykio liudytojus. Palankiausia situacija yra tuomet, kai įvykį matę liudytojai yra eismo įvykio vietoje ir į įvykio vietą atvykę pareigūnai užsirašo šių asmenų anketinius duomenis. Praktikoje ne visuomet tai yra atliekama. Kitas praktikoje naudojamas būdas surasti tiesioginius eismo įvykio liudytojus – apie eismo įvykį pranešti žiniasklaidoje ir paprašyti asmenų, mačiusių konkretų eismo įvykį, patiems kreiptis į policiją¹⁴³.

Tiesioginių liudytojų parodymai suteikia itin vertingos informacijos jau pačioje ikiteisminio tyrimo pradžioje, jų pateikiama informacija padeda tyrėjui kelti pirmines eismo įvykio versijas, planuoti tyrimą, todėl tokius eismo įvykio liudytojus geriausia yra apklausti, jei tai yra įmanoma, kuo greičiau po eismo įvykio. Tai gali būti atliekama eismo įvykio dieną ar kitą dieną po jo.

Priklausomai nuo to, kokiai tiesioginių liudytojų rūšiai asmenys priklauso, turi būti užduodami atitinkami klausimai. Klausimus galima sugrupuoti į kelias grupes:

1. Klausimai susiję su aplinkybėmis, kuriomis jis stebėjo eismo įvykį. Liudytojui turi būti pateikiami klausimai ne tik apie vietą, iš kurios jis stebėjo eismo įvykį, bet ir apie tai, ar jis neturi kokių nors sutrikimų, pvz., regos, kurie gali turėti įtakos stebėti, suvokti eismo įvykį. Praktikoje paprastai liudytojų paklausama, iš kur jis stebėjo eismo įvykį, tačiau neužduodamas klausimas apie jo paties asmenines, fizines savybes. Šios grupės klausimai turi būti užduodami visų rūšių tiesioginiams liudytojams.

¹⁴³ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-200-768/2008, 1-140-591/2008, 1-333-749/2008 ir 1-332-719/2008.

2. Klausimai susiję su vairuotojo ar vairuotojų, pėsčiojo ar dviratininko veiksmais iki pavojingos eismo saugumui situacijos atsiradimo, t.y. kur buvo pėstysis ar dviratininkas, kur važiuo ir kokius manevrus darė transporto priemonės, kiek transporto priemonių buvo kelyje ir pan. Šios grupės klausimai užduodami pirmos rūšies tiesioginiams liudytojams. Atsižvelgiant į tai, iš kur liudytojai stebėjo eismo įvykį, jie turėtų būti užduodami skirtingi klausimai. Kitos transporto priemonės vairuotojui, jeigu jis važiuo lygiagrečiai su eismo įvyki sukėlusia transporto priemone, turėtų būti užduodamas klausimas, iš kur jis pamatė kliūtį. Taip pat skirtingi klausimai gali būti užduodami atsižvelgiant į iškeltas versijas, pvz., ar pėstysis stovėjo prie pėsčiųjų perėjos, kaip buvo apsirengęs pėstysis, ar jis ką nors turėjo rankose ir pan.
3. Klausimai apie eismo įvykio mechanizmą, t.y. koks buvo transporto priemonių išsidėstymas įvykio metu, koku greičiu galėjo važiuoti transporto priemonės, kurioje vietoje pėstysis išėjo į važiuojamąją dalį, ar jis kirto važiuojamąją dalį tiesia linija, ar įstrižai, koks galėjo būti pėsčiojo ėjimo tempas (ėjo normaliu tempu, greitai ar bėgo), koks šviesoforo signalas transporto priemonei ar pėsčiajam degė eismo įvykio metu, kada transporto priemonė buvo pradėta stabdyti, kur atsidūrė transporto priemonė, pėstysis (dviratininkas) po smūgio. Šios grupės klausimai turi būti užduodami pirmos bei antros rūšies tiesioginiams eismo įvykio liudytojams. Jeigu susiklosto situacija, jog asmuo, sukėlęs eismo įvykį, pasišalina iš įvykio vietos su transporto priemone ar be jos, tiesioginiai liudytojai, matę visą eismo įvykį, gali būti įsiminę transporto priemonę, jos registracijos numerius arba kokius nors vairuotojo bruožus, todėl apie tai juos yra būtina apklausti.
4. Klausimai, susiję su situacija po eismo įvykio. Tai klausimai apie eismo įvykio dalyvių elgesį po eismo įvykio. Šie klausimai užduodami visų rūšių tiesioginiams liudytojams. Liudytojų parodymai apie situaciją po eismo įvykio yra labai svarbūs dėl to, kad dažnai eismo įvykio metu jo dalyviai patiria rimtus sužalojimus, dėl ko vėliau neprisimena, kas vyko po eismo įvykio. Liudytojų turi būti paklausiama ir apie tai, kaip pakito objektų padėtis nuo eismo įvykio momento iki atvykstant policijos pareigūnams į eismo įvykio vietą. Praktinės medžiagos analizė parodė, jog eismo įvykio vietoje buvę asmenys dar iki atvykstant policijos pareigūnams, stengiasi suteikti pagalbą nukentėjusiesiems, bando juos išlaisvinti iš transporto priemonių ir pan. Visa tai liudytojai turi nurodyti tyrėjams, nes tokie duomenys gali padėti susidaryti vaizdą apie tai, kokia iš tikrųjų buvo situacija po eismo įvykio. Klausimai apie eismo įvykio dalyvių elgesį yra svarbūs tuo, kad jų dėka sužinoma, kas iškvietė policiją bei greitąją medicininę pagalbą, taip pat gali būti sužinomos aplinkybės, kurios nebuvo fiksuotos kituose procesiniuose dokumentuose. Čia verta paminėti *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamąją bylą Nr. 1-81-581/2008, kurioje asmens, vairavusio transporto priemonę,*

*girtumas buvo konstatuotas tik pagal liudytojų, mačiusių vairuotoją, iškart po eismo įvykio parodymus*¹⁴⁴.

Visų minėtų liudytojų reikia paklausti ir apie oro, matomumo sąlygas tuo metu, kai įvyko eismo įvykis. Tokie duomenys yra svarbūs tuo, kad asmuo, vairavęs transporto priemonę, gali nurodyti, jog matomumas buvo itin prastas, nukentėjusysis gali parodyti, jog, atvirkščiai, matomumas buvo geras, todėl liudytojų, kurie nėra suinteresuoti bylos baigtimi, parodymai yra objektyviausi.

Analizuojant tiesioginių liudytojų parodymus, reikia atkreipti dėmesį į tai, ar iš liudytojo nurodomos pozicijos, iš kurios jis stebėjo eismo įvykį, jis galėjo matyti tai, apie ką jis duoda parodymus. Taip pat reikia išsiaiškinti, ar liudytojas parodymus duoda apie tai, ką jis matė pats, ar kartu pasakoja ir tas eismo įvykio detales, kurių jis pats nematė, bet girdėjo, kaip apie jas kalbėjo kiti asmenys. Neretai susiklosto situacijos, kad kelių liudytojų parodymai yra beveik identiški. Tokiu atveju tyrėjas privalo išsiaiškinti, ar nenutiko taip, kad liudytojai iškart po eismo įvykio bendravo tarpusavyje ir nebegali atskirti, ką jie matė patys, o ką tiesiog girdėjo iš kitų eismo įvykio vietoje buvusių asmenų, tačiau viską parodo būtent kaip savo tiesiogiai matytus įvykius¹⁴⁵.

Be tiesioginių eismo įvykio liudytojų, tiriant eismo įvykį, būtina apklausti ir netiesioginius liudytojus. Praktinės medžiagos analizė parodė, jog dažniausiai kaip netiesioginiai eismo įvykio liudytojai yra apklausiami patruliai, kurie pirmiausia atvyko į eismo įvykio vietą, greitosios medicininės pagalbos brigados darbuotojai, ligoninės priėmimo skyriaus darbuotojai, ugniagesiai gelbėtojai, nukentėjusių asmenų artimieji, asmenų, sukėlusių eismo įvykį artimieji. Be šių asmenų, kaip netiesioginiai liudytojai, gali būti apklausiami ir vairuotojo bendradarbiai. Šiuos asmenis tikslinga apklausti tais atvejais, kuomet į eismo įvykį pateko transporto priemonė, už kurios techninę būklę yra atsakingas ne tik ją vairavęs asmuo, bet ir kiti asmenys, pvz., kai į eismo įvyki patenka autobusas ar pan. Tokie asmenys gali duoti parodymus apie transporto priemonės techninę būklę, kada ji buvo tikrinta ir pan.

Tiek eismo įvykį sukėlusio asmens, tiek nukentėjusiųjų artimieji, gali duoti parodymus apie šių asmenų fizines ir psichologines savybes, jų vairavimo įgūdžius, jų savijautą po eismo įvykio. Greitosios medicinos pagalbos brigados darbuotojai, ugniagesiai gelbėtojai gali duoti parodymus apie tai, kokia eilės tvarka ir kaip buvo iš transporto priemonių išlaisvinti sužeistieji ar žuvusieji asmenys bei nugabenti į gydymo įstaigas, kaip tokie asmenys elgėsi, ar ką nors kalbėjo, jei taip – tai ką. Ligoninės priėmimo skyriaus darbuotojai gali duoti parodymus apie tai, kaip sužeistieji, atgabenti iš eismo įvykio vietos elgėsi, ar kalbėjo tarpusavyje, ką kalbėjo.

¹⁴⁴ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr.: 1-81-581/2008.

¹⁴⁵ *Encyclopedia of forensic sciences* / Edit. SIEGEL, J., KNUPFER, G., SAUKKO, P. Amsterdam, 2000, P. 10.

3.2.3. Įtariamąjį apklausa

Įtariamuoju eismo įvykių bylose gali būti tik transporto priemonės vairuotojas. Tačiau iki asmens pripažinimo įtariamuoju jis gali būti pripažįstamas ir specialiuoju liudytoju. Pareigūnų anketavimo rezultatai parodė, jog didžioji dalis (80 proc.) respondentų, mano jog specialiojo liudytojo institutą taikyti eismo įvykių bylose yra naudinga ir būtina. Ši būtinybė grindžiama tuo, kad iškart po eismo įvykio gali būti neaišku dėl kieno neteisėtų veiksmų jis įvyko, tačiau yra būtina gauti transporto priemonės vairuotojo (ar vairuotojų) parodymus. Baudžiamojo proceso metu vairuotojas, be įtariamąjo ir specialiojo liudytojo statuso¹⁴⁶, dar gali būti pripažįstamas nukentėjusiuoju ar liudytoju. Jei tyrimo metu jis yra pripažįstamas liudytoju ar nukentėjusiuoju jam turi būti taikomos jau aprašytos liudytojo arba nukentėjusiojo apklausos taisyklės.

Apklausiant įtariamąjį, reikia turėti omenyje, kad parodymų davimas, šiuo atveju, yra ne tik informacijos suteikimas teisėsaugos pareigūnams, bet ir įtariamąjo gynybos priemonė. Kartu tai yra įtariamąjo teisė, bet ne pareiga. Įtariamasis taip pat nėra perspėjamas ir dėl baudžiamosios atsakomybės už melagingų parodymų davimą, o tai reiškia, kad jis gali duoti ir melagingus parodymus. Dažnai įtariamieji, duodami parodymus, nurodo mažesnę važiavimo greitį nei buvo iš tiesų, sumažinę atstumą, iš kurio pamatė kliūtį. Atsižvelgiant į tai, įtariamąjo parodymai turi būti vertinami kritiškai, juos būtina lyginti su kitais ikiteisminio tyrimo metu surinktais duomenimis (apžiūrų rezultatais, liudytojų ir nukentėjusiųjų parodymais, ekspertizių bei objektų tyrimų rezultatais ir kt.).

Praktinės medžiagos analizė parodė, jog beveik visais nagrinėtais atvejais įtariamieji eismo įvykių bylose prisipažįsta dėl padarytos nusikalstamos veikos ir geranoriškai duoda parodymus. Taigi dažniausiai įtariamąjo apklausa vyksta nekonfliktingoje situacijoje. Konfliktingos situacijos būdingos tiems atvejams, kai įtariamieji visiškai neigia savo kaltę ir kai įtariamasis pasišalina iš įvykio vietos. Kartu pastebėtina, jog dažnai konfliktinga ir nekonfliktinga situacijos gali susipinti apklausos metu, t.y. tais atvejais, kuomet įtariamasis prisipažįsta, jog dalyvavo eismo įvykyje, tačiau neigia savo kaltę – duodamas parodymus nurodo, kad eismo įvykis įvyko dėl kito asmens kaltės, kad jis (įtariamasis) neturėjo galimybės išvengti eismo įvykio, nes buvo apakintas kitų transporto priemonių šviesų, kitos transporto priemonės užstojo matomumą ar transporto priemonė sugedo, o tokio gedimo nebuvo įmanoma iš anksto pastebėti¹⁴⁷. Visi įtariamąjo parodymai turi būti tikrinami, reikiamais atvejais gali būti atliekami parodymų patikrinimo veiksmai.

Apklausiant eismo įvykių bylose įtariamuosius, jiems turėtų būti užduodami klausimai, kuriuos galima suskirstyti į keturias grupes:

1. Klausimai apie aplinkybes, kurios neturi tiesioginio ryšio su eismo įvykiu, bet leidžia susidaryti įspūdį apie vairuotojo asmenybę bei jo profesionalumą, vairavimo patirtį bei kitas

¹⁴⁶ Toliau darbe bus vartojama sąvoka „įtariamasis“, nors tos pačios taisyklės taikomos ir specialiajam liudytojui.

¹⁴⁷ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-82-581/2008, 1-87-389/2008, 1-357-591/2008 ir kt.

reikšmingas aplinkybes. Tokie klausimai gali būti: koks jo vairavimo stažas, ar dažnai vairuoja tą transporto priemonę, ar važiuoja jam įprastu, gerai žinomam maršrutui, kiek laiko jis be pertraukos vairavo transporto priemonę iki eismo įvykio, ar neturi kokių nors fizinių trūkumų, ar neserga kokiomis nors ligomis, kurios galėjo turėti įtakos jo vairavimui, pvz., epilepsija ir pan. Taip pat turi būti paklausiama, ar jis prieš eismo įvykį nevarė alkoholio ar kokių nors narkotinių, psichotropinių ar toksinių medžiagų bei kokių nors medikamentų, kurie galėtų slopinti jo reakciją (pvz., antihistamininių preparatų, antidepresantų, migdomųjų preparatų) ir pan. Praktinės medžiagos analizė parodė, jog tokie klausimai įtariamiesiems nėra užduodami. Tai vertintina neigiamai, nes, neapklausus įtariamojo apie minėtas aplinkybes, nėra surenkami itin svarbūs duomenys, kurie gali būti reikšmingi tyrimui.

2. Klausimai apie aplinkybes, kurios buvo prieš eismo įvykį. Šiuo atveju vairuotojo reikia paklausti, ar jo transporto priemonė buvo techniškai tvarkinga, jei ne, tai kokie gedimai buvo ir ar jie buvo tvarkomi, kas be jo dar buvo automobilio salone, koks buvo kelio matomumas, oro sąlygos, ar niekas neužstojo vaizdo, jei eismo įvykis įvyko tamsiu paros metu, ar veikė dirbtinis apšvietimas, jeigu eismo įvykis įvyko reguliuojamoje sankryžoje, tai koks degė šviesoforo signalas, kokios dar transporto priemonės buvo kelyje, kokia buvo kelio būklė, ar, vairuodamas transporto priemonę, dar ką nors veikė, kas galėjo blaškyti jo dėmesį (pvz., prisidėginėjo cigaretę, reguliavo garso aparatūrą ir pan.).
3. Klausimai apie įvykio mechanizmą, pvz., kokie buvo pėsčiojo ar kito vairuotojo veiksmai, koku greičiu galėjo judėti pėstysis, kita transporto priemonė, koku greičiu važiuoja jis pats, kaip jis suprato kito vairuotojo veiksmus, koku atstumu jis pamatė kliūtį, kaip jis suvokė pavojingą situaciją, koku metu ir kokių priemonių ėmėsi, kad išvengtų eismo įvykio, jeigu transporto priemonė buvo stabdoma, tai kaip ir koku intensyvumu, kaip suprato, kad įvyko susidūrimas (užvažiavimas), kuria transporto priemonės dalimi buvo kliudytas pėstysis, dviratininkas ar kita transporto priemonė, kur konkrečiai yra susidūrimo (užvažiavimo) vieta, kaip kito transporto priemonės padėtis po smūgio ir pan.
4. Klausimai apie eismo įvykio vietos situaciją jau po eismo įvykio, t.y. kokia buvo transporto priemonių padėtis, nukentėjusiojo padėtis po eismo įvykio, kur galėjo likti tyrimui reikšmingi pėdsakai, kokie buvo jo paties ir kitų asmenų veiksmai, kas iškvietė policijos pareigūnus ir greitąją medicininę pagalbą, ar pasikeitė situacija po eismo įvykio iki atvykstant pareigūnams. Taip pat verta paklausti, kas galėjo matyti eismo įvykį.

Apklausiant įtariamąjį, kuris vairavo transporto priemonę ir pasišalino iš eismo įvykio vietos, be išvardintų klausimų, turi būti apklausiama ir apie tai, kodėl jis pasišalino iš eismo įvykio vietos. Jeigu asmuo, sukėles eismo įvykį ir pasišalinęs iš įvykio vietos, neprisipažįsta, būtina paklausti, kur jis buvo eismo įvykio metu. Jeigu toks asmuo nurodo, kad jo transporto priemonė buvo pavogta dar prieš eismo įvykį, tyrėjas turi detaliai paklausti apie transporto priemonės vagystę.

Transporto priemonę vairavusį asmenį būtina apklausti nedelsiant, jei tai leidžia padaryti jo fizinę ir psichinę būklę. Kuo mažiau bus laiko praėję nuo eismo įvykio iki pirmosios įtariamojo apklausos, tuo didesnė tikimybė, kad toks asmuo dar nebus apgalvojęs, ką sakyti pareigūnams, kaip bandyti pateisinti savo neteisėtus veiksmus ir kartu bandyti išvengti atsakomybės už sukeltą eismo įvykį. Dažniausiai pirmą kartą apklausiamas įtariamasis dar tiksliai nežinantis, kokie sužalojimai padaryti eismo įvykio metu nukentėjusiems asmenims, todėl įtarimas tokiam asmeniui pareiškiamas ne tikslus, vėliau pranešimo apie įtarimą turinys gali kisti, todėl įtariamasis dažnai apklausiamas daugiau nei vieną kartą per ikiteisminio tyrimo laikotarpį. Įtariamąjį naudinga apklausti kelis kartus dar ir dėl to, kad praėjus kuriam laikui po eismo įvykio įtariamasis gali duoti išsamesnius parodymus. Čia paminėtina *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-274-334/2008, kurioje nustatyta, kad papildomos įtariamojo apklausos metu įtariamasis tiksliau nurodė atstumus, kada jis pamatė priešais važiuojančią transporto priemonę, kiek metrų iki kliūties likus susidarė pavojinga eismo saugumui situacija. Jis galėjo duoti tikslesnius parodymus, nes, praėjus kelioms dienoms po eismo įvykio, pats nuvyko į eismo įvykio vietą ir bandė prisiminti eismo įvykio mechanizmą¹⁴⁸*. Tokios situacijos kaip pastaroji susiklosto dėl to, kad transporto priemonę vairavę asmenys dažniausiai gailisi dėl sukkelto eismo įvykio bei stengiasi išsiaiškinti, prisiminti visas aplinkybes, susijusias su eismo įvykiu.

Apklausiant įtariamąjį, taip pat kaip ir nukentėjusiajam, tikslinga paprašyti nubraižyti eismo įvykio schemą, kurioje nurodytą vietą, iš kurios jis pamatė kliūtį, kur pradėjo stabdyti, jei atliko kokius nors manevrus, siekdamas išvengti susidūrimo (užvažiavimo), tai kokia kryptimi jis tuos manevrus atliko, kurioje tiksliai vietoje įvyko susidūrimas (užvažiavimas) bei kitus duomenis, kurie įtariamojo nuomone yra svarbūs. Tokios schemas braižymas įtariamajam atgaivins asociacinius ryšius, kurių dėka jam lengviau bus duoti parodymus.

3.3. Parodymų patikrinimo veiksmai

BPK numato tris parodymų patikrinimo veiksmus: parodymą atpažinti (BPK 191-195 straipsniai), parodymų patikrinimą vietoje (196 straipsnis) ir eksperimentą (197 straipsnis). Tiriant eismo įvykius, ne visi veiksmai atliekami vienodai dažnai ir ne visi yra vienodai svarbūs. Pareigūnų anketavimo rezultatai parodė, jog svarbiausi ir dažniausi parodymų patikrinimo veiksmai eismo įvykių bylose yra eksperimentas ir parodymų patikrinimas vietoje. 19 proc. respondentų nurodė, kad parodymų patikrinimo veiksmas – parodymas atpažinti – yra nebūtinai, tiriant eismo įvykius.

¹⁴⁸ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-274-334/2008.

3.3.1. Parodymų patikrinimas vietoje

Praktinės medžiagos analizė parodė, jog tai yra dažniausiai atliekamas parodymų patikrinimo veiksmas. Pastebėtina, kad doktrinoje nėra skiriama pakankamai dėmesio šio procesinio veiksmo atlikimo ypatumams, tiriant eismo įvykius. Tokią situaciją iš dalies galima paaiškinti tuo, jog šiuo atveju iš esmės tinka bendrosios parodymų patikrinimo vietoje atlikimo taisyklės, tačiau nepaisant to, šio veiksmo atlikimas, jo specifika, tiriant eismo įvykius, turi būti analizuojama ir aptariama.

Parodymų patikrinimo veiksmas gali būti atliekamas tiek su nukentėjusiuoju, tiek su įtariamoju, tiek su liudytojais. Praktinės medžiagos analizė parodė, jog dažniausiai šis veiksmas atliekamas su įtariamoju bei liudytojais. Dažniausiai atliekama, siekiant nustatyti eismo įvykio mechanizmą bei siekiant patikrinti kelių asmenų parodymus apie tuos pačius objektus ir nustatyti, ar parodymai atitinka vieni kitus ir objektyvias tikrovės aplinkybes.

Šio veiksmo eiga turi būti tinkamai fiksuojama. Be protokolo surašymo, tikslinga yra fotografuoti, filmuoti šio procesinio veiksmo atlikimą, braižyti schemą. Braižant schemą, galima paprašyti asmens, kurio parodymai yra tikrinami, prisidėti prie schemos braižymo, paprašyti, kad jis pažymėtų, jo nuomone, reikšmingus objektus, vietas, iš kur pamatė atvažiuojančią transporto priemonę, jei parodymų patikrinimo vietoje veiksmas atliekamas su įtariamoju, jis turėtų parodyti, kada pamatė kliūtį, kurioje vietoje jis suprato, kad susidarė pavojinga situacija, kada pradėjo stabdyti transporto priemonę, kur įvyko susidūrimas (užvažiavimas) ir kaip pakito objektų padėtis po eismo įvykio. Pastebėtina, kad analizuotose baudžiamosiose bylose nepavyko rasti nei vieno atvejo, kuomet asmuo, kurio parodymai buvo tikrinami vietoje, būtų prisidėjęs prie tokios schemos braižymo. Taip pat reikia pastebėti, kad praktikoje ne visuomet yra fotografuojamas šio veiksmo atlikimas, nors toks šio veiksmo fiksavimas yra itin naudingas ir suteikiantis reikšmingos informacijos. Fotonuotraukose turi atsispindėti bendras vietos vaizdas, dalyvių išsidėstymas, konkrečios vietos, kurias kaip svarbias nurodo asmuo, kurio parodymai yra tikrinami. Fotografuojama turėtų būti ir iš tų pačių taškų, iš kurių buvo fotografuota įvykio vieta, atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą. Praktinės medžiagos analizė parodė, jog fotografuojant parodymų patikrinimo vietoje eigą, nėra laikomasi minėtų taisyklių. Jei šis veiksmas yra fotografuojamas, tai daromos tik orientacinės nuotraukos, taip pat analizuojant pasirinktas baudžiamąsias bylas rasta ir tokių atvejų, kuomet nufotografuota tik pati eismo įvykio vieta, tačiau nėra užfiksuotas asmuo, kurio parodymai tikrinami, objektai, kuriuos nurodo minėtas asmuo¹⁴⁹. Toks šio veiksmo fiksavimas yra vertintinas neigiamai, nes akivaizdu, jog fotografuojama yra nesilaikant taisyklių, tokiu būdu neužfiksuojami svarbūs duomenys, tokių fotonuotraukų vėliau nėra prasmės palyginti su fotonuotraukomis, darytomis eismo įvykio vietos apžiūros metu.

Dar viena problema pastebėta, analizuojant praktinę medžiagą, - šio parodymų patikrinimo veiksmo atlikimo laikas. Vargu ar galima pateisinti tuos atvejus, kuomet šis veiksmas atliekamas

¹⁴⁹ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-87-389/2008, 1-70-768/2008.

praėjus pusei metų ar metams nuo paties eismo įvykio¹⁵⁰. Toks delsimas atlikti šį veiksma vertintinas neigiamai dėl to, jog dažnai eismo įvykiai įvyksta miesto teritorijoje. Per ilgą laiko tarpą miesto gatvėje gali įvykti įvairūs pasikeitimai, t. y. pati vieta gali pasikeisti taip, jog bus sunku asmeniui savo duotus parodymus susieti su realia aplinka, egzistuojančia parodymų patikrinimo vietoje laiku, tačiau neegzistavusia eismo įvykio metu. Taigi šis veiksmas turėtų būti atliekamas praėjus nedaug laiko po eismo įvykio. Tais atvejais, kai apklausos metu apklausiamas asmuo nurodo, jog vizualiai gerai atsimena objektų išsidėstymą, tačiau negali nurodyti, koks buvo konkretus atstumas, parodymų patikrinimą vietoje vertėtų atlikti iškart po apklausos. Nepagrįstas delsimas atlikti analizuojamą parodymų patikrinimo veiksma gali pakenkti šio veiksmo informatyvumui, nes eismo įvykio dalyviai ar liudytojai, gali tiesiog pamiršti svarbias aplinkybes.

3.3.2. Eksperimentas

Šio procesinio veiksmo atlikimo taktikai ir taisyklėms, ypatumams, jį atliekant eismo įvykių bylose, kriminalistikos literatūroje yra skirta daug dėmesio¹⁵¹. Kartu pastebėtina ir tai, kad nors doktrinoje šis veiksmas yra plačiai aptariamasis, jo reikšmė yra didelė (tikrinami ne tik parodymai, bet ir tyrimo versijos), tačiau praktinės medžiagos analizė parodė, jog šis veiksmas eismo įvykių bylose atliekamas retai. Pareigūnų anketavimo rezultatai rodo, jog eksperimentas praktikoje atliekamas rečiau nei parodymų patikrinimas vietoje. Pareigūnai nurodė, kad šis veiksmas reikalauja daug laiko sąnaudų, pastangų, didelio išankstinio pasiruošimo, jo atlikimas gali būti pavojingas žmonių gyvybei ir sveikatai. Nepaisant to, kad šio parodymų patikrinimo veiksmo atlikimas reikalauja didelių tyrėjo pastangų ir pasiruošimo, tam tikrose situacijose yra nepateisinama, kai toks veiksmas yra neatliekamas. Analizuojant praktinę medžiaga, nustatyta, kad tais atvejais, kuomet įtariamasis iškelia versija, jog jis negalėjo matyti kliūtis, nes buvo apakintas priešpriešinia kryptimi važiavusios transporto priemonės šviesų, eksperimentai nebuvo atliekami šiai versijai patikrinti.¹⁵² Tokia situacija vertintina itin neigiamai, nes paminėtais atvejais, neatliekant eksperimento, nėra patikrinami įtariamojo parodymai, o tai reiškia, jog bylos tyrimas atliekamas nevisapusiškai, nesistengiama išsiaiškinti visų eismo įvykio aplinkybių.

Tiriant eismo įvykius, eksperimentai gali būti daromi, siekiant nustatyti:

- *reiškinio suvokimo galimybę*. Paprastai yra tikrinamos regos galimybės, kaip vairuotojas sugeba matyti kliūtis, iš kokio atstumo gali būti matomas atšvaitas ant dviračio ar pėsčiojo tam tikromis oro sąlygomis, ar galėjo vairuotojas, sukdamas į kairę, matyti jį lenkiančią transporto priemonę,

¹⁵⁰ Panevėžio miesto baudžiamoji byla Nr. 1-307-749/2008

¹⁵¹ PALSKEYS, E., KAZLAUSKAS, M., DANISEVIČIUS, P., *Kriminalistika*, Vilnius, 1985, P.324, БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005, С. 476, АРЗУМАНЯН, Т. М. et al. *Руководство для следователей. Юридическая литература*. Москва, 1971, С. 685; *Криминалистика: Учебник для вузов* / Под. ред. БЕЛКИНА, Р. С. Москва, 2003, С. 849, *Encyclopedia of forensic sciences* / Edit. SIEGEL, J., KNUPFER, G., SAUKKO, P. Amsterdam, 2000, P. 13; *Криминалистика* / Под. ред. ОБРАЗЦОВА, В.А. Москва, 1997, С. 705 ir kt.

¹⁵² Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-333-749/2008, 1-200-768/2008 ir 1-357-591/2008.

pamatytį pėstįjį, kaip vairuotojas geba matyti, kai yra apakinamas priešpriešiniai judėjimo juosta važiuojančios transporto priemonės šviesų ir pan. Gali būti tikrinamos vairuotojo klausos galimybės, t.y. ar galėjo vairuotojas transporto priemonėje išgirsti garsinį signalą, ar galėjo tam tikromis sąlygomis išgirsti pasikeitusį variklio darbo garsą ir pan.;

- *veiksmų atlikimo galimybę* (pvz., ar galėjo vairuotojas spėti sustabdyti transporto priemonę, ar galėjo transporto priemonė pravažiuoti konkrečia vieta, pvz., po tiltu ir pan., ar galėjo atsitrenkti keleivis į priekinę panelę dėl nesureguliuotų saugos diržų ir t.t.);
- *įvykio mechanizmo detales ir pėdsakų atsiradimo sąlygas* (pvz., koks buvo pėščiojo greitis, koks buvo transporto priemonės greitis, ar iššokęs sėdynės atlošo pagalvėlės strypas, galėjo būti nubrozdinimų, rastų ant asmens kūno, priežastimi ir pan.).

M. Chilobokas¹⁵³ nurodo, jog eksperimentu gali būti patikrinami ir asmens, vairavusio transporto priemonę, vairavimo įgūdžiai. Tokiai nuomonei vargu ar galima pritarti, nes toks eksperimentas gali sukelti pavojų tiek pačiam asmeniui, kurio gebėjimai yra tikrinami, tiek kitiems šio procesinio veiksmo dalyviams.

Prieš priimdamas sprendimą, atlikti eksperimentą eismo įvykio byloje, tyrėjas turi atsižvelgti į šiuos klausimus:

1. Ar yra įmanoma atlikti eksperimentą tokiomis pačiomis sąlygomis, kokios egzistavo eismo įvykio metu? Kriminalistikos literatūroje¹⁵⁴ nurodoma, jog eksperimentas turi būti atliekamas sąlygomis, maksimaliai panašiomis į tas, kuriomis įvyko tiriamas įvykis. Toks reikalavimas yra keliamas tuomet, kai tokios sąlygos turi esminę reikšmę šio veiksmo rezultatų patikrinimui. Eismo įvykių bylose kartais atkurti tokias pačias sąlygas yra labai sudėtinga ar netgi neįmanoma. Kartais, stengiantis atlikti eksperimentą tokiomis pat sąlygomis, kurios egzistavo eismo įvykio metu, ikiteisminis tyrimas gali užtrukti labai ilgai, pvz., jei eksperimento metu reikia nustatyti, iš kur vairuotojas galėjo pamatyti pėstįjį, o eismo įvykio metu stipriai snigo, tai eksperimentas turi būti atliekamas tik esant tokioms pačioms meteorologinėms sąlygoms. Tokios situacijos gali susiklostyti ir tais atvejais, kuomet svarbios yra ne tik meteorologinės sąlygos, bet ir kelio būklė ir pan. Taigi tais atvejais, kai yra įmanoma atkurti sąlygas, kuriomis įvyko eismo įvykis, eksperimentą yra verta atlikti, tačiau tais atvejais, kuomet tai gali sukelti sunkumų tiek tyrėjui, tiek kitiems proceso dalyviams, turi būti gerai apsvarstoma, ar neįmanoma reikiamų duomenų gauti kitais proceso veiksmiais, pvz., atliekant parodymų patikrinimą vietoje.
2. Ar bus pažeistas transporto eismas toje vietoje, kur bus atliekamas eksperimentas? Atliekant eksperimentą, gali prireikti apriboti transporto priemonių judėjimą. Toks apribojimas nakties metu nesukelia itin didelių nepatogumų, tačiau jeigu eismo įvykis įvyko dienos metu, kada

¹⁵³ *Криминалистика* / Под ред. ОБРАЗЦОВА, В.А. Москва, 1997, С. 705.

¹⁵⁴ PALSKYS, E., KAZLAUSKAS, M., DANISEVIČIUS, P., *Kriminalistika*, Vilnius, 1985, P.206.

transporto priemonių judėjimas yra intensyvus, toks eismo apribojimas gali sukelti neproporcingai didelių sunkumų kitiems eismo dalyviams. Tokiu atveju reikia apsvarstyti, ar eksperimento atlikimas nesukels neproporcingai didelių sunkumų kitiems eismo dalyviams.

3. Kaip užtikrinti saugumą eksperimento metu? Akivaizdu, kad atliekant eksperimentą eismo įvykių bylose, gali kilti pavojus jo dalyvių ir kitų asmenų saugumui. Tyrėjas, prieš nusprenddamas atlikti eksperimentą turi apgalvoti, ar yra įmanoma tokio pavojaus išvengti, o jei to yra neįmanoma padaryti, eksperimentas negali būti atliekamas. Itin rizikingi tie eksperimentai, kurių metu siekiama nustatyti kokios buvo transporto priemonės manevravimo galimybės slidžiam kelyje, kliūties matomumą neapšviestame kelio ruože ir pan.
4. Kokias priemones reikėtų pasiruošti? Be bendrų, būtinų kiekvienam eksperimentui techninių priemonių, reikia pasiruošti ir tokias, kurios yra svarbios tik eismo įvykių bylose atliekamam eksperimentui. Šiuo atveju svarbu apsvarstyti, ar įmanoma panaudoti tą pačią transporto priemonę, kuri dalyvavo eismo įvykyje. *Lietuvos Aukščiausiojo Teismo baudžiamojoje byloje Nr. 2K–345/2007 eksperimento rezultatai buvo nepripažinti įrodymais, nes šis veiksmas buvo atliktas nesilaikant BPK nuostatų, o vienas iš pažeidimų buvo nurodytas tas, kad eksperimente dalyvavo kitos transporto priemonės nei eismo įvykyje*¹⁵⁵. Akivaizdu, kad tais atvejais, kai eismo įvykių metu transporto priemonė buvo sugadinta nepataisomai, tokios transporto priemonės neįmanoma panaudoti ir eksperimentas negali būti atliekamas (jeigu tokia transporto priemonė yra būtina, siekiant atlikti eksperimentą).

Jeigu yra atliekamas eksperimentas, siekiant nustatyti, koks galėjo būti pėsčiojo greitis iki užvažiavimo momento, gali iškilti sunkumų, nustatant konkretų greitį. Tokiu atveju turi būti nustatomos ribos – koku maksimaliu ir koku minimaliu greičiu galėjo eiti pėstysis. Dėl tokių ribų nustatymo yra tikslinga eksperimentą atlikti su keliais asmenimis. Kuo daugiau asmenų dalyvauja, tuo tikslesnių rezultatų galima tikėtis iš šio parodymų patikrinimo veiksmo. Eksperimente dalyvaujantys asmenys, pagal kuriuos ir sprendžiama, koku greičiu galėjo judėti pėstysis, turi atitikti pėstįjį pagal fizines savybes (amžių, ūgį, svorį ir pan.). Jei kartu siekiama nustatyti ir kliūties matomumą – tokie asmenys turi būti apsirengę panašiai, kaip ir pėstysis eismo įvykių metu. Jeigu toks eksperimentas atliekamas su vaikais, kartu turėtų dalyvauti vaikų darželio auklėtoja ar kitas artimas vaikams asmuo. Jiems turėtų būti paaiškinama, kad tai yra žaidimas, kurio metu jie turi nueiti ar nubėgti tam tikrą atstumą¹⁵⁶. Taip elgtis yra tikslinga dėl to, kad, pasakius vaikams tiesą, jog jie turi eiti ar bėgti dėl to, kad būtų įmanoma nustatyti koku greičiu bėgo vaikas, kuris nukentėjo eismo įvykių metu, vaikai gali išsigąsti, bėgti ar eiti nenatūraliu greičiu, o tai iškreiptų eksperimento rezultatus.

¹⁵⁵ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo baudžiamoji byla Nr.: 2K–345/2007.

¹⁵⁶ *Encyclopedia of forensic sciences* / Edit. SIEGEL, J., KNUPFER, G., SAUKKO, P. Amsterdam, 2000, P. 13.

Eksperto rezultatams užfiksuoti privalo būti rašomas protokolas, taip pat turėtų būti fotografuojama arba filmuojama. Protokolą turi pasirašyti visi eksperimente dalyvavę asmenys.

3.3.3. Parodymas atpažinti

Praktinės medžiagos analizė ir pareigūnų anketavimo rezultatai rodo, jog tai rečiausiai atliekamas parodymų patikrinimo veiksmas, tiriant eismo įvykius. Šis veiksmas yra itin svarbus tais atvejais, kuomet susiklosto tyrimo situacija, kai vairuotojas pasišalina iš įvykio vietos (su transporto priemone ar be jos). Tokios tyrimo situacijos yra retos, o tai gali paaiškinti, kodėl praktikoje šis veiksmas atliekamas retai.

Tiriant eismo įvykius, gali būti parodomi atpažinti įvairūs daiktai, tokie kaip transporto priemonė, eismo dalyvių asmeniniai daiktai¹⁵⁷, lavonai ir asmenys, pvz., iš įvykio vietos pasišalinęs vairuotojas.

Be jau paminėtos tyrimo situacijos, šis veiksmas gali būti atliekamas ir tokiais atvejais, kai nėra aišku, kas vairavo transporto priemonę, o įvykio liudytojai galėjo matyti, koks asmuo sėdėjo prie transporto priemonės vairo.

Asmenų, daiktų ir kitų objektų parodymui atpažinti eismo įvykių bylose taikomi bendrieji reikalavimai. Šiuo atveju galima plačiau analizuoti transporto priemonės, dalyvavusios eismo įvykyje, pateikimo atpažinti problemas.

Daiktai ir kiti objektai parodomi atpažinti tarp kitų tos rūšies daiktų ar kitų objektų. Parodomų atpažinti daiktų ar kitų objektų turi būti ne mažiau kaip trys. Toks reikalavimas netaikomas, kuomet atpažinti yra pateikiami išskirtiniai daiktai ar kiti objektai, todėl unikalūs daiktai bei objektai pateikiami atpažinti po vieną. Iš pirmo žvilgsnio gali susidaryti įspūdis, jog tais atvejais, kuomet yra pateikiama atpažinti eismo įvykyje dalyvavusi transporto priemonė, kuri dėl savo išorinių apgadinių gali būti traktuotina kaip unikalus daiktas, gali būti pateikiama atpažinti viena. Manytume, kad tokia situacija, kuomet asmeniui parodoma atpažinti tik viena transporto priemonė, vertintina neigiamai, nes toks parodymas atpažinti bus atliekamas, pažeidžiant BPK reikalavimus. Aptariamoje situacijoje tyrėjas turėtų stengtis surasti bent dar dvi transporto priemones, kurios būtų panašios į asmens parodymuose nurodytą transporto priemonę (panaši gali būti savo spalva, marke ar pan., priklausomai nuo to, ką apie ją parodė liudytojas ar nukentėjęsysis). Tais atvejais, kai liudytojas ar nukentėjęsysis apklausos metu nurodo tam tikrus išskirtinius transporto priemonės požymius (pvz., piešinį ar užrašą ant stiklo), nėra būtina ieškoti panašių transporto priemonių. Tokiu atveju transporto priemonė gali būti pateikiama atpažinti ir viena.

¹⁵⁷ Panevėžio apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-209-389/2008.

4. Specialių žinių panaudojimo galimybės tiriant eismo įvykius

Specialių žinių panaudojimas, tiriant eismo įvykius, pasireiškia trimis formomis: specialistų (ekspertų) dalyvavimų atliekant procesinius veiksmus, objektų tyrimu ir ekspertizių atlikimu.

Specialistai (ekspertai) gali dalyvauti atliekant procesinius veiksmus. Atliekant eismo įvykio vietas, transporto priemonės, lavono ar kitų objektų apžiūras, specialistai (ekspertai) gali atlikti objektų tyrimus apžiūros ribose. Taip pat specialistai (ekspertai) gali padėti tyrėjui pasiruošti apklausoms – padėti suformuluoti klausimus, parodymų patikrinimo veiksmams. Praktinės medžiagos analizė rodo, jog ši specialių žinių panaudojimo forma eismo įvykių bylose yra itin reta. Tokia situacija vertintina neigiamai. Specialistų (ekspertų) dalyvavimas, atliekant procesinius veiksmus, gali tyrėjams padėti tinkamai pasiruošti atskirų procesinių veiksmų atlikimui, kryptingiau atlikti informacijos rinkimą, pagerinti surenkamos informacijos kokybę.

Siekiant nustatyti eismo įvykio kaltininkus, reikalingi techninių eismo įvykio aplinkybių, atskirų objektų (žmogaus kūno, eismo įvykio pėdsakų bei jų susidarymo mechanizmo) tyrimai. Visa tai tiria specialistai (ekspertai). Taip pat eismo įvykių tyrimo metu gali būti skiriamos ekspertizės. Ekspertizės skyrimo pagrindus, subjektus, tvarką reglamentuoja BPK 208-211 straipsniai, objektų tyrimo - 205 ir 206 straipsniai.

Pareigūnų anketavimo rezultatai parodė, jog 90 proc. respondentų mano, jog tiriant eismo įvykius, yra būtina atlikti eismo įvykio tyrimą (ekspertizę), teismo medicininius tyrimus (ekspertizes), 10 proc. respondentų nurodė, jog be paminėtų tyrimų, dar yra naudinga atlikti kompleksinius medicininius – eismo įvykio, trasologinius tyrimus (ekspertizes). Be išvardintų tyrimų (ekspertizių) gali būti reikalingi medžiagų ir gaminių, dokumentų, biologiniai bei odorologiniai tyrimai (ekspertizės), psichiatrinės ekspertizės ir kt.

Atsižvelgiant į anketavimo rezultatus, šiame darbe daugiausiai dėmesio yra skiriama teismo mediciniam, eismo įvykių, transporto trasologiniams, kompleksiniams mediciniam – eismo įvykio tyrimams (ekspertizėms).

Teismo medicininiai tyrimai (ekspertizės) yra atliekami kiekvienoje eismo įvykių byloje. Šie tyrimai (ekspertizės) yra būtini eismo įvykių bylose dėl to, kad jie padeda atsakyti į klausimą, koks nukentėjusiojo sveikatos sutrikdymo mastas, o būtent nuo sveikatos sutrikdymo masto priklauso nusikalstamos veikos kvalifikavimas. Taip pat šie tyrimai (ekspertizės) gali atsakyti į klausimus, kokia buvo nukentėjusiojo mirties priežastis, koks sužalojimų padarymo mechanizmas ir pan. Prie teismo medicininių tyrimų (ekspertizių) būtina paminėti ir toksikologinius tyrimus (ekspertizes), kurie taip pat reikalingi kiekvienoje eismo įvykio byloje, nes atsako į klausimą, ar eismo įvykio dalyviai buvo apsvaigę nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, o nuo šios aplinkybės taip pat priklauso nusikalstamos veikos kvalifikavimas.

Praktinės medžiagos analizė leidžia daryti išvadą, jog be teismo medicininių nukentėjusiųjų kūno tyrimų, kurie atliekami kiekvienoje byloje bei toksikologinių tyrimų, dažnai yra atliekami

eismo įvykių tyrimai (ekspertizės)¹⁵⁸. Jie atliekami, siekiant nustatyti transporto priemonių techninių gedimų atsiradimo laiką, eismo įvykio mechanizmą, atkurti kelio situaciją eismo įvykio vietoje, techninių požiūriu įvertinti eismo įvykių dalyvių veiksmus bei nustatyti kitas aplinkybes, kurios galėjo turėti įtakos eismo įvykio kilimui. Duodant užduotį specialistui (skiriant ekspertizę) gali būti pateikiami tokie klausimai: ar transporto priemonės, jos atskirų sistemų, mechanizmų, agregatų, detalių gedimai, atsirado eismo įvykio metu, ar prieš eismo įvykį ir turėjo įtakos jam kilti, ar galėjo juos vairuotojas aptikti prieš eksploatuojant transporto priemonę, ar yra priežastinis ryšys tarp transporto priemonės techninio gedimo, nustatyto transporto priemonės apžiūros metu po eismo įvykio, ir tiriamo eismo įvykio, ar vairuotojas turėjo techninę galimybę išvengti eismo įvykio. Paminėtina Lietuvos teismo ekspertizės centro ekspertų atliktą eismo įvykio ekspertizę Nr. 11-3515 (05), kurioje nustatyta, kad automobilio VW Golf padangoje atsiradę pažeidimai buvo padaryti automobiliui važiuojant arba jį velkant gana ilgą atstumą su dehermizuota padanga.<...> Jei vairuotojas nesustojo ir toliau važiavo su dehermizuota padanga, važiuodamas galėjo nesuvaldyti automobilio ir, praradęs važiavimo stabilumą, nuslysti nuo kelio¹⁵⁹. Taip pat specialistas (ekspertas), atliekantis eismo įvykio tyrimą (ekspertizę) gali atsakyti į klausimus, susijusius su eismo įvykio mechanizmu: koks buvo transporto priemonės greitis prieš stabdant, ar transporto priemonės vairuotojas, važiuodamas konkrečiu greičiu, turėjo techninę galimybę išvengti eismo įvykio, koks buvo transporto priemonių susidūrimo mechanizmas, kokia techniniu požiūriu pagrindinė sąlyga kilti konkrečiam eismo įvykiui ir kt. Siekiant nustatyti, kokie eismo dalyvių veiksmai turėjo įtakos eismo įvykiui, specialistui (ekspertui) gali būti užduodami tokie klausimai: kaip turėjo elgtis vairuotojas susidariusiomis aplinkybėmis pagal saugaus eismo ir transporto priemonių eksploatavimo reikalavimus, ar yra priežastinis (techniniu požiūriu) transporto priemonės vairuotojo veiksmų ir eismo įvykio ryšys, kokių KET reikalavimų privalėjo laikytis transporto priemonės vairuotojas buvusioje kelio situacijoje ir kt.¹⁶⁰.

Svarbu pažymėti tai, kad specialistai (ekspertai) atlikdami eismo įvykio tyrimą, nesprenžia teisinių klausimų, negali nustatyti ar konkretus asmuo kaltas dėl eismo įvykio kilimo, ar konkretus asmuo pažeidė KET reikalavimus, ar liudytojo, nukentėjusiojo ar įtariamojo parodymai yra teisingi, ar minėti asmenys teisingai aiškina įvykio aplinkybes. Visų šių klausimų išsprendimas yra teismo prerogatyva, todėl tokie klausimai jiems užduodami neturėtų būti. Praktinės medžiagos analizė parodė, kad visgi tokie klausimai specialistams yra pateikiami¹⁶¹. Tokia situacija rodo, kad tyrėjai neturi pakankamai žinių apie tai, į kokius klausimus atsakyti specialistai (ekspertai) yra kompetentingi. Taigi tyrėjai, kurie dirba su eismo įvykių bylomis, privalo turėti tinkamų žinių, apie

¹⁵⁸ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamosios bylos Nr.: 1-209-389/2008, 1-274-334/2008, 1-87-389/2008, 1-200-768/2008, 1-42-581/2008 ir kt.

¹⁵⁹ Lietuvos teismo ekspertizės centro ekspertizės aktas Nr. 11-3515 (05).

¹⁶⁰ *Teismo ekspertizijų skyrimas, klausimų formulavimas ir medžiagos joms rengimas* / Red. JOVAIŠA, K., Vilnius. 2007, P. 37-38.

¹⁶¹ Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-87-389/2008.

tai, kokios yra eismo įvykių tyrimo (ekspertizės) galimybės, kokie klausimai gali būti užduodami specialistui (ekspertui).

Eismo įvykių bylose taip pat gali būti atliekami ir transporto trasologiniai tyrimai (ekspertizės). Šiuo atveju yra atliekami pėdsakų, susidariusių eismo įvykio metu, tyrimai. Šio tyrimo (ekspertizės) uždaviniai yra skirstomi į identifikacinius (nustatoma transporto priemonės, dalyvavusi eismo įvykyje, visumą iš dalių) ir neidentifikacinius (nustatomas eismo įvykio mechanizmas arba jo atskiri elementai). Specialistui (ekspertui) gali būti pateikiami tokie identifikaciniai klausimai: kokia transporto priemonės dalimi padaryti drabužių pažeidimai, ar eismo įvykio vietoje rasti daiktai anksčiau nesudarė su konkrečia transporto priemone vienos visumos, ar įvykio vietoje pėdsakai ant tam tikro objekto susidarė dėl tam tikros transporto priemonės poveikio. Gali būti pateikiami ir neidentifikaciniai klausimai: kokioje padėtyje susidūrimo momentu buvo transporto priemonė kelio pločio (ilgio) atžvilgiu, viena kitos atžvilgiu, kurioje kelio vietoje įvyko transporto priemonių susidūrimas, kurioje kelio vietoje transporto priemonė partrenkė pėsčiąjį, koks pėdsakų ant transporto priemonės susidarymo mechanizmas. Ši tyrimo (ekspertizės) rūšis būdinga eismo įvykio tyrimo situacijai, kuomet vairuotojas iš eismo įvykio vietos pasišalina su transporto priemone.

Dar viena ekspertizių (tyrimų) rūšis eismo įvykių bylose – kompleksinė medicininė – eismo įvykio ekspertizė (tyrimas). Eismo įvykio metu nukentėjęs žmogus sužalojamas būdamas įvairiose padėtyse, judant jam ir transporto priemonėms. Siekiant nustatyti, kurio eismo įvykio momentu ir koku būdu buvo sužalotas asmuo, nepakanka vien medicinos žinių, tokiu atveju būtina sužalojimų padarymo eigą sieti su transporto priemonės ir žmogaus kūno judėjimu įvairiais režimais, veikiant įvairioms jėgoms. Kompleksinis medicininis – eismo įvykio tyrimas (ekspertizė) taip pat gali padėti atsakyti į klausimą, kas eismo įvykio metu vairavo transporto priemonę. Galima paminėti Lietuvos teismo ekspertizės centro ekspertų kartu su teismo medikais atliktą *ekspertizę Nr.11-3485 (05), kurioje nustatyta, jog automobiliui AUDI 80 važiuojant ir nuslystant nuo kelio sankasos bei savo priekinės dalies kaire sritim kontaktuojant su lietaus nutekėjimo vamzdžiu, šioje transporto priemonėje esančius žmones veikė jėgos, nukreiptos link automobilio dešinės pusės ir link automobilio priekio, dėl ko R.S. poodinės kraujosruvos apie abi akis, kraujosruva akies junginėje, daugybiniai kaukolės veidinės dalies abiejų pusių kaulų lūžiai buvo padaryti, atsitrenkiant į kietas, buką, sąlyginai didelį paviršiaus plotą turinčias salono vidaus dalis. <...> G.A. kairio šėivikaulio apatinio trečdaliao lūžimas, kairiojo blauzdikaulio vidinės kulkšnies lūžimas buvo padaryti atsitrenkiant į kietas buką salono vidaus dalis galimai su lydinčiu pėdos pasukimu. Atsižvelgiant į nukentėjusiųjų aptiktų kūno sužalojimų padarymo eigą, tikėtina, kad eismo įvykio metu G.A. buvo šios transporto priemonės vairuotojas, o R. Š. keleivis*¹⁶². Šiuo atveju yra tirama, kaip, kokioje padėtyje ir kokiomis dalimis sužaloti transporto priemonėje buvę žmonės, judėdami transporto

¹⁶² Lietuvos teismo ekspertizės centro ekspertizės aktas Nr. 11-3485 (05);

priemonės viduje ir iškrisdami iš jos eismo įvykio metu. Esminis reikalavimas, skiriant kompleksines medicininius – eismo įvykio ekspertizes (tyrimus) – skirti jas tik tada, kai atlikus atskirus teismo medicininius tyrimus (ekspertizes), negalima išspręsti klausimų, susijusių su nukentėjusiųjų autotraumų tyrimu¹⁶³. Šiame kontekste paminėtina *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-42-581/2008, kurioje iškilo klausimas, kas vairavo transporto priemonę eismo įvykio metu. Atlikus teismo medicininius tyrimus, nebuvo nustatyta, kas vairavo transporto priemonę. Teismo medicinos specialistas savo išvadoje nurodė, kad pagal asmenų patirtus sužalojimus negalima nustatyti, ar jie vairavo transporto priemonę.*¹⁶⁴ Šioje byloje nebuvo atliktas kompleksinis medicininis – eismo įvykio tyrimas (ekspertizė), nors būtent šis tyrimas (ekspertizė) gali padėti atsakyti į klausimą, kuris asmuo galėjo vairuoti transporto priemonę eismo įvykio metu. Tokia situacija dar kartą parodo, jog pareigūnai, tiriantis eismo įvykius, nėra gerai susipažinę su specialių žinių panaudojimo galimybėmis.

Akivaizdu, jog specialių žinių panaudojimas yra būtinas eismo įvykių bylose, siekiant teisingai kvalifikuoti nusikalstamą veiką, nustatyti eismo įvykio mechanizmą bei kitas reikšmingas bylai aplinkybes, nustatyti eismo įvykio kaltininką – tai yra nustatyti tiesą baudžiamojoje byloje. Tačiau pareigūnų anketavimo rezultatai parodė, jog specialių žinių panaudojimas eismo įvykių bylose sukelia problemų. Pareigūnai nurodė, jog pagrindinė problema – reikalingų tyrimų (ekspertizių) trukmė. Paprastai teismo medicinos specialistų išvados yra gaunamos per 2-3 mėnesius, o eismo įvykio tyrimo išvados – tik po 3 ar 6 mėnesių. Dėl paminėtos priežasties ikiteisminis tyrimas, dėl nusikalstamos veikos, numatytos BK 281 straipsnyje užtrunka ganėtinai ilgai, o tai sukelia sunkumų tiek nukentėjusiems, tiek liudytojams, tiek įtariamajam. Dar viena problema, kurią įvardijo pareigūnai – sudėtinga formuluoti klausimus, nes jau formuluojant klausimus reikalinga specialisto pagalba. Tokios problemos iškėlimas tik parodo, jog pareigūnai nėra susipažinę su metodinėmis rekomendacijomis, kuriose ir yra nurodoma, kokie klausimai gali būti pateikiami specialistams (ekspertams), kokios yra konkretaus tyrimo (ekspertizės) galimybės. Pareigūnai taip pat nurodė, jog kartais yra tiesiog neįmanoma duoti užduoties specialistui (skirti ekspertizę), nes eismo įvykio vietoje nėra surenkama pakankamai duomenų, būtinų konkrečiam tyrimui (ekspertizei). Šią problemą pareigūnai nurodė, atsakydami į anketos klausimą „su kokiomis problemomis susiduriate, bendradarbiaudami su specialistais (ekspertais)“. Reikia pastebėti, kad minėta problema yra ne bendravimo su specialistais (ekspertais), bet tinkamo procesinio veiksmo – įvykio vietos apžiūros, atlikimo problema. Kartu tai rodo, jog tinkamai neatlikus vieno procesinio veiksmo, kyla problemos atliekant kitus procesinius veiksmus, todėl jau nuo pat eismo įvykio tyrimo pradžios viskas turi būti atliekama itin kokybiškai ir kvalifikuotai, kad nebūtų apsunkinamas kitų procesinių veiksmų atlikimas.

¹⁶³ *Teismo ekspertizių skyrimas, klausimų formulavimas ir medžiagos joms rengimas* / Red. JOVAIŠA, K., Vilnius. 2007, P. 46-47.

¹⁶⁴ *Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-42-581/2008.*

IŠVADOS

1. Baudžiamosios teisinės ir kriminalistinės eismo įvykio charakteristikų žinojimas padeda efektyviai spręsti įrodinėjimo uždavinius, įrodinėjimo dalyko ir ribų klausimus, teisingai vertinti ir kvalifikuoti šią nusikalstamą veiką, kelti tyrimo versijas, rinkti įrodomąją informaciją ir planuoti tyrimo eigą. Baudžiamoji teisinė eismo įvykio charakteristika – tai informacijos apie šios nusikalstamos veikos sudėties elementus, požymius, kvalifikavimą ir kitus baudžiamuosius teisinius eismo įvykių ypatumus visuma. Kriminalistinę eismo įvykio charakteristiką galima apibrėžti kaip duomenų, padedančių efektyviai atskleisti ir tirti eismo įvykio aplinkybes bei turinčių pažintinę tiriamąją reikšmę, visumą. Eismo įvykio, kaip nusikalstamos veikos, kriminalistinės charakteristikos elementai yra tokie: 1) duomenys apie būdą (mechanizmą); 2) duomenys apie priežastis; 3) duomenys apie aplinką; 4) duomenys apie subjekto asmenybę; 5) duomenys apie nukentėjusiojo asmenybę. Ypatingai svarbūs yra koreliaciniai ryšiai tarp atskirų kriminalistinės charakteristikos elementų.
2. Ikiteisminis tyrimas dėl eismo įvykio pradedamas, gavus informacijos apie įvykusi eismo įvykį, tiek iš pačių eismo įvykio dalyvių, tiek ir eismo įvykio liudytojų. Galimos ir tokios situacijos, kuomet ikiteisminis tyrimas dėl eismo įvykio pradedamas, ikiteisminio tyrimo pareigūnui ar prokurorui nustačius šios nusikalstamos veikos požymius.
3. Yra išskiriamos trys tipinės eismo įvykių tyrimo situacijos: 1) vairuotojas, transporto priemonė ir nukentėjusysis yra įvykio vietoje arba dėl tam tikrų priežasčių jų nėra įvykio vietoje, tačiau apie juos turima informacijos; 2) nukentėjusysis yra eismo įvykio vietoje, o transporto priemonės ir vairuotojo nėra; 3) nukentėjusysis ir transporto priemonė yra eismo įvykio vietoje, tačiau nėra vairuotojo.
Pradėjus ikiteisminį tyrimą dėl eismo įvykio ir planuojant jo eigą, paprastai yra iškeliamos keturios pagrindinės tipinės tyrimo versijos: 1) eismo įvykis įvyko dėl to, jog transporto priemonės vairuotojas pažeidė KET reikalavimus ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles; 2) eismo įvykis įvyko dėl nukentėjusiojo grubaus neatsargumo; 3) eismo įvykis įvyko dėl to, jog nukentėjusysis pažeidė KET reikalavimus; 4) eismo įvykis įvyko dėl atsitiktinio aplinkybių susiklostymo, kurio eismo dalyviai negalėjo numatyti. Dar gali būti keliamos versijos, dėl tyčinio nužudymo, panaudojant kaip įrankį transporto priemonę, dėl inscenizacijos, dėl eismo įvykio mechanizmo elementų, eismo įvykio subjekto ir kt.
Susiklosčiusios tipinės tyrimo situacijos, iškeltos eismo įvykio versijos, nulemia tyrimo planavimą, spręstinus uždavinius, apibrėžia, kokia informacija turi būti renkama, kokie procesiniai bei organizaciniai veiksmai turi būti atliekami.
4. Eismo įvykio tyrimo metu dažniausiai atliekami tokie procesiniai veiksmai: įvykio vietos, transporto priemonės, nukentėjusiojo (lavono) bei kitų tyrimui reikšmingų objektų apžiūros,

nukentėjusiojo, liudytojų, įtariamojo apklausos, parodymų patikrinimo veiksmai, iš kurių dažniausi – parodymų patikrinimas vietoje ir eksperimentas. Svarbiausi iš šių veiksmų – įvykio vietos ir joje esančių objektų apžiūros, nes būtent eismo įvykio vietoje yra visa tyrimui reikalinga informacija. Visų minėtų veiksmų atlikimo specifiką lemia susiklosčiusios tyrimo situacijos ir iškeltos tyrimo versijos.

5. Eismo įvykių tyrimas negalimas be specialių žinių panaudojimo, kuris gali būti: specialistų (ekspertų) dalyvavimas, atliekant procesinius veiksmus, objektų tyrimas bei ekspertizė atlikimas. Susiklosčius bet kuriai tyrimo situacijai turi būti atliekami teismo medicininiai tyrimai (ekspertizės), kuriais nustatoma nukentėjusiųjų sveikatos sutrikdymo mastas bei eismo įvykį sukėlusio asmens apsvaigimas nuo alkoholio, narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Šių tyrimo (ekspertizė) rezultatai yra būtini, siekiant tinkamai kvalifikuoti kaltininko veiką. Taip pat dažnai atliekamas eismo įvykio objektų tyrimas (ekspertizė), rečiau – transporto trasologiniai bei kompleksiniai eismo įvykio – medicininiai tyrimai (ekspertizės).
6. Doktrinos, praktinės medžiagos bei anketavimo rezultatų analizė, leidžia išskirti tokias eismo įvykių tyrimo metodikos bei atskirų procesinių veiksmų atlikimo tobulinimo kryptys:
 - 1) daugiau dėmesio doktrinoje skirti šios nusikalstamos veikos kriminalistinei charakteristikai, ir ypač – koreliaciniams ryšiams tarp atskirų kriminalistinės charakteristikos elementų;
 - 2) paruošti metodines rekomendacijas, kuriose būti atskleidžiamos tiek šios nusikalstamos veikos baudžiamoji teisinė bei kriminalistinė charakteristikos, tiek atskirų procesinių veiksmų atlikimo specifiką;
 - 3) kelti pareigūnų, tiriančių eismo įvykius, kvalifikaciją, rengti mokymus, konsultacijas, kad tokie pareigūnai galėtų specializuotis eismo įvykių tyrime, o kartu tai pagerintų šios nusikalstamos veikos tyrimo kokybę;
 - 4) dažniau į atskirų procesinių veiksmų atlikimą kviesti specialistus (ekspertus).

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Teisės norminiai aktai

1. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas, *Valstybės žinios*, 1961, Nr. 18-147;
2. Lietuvos Respublikos baudžiamasis kodeksas, *Valstybės žinios*, 2000, Nr. 89-2741;
3. Lietuvos Respublikos baudžiamojo proceso kodeksas, *Valstybės žinios*, 2002, Nr. 37-1341;
4. Estijos Respublikos baudžiamasis kodeksas. [žiūrėta 2009 m. vasario 5 d.]. Prieiga per internetą:
<<http://www.legislationline.org/download/action/download/id/1666/file/1f0a92298f6ba75bd07e101cdb93.htm/preview>>;
5. Latvijos Respublikos baudžiamasis kodeksas. [žiūrėta 2009 m. vasario 5 d.]. Prieiga per internetą:
<<http://www.legislationline.org/download/action/download/id/1683/file/4b5d86c3826746957aa400893abc.htm/preview>>;
6. Ukrainos baudžiamasis kodeksas. [žiūrėta 2009 m. vasario 5 d.]. Prieiga per internetą:
<<http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1243122>>;
7. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas, *Valstybės žinios*, 2007, Nr. 128-5213;
8. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“, *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 7-263;
9. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimas „Dėl transporto priemonės vairuojančių ir kitų asmenų neblaivumo (girtumo) ar apsvaigimo nustatymo“, *Valstybės žinios*, 2006, Nr. 56-2000;

Specialioji literatūra

10. ABRAMAVIČIUS, A. et al. *Baudžiamoji teisė. Bendroji dalis: vadovėlis*. Vilnius, 1998;
11. ABRAMAVIČIUS, A. et al. *Baudžiamoji teisė. Specialioji dalis: vadovėlis*. Vilnius, 2000;
12. AUGIS, R. et al. *Psichologijos žodynas*. Vilnius, 1993;
13. BARKAUSKAS, A. *Kriminalistinės versijos*, Vilnius, 2000;
14. BARKAUSKAS, A. Nusikaltimo tyrimo versijų teorijos realizavimo galimybės. *Jurisprudencija*. 2005, Nr. 65 (57);
15. BURDA, R. et al. *Kriminalistikos taktika ir metodika*. Vilnius, 2004;
16. GIRŠVILDAS, V., SKVERNELIS, S. *Neįskaitinės autoavarijos tyrimo metodika*. Vilnius, 1999;
17. GORBATKOV, A. *Kontrabandos tyrimas: daktaro disertacija*. Vilnius, 2005;

18. Informatikos ir ryšių departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos pateikiami duomenys. [žiūrėta 2009 m. sausio 21 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.vrm.lt/fileadmin/Image_Archive/IRD/Statistika/index2.phtml?id=198>;
19. *Įvykio vietos tyrimo atmintinė* / Red. DROBNYS, V., Vilnius, 2006;
20. KAZLAUSKAS, M., RINKEVIČIUS, J. *Asmenų parodymai baudžiamajame procese*. Vilnius, 1991;
21. KAŽEMIKAITIENĖ, E., MATULIENĖ, S. Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika – vienas iš kriminalistinės justicijos informacinės sistemos modelio kūrimo pagrindų Lietuvoje. *Jurisprudencija*, 2005, Nr. 65 (57);
22. KUCONIS, P. Nusikaltimų finansams, tiriamų sumarinio proceso tvarka, kriminalistinė charakteristika ir įrodinėtinos aplinkybės. *Kriminalistikos ir teismo ekspertizės problemos. Mokslo darbų rinkinys*. Vilnius, 1996;
23. Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos duomenys. [žiūrėta 2009 m. sausio 21 d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.lpept.lt/lt/statistika/index.php>> ;
24. PALSKYS, E., KAZLAUSKAS, M., DANISEVIČIUS, P., *Kriminalistika*, Vilnius, 1985;
25. PIESLIAKAS, V. *Lietuvos baudžiamoji teisė. Pirmoji knyga*. Vilnius, 2006;
26. STUNGYS, K. *Autoįvykio vietos tyrimas*. Vilnius, 2000;
27. *Tardytojo atmintinė* / Red. LAUCIUS, I., RUTKAUSKAS, J., Klaipėda, 1998;
28. *Teismo ekspertizų skyrimas, klausimų formulavimas ir medžiagos joms rengimas* / Red. JOVAIŠA, K., Vilnius. 2007;
29. TRUNCAITĖ, I. Kaltė ir jos nustatymas bylose, susijusiose su kelių transporto eismo saugumo ir transporto priemonių eksploatavimo taisyklių pažeidimais. *Jurisprudencija*, 2004, Nr. 53 (45);
30. ECKERT, W. G. *Introduction to Forensic Sciences Second Edition*. New York, 1997;
31. *Encyclopedia of forensic sciences* / Edit. SIEGEL, J., KNUPFER, G., SAUKKO, P. Amsterdam, 2000;
32. АРЗУМАНЯН, Т. М. et al. *Руководство для следователей. Юридическая литература*. Москва, 1971;
33. БАЛАШОВ, Д. Н., БАЛАШОВ, Н. М., МАЛИКОВ, С. В. *Криминалистика: Учебник*. Москва, 2005;
34. БЕЛКИН, Р. С. *Криминалистика (Краткая энциклопедия)*. Москва, 1993;
35. ГУРСКИЙ, В. П. *Дорожно – транспортные происшествия: методика расследования. Учебное пособие*. Минск, Минск, 1992;
36. *Криминалистика: Учебник для вузов* / Под. ред. БЕЛКИНА, Р. С. Москва, 2003;
37. *Криминалистика* / Под. ред. ГЕРАСИМОВА, И.Ф., ДРАПКИНА, Л. Я. Москва, 1994;
38. *Криминалистика* / Под. ред. ОБРАЗЦОВА, В.А. Москва, 1997;

39. *Криминалистика* / Под. ред. ЯБЛОКОВА, Н. П., КОЛДИНА, В. Я. Москва, 1990.
40. *Криминалистика*/ Под. ред. ЯБЛОКОВА, Н. П. Москва, 1996.

Praktinė medžiaga

41. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo baudžiamoji byla Nr. 2K-2/2005;
42. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo baudžiamoji byla Nr. 2K-601/2006;
43. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo baudžiamoji byla Nr. 2K-345/2007;
44. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo baudžiamoji byla Nr. 2K-55/2008;
45. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-81-581/2007;
46. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-397-529/2007;
47. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-42-581/2008;
48. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-70-768/2008;
49. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-82-581/2008;
50. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-87-389/2008;
51. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-140-591/2008;
52. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-200-768/2008;
53. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-209-389/2008;
54. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-213-719/2008;
55. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-215-184/2008;
56. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-233-334/2008;
57. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-263-768/2008;
58. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-274-334/2008;
59. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-287-591/2008;
60. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-290-749/2008;
61. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-307-749/2008;
62. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-332-719/2008;
63. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-333-749/2008;
64. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-357-591/2008;
65. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-380-768/2008;
66. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-430-768/2008;
67. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-460-529/2008;
68. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-610-334/2008;
69. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-726-581/2008;
70. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-807-389/2008;
71. Panevėžio miesto apylinkės teismo baudžiamoji byla Nr. 1-847-529/2008.
72. Lietuvos teismo ekspertizės centro ekspertizės aktas Nr. 11-3515 (05);
73. Lietuvos teismo ekspertizės centro ekspertizės aktas Nr. 11-3485 (05);

PRIEDAS

Pareigūnams pateikta anketa

1. Ar, Jūsų nuomone, įstatymų leidėjas tinkamai reglamentuoja baudžiamąją atsakomybę už KET pažeidimus?
2. Ar kriminalistinė eismo įvykių charakteristika padeda kelti versijas apie padarytą nusikalstamą veiką? Kaip?
3. Ar duomenys apie vieną kriminalistinės eismo įvykių charakteristikos elementą (pvz., *duomenys apie būdą, duomenys apie aplinką ir pan.*) padeda surinkti duomenis apie kitus charakteristikos elementus (pvz., *apie subjektą, mechanizmą ir pan.*)?
4. Kaip dažniausiai gaunami duomenys apie įvykusį eismo įvykį?
5. Kokios dažniausios versijos keliamos, gavus informacijos apie tai, kad įvyko eismo įvykis (*prie dažniausiai keliamos parašykite 1, prie rečiau keliamos 2, prie dar rečiau keliamos 3 ir t.t.*):
 - vairuotojas pažeidė KET;
 - grubus nukentėjusiojo neatsargumas;
 - pėstysis pažeidė KET;
 - atsitiktinis aplinkybių susiklostymas, ko nei vairuotojas, nei kiti asmenys negalėjo numatyti;
 - galima tyčinio nužudymo versija, naudojant transporto priemonę kaip įrankį;
 - siekiant nusišalinti kitą nusikalstamą veiką, inscenizuojamas eismo įvykis.
6. Kokios dažniausiai pasitaikančios eismo įvykių tyrimo situacijos? (*sužymėkite kaip ir 5-jame klausime*):
 - Vairuotojas, transporto priemonė ir nukentėjęs yra įvykio vietoje arba dėl tam tikrų priežasčių jų nėra įvykio vietoje, tačiau apie juos turima informacijos;
 - nukentėjęs yra eismo įvykio vietoje, o transporto priemonės ir vairuotojo nėra, turima informacija menka. Žinomas tik įvykio laikas, vieta ir pasekmės;
 - nukentėjęs ir transporto priemonė yra įvykio vietoje, tačiau nėra vairuotojo. Turima informacija tik apie patį įvykio pobūdį, laiką, identifikuotą transporto priemonę.
7. Kuri iš pateiktų tyrimo situacijų yra dažnesnė:
 - situacija, kuomet yra nesudėtinga surinkti duomenis apie eismo įvykį, nes apie jį pranešta iškart;
 - situacija, kai informacija apie eismo įvykį gaunama praėjus kelioms paroms, savaitėms ar mėnesiams.
8. Kokie svarbiausi procesiniai veiksmai tiriant eismo įvykius? Koks tokių veikslių nuoseklumas?
9. Ar atliekamas eismo įvykių tyrimas *karštais pėdsakais*? Kokiais atvejais?
10. Ar, atliekant eismo įvykio vietos apžiūrą, yra būtinas specialisto dalyvavimas? Kodėl?
11. Kokia, Jūsų nuomone, eismo įvykių vietos apžiūros kokybė Lietuvoje:
 - labai aukšta;
 - aukšta;
 - vidutinė;
 - žema;
 - labai žema.

12. Kokie veiksniai lemia eismo įvykio vietos apžiūros kokybę?
13. Ar naudingiau apžiūrėti transporto priemonę eismo įvykio vietoje ar vėliau? Kodėl?
14. Jei eismo įvykio vietoje yra lavonas, ar, Jūsų nuomone, būtina pradėti įvykio vietos apžiūrą būtent nuo lavono, ar nuo tų pėdsakų, kurie dėl oro sąlygų ir kitų aplinkybių gali greitai pakisti? Kodėl?
15. Ar tiriant eismo įvykius, visuomet yra apžiūrimi nukentėjusiojo drabužiai? Kur dažniausiai?
16. Kokie daiktai paprastai yra apžiūrimi, tiriant eismo įvykius?
17. Kokie paprastai dokumentai, turintys reikšmės eismo įvykiams tirti, yra išreikalaujami iš fizinių bei juridinių asmenų? (pagal Lietuvos Respublikos BPK 97 straipsnį)?
18. Kokius asmenis būtina apklausti, tiriant eismo įvykius?
19. Ar naudinga eismo įvykių bylose apklausti netiesioginius įvykio liudytojus? Kodėl?
20. Kada jūsų nuomone tikslinga apklausti nukentėjusį dėl eismo įvykio asmenį:
 - eismo įvykio dieną arba kitą dieną;
 - nemažiau kaip praėjus kelioms dienoms po eismo įvykio;
 - laikas neturi reikšmės.
21. Ar, Jūsų nuomone, eismo įvykių bylose yra naudinga taikyti specialiojo liudytojo institutą? Ar taikote?
22. Ar dažnai atliekate parodymų patikrinimo veiksmus, tiriant eismo įvykius? Kuris iš šių veiksmų svarbiausias? Kuris dažniausias (*prie dažniausių parašykite „+“*)?
 - Eksperimentas;
 - parodymas atpažinti;
 - parodymų patikrinimas vietoje;
 - visi vienodai svarbūs.
23. Kokie objektų tyrimai ir ekspertizės yra svarbiausi tiriant eismo įvykius?
24. Ar kyla problemų eismo įvykių bylose, bendradarbiaujant su specialistais, ekspertais? Kokio pobūdžio tai problemos ir kaip jos galėtų būti sprendžiamos?

SANTRAUKA

Eismo įvykių tyrimo metodika ir tobulinimo perspektyvos

Šiame darbe yra išanalizuotos ir pateikiamos eismo įvykių baudžiamoji teisinė ir kriminalistinė charakteristikos, kurių žinojimas yra būtina sąlyga, siekiant tinkamai kvalifikuoti, vertinti šią nusikalstamą veiką, sėkmingai planuoti tyrimą.

Išnagrinėjus eismo įvykio atskleidimo ir jų tyrimo planavimo ypatumus pateiktos pagrindinės tipinės tyrimo situacijos (a) vairuotojas, transporto priemonė ir nukentėjęsysis yra įvykio vietoje arba dėl tam tikrų priežasčių jų nėra įvykio vietoje, tačiau apie juos turima informacijos, b) nukentėjęsysis yra eismo įvykio vietoje, o transporto priemonės ir vairuotojo nėra, c) nukentėjęsysis ir transporto priemonė yra eismo įvykio vietoje, tačiau nėra vairuotojo) ir pagrindinės tipinės tyrimo versijos (a) eismo įvykis įvyko dėl to, jog transporto priemonės vairuotojas pažeidė KET reikalavimus ar transporto priemonės eksploatavimo taisykles, b) eismo įvykis įvyko dėl nukentėjusiojo grubaus neatsargumo, c) eismo įvykis įvyko dėl to, jog nukentėjęsysis pažeidė KET reikalavimus, d) eismo įvykis įvyko dėl atsitiktinio aplinkybių susiklostymo, kurio eismo dalyviai negalėjo numatyti). Konkretūs tyrimo veiksmai, jų atlikimo ypatumai priklauso nuo susiklosčiusios tyrimo situacijos ir iškeltų tyrimo versijų.

Tiriant šią nusikaltimą veiką dažniausiai yra atliekami tokie proceso veiksmai: eismo įvykio vietos, transporto priemonės, nukentėjusiojo (lavono) bei kitų objektų (nukentėjusiųjų drabužių, dokumentų) apžiūros (tyrimai), liudytojų, nukentėjusiųjų, įtariamojo apklausos, parodymų patikrinimas vietoje bei eksperimentas, teismo medicininiai bei eismo įvykio tyrimai (ekspertizės). Šie veiksmai ne visada atliekami kokybiškai, neretai nesilaikoma baudžiamųjų įstatymų reikalavimų ir kriminalistikos mokslo rekomendacijų.

Šiame darbe, išanalizavus doktriną, praktinę medžiagą bei pareigūnų anketavimo rezultatus, pateikiamos eismo įvykio tyrimo metodikos ir atskirų procesinių veiksmų atlikimo tobulino kryptys.

SUMMARY

Investigation Methods and their Development in Traffic Accidents

Criminal and criminalistical characteristics are analyzed and laid in this final master's work. Knowing these characteristics is very important, because it helps to qualify and assess correctly this criminal act and to plan an investigation.

Having explored specifics of disclosure and investigation planning of traffic accidents, there are laid typical situations of investigation (a) the driver, the vehicle and the victim are at the scene of the traffic accident or in case they are no, but investigators have information about them; b) the victim is at the scene of the traffic accident, but there are no the vehicle and the driver; c) the victim and the vehicle are at the scene of the traffic accident, but there is no the driver) and main typical versions of investigation (a) the driver's breach of Rules of the Road Traffic or vehicle exploitation was the main cause of the traffic accident; b) the victim's negligence was the main cause of the traffic accident; c) the victim's breach of rules of the road was the main cause of the traffic accident; d) incidental circumstances were the main cause of the traffic accident). Particular actions of investigations depend on a juncture situation of investigation and raised versions of investigation.

During the investigation of this criminal act, these procedural actions are usually performed: surveys (researches) of the scene of the traffic accident, the vehicle, the victim's body (the corpse), the victim's clothes and other important objects, examinations of witnesses, victims and the driver, comparison of statements to circumstances of evidences and investigative experiment, researches (expertises) of forensic medicine and objects of traffic accidents. Not always these procedural actions are taken correctly. Officers sometimes breach the requirements of criminal law and doctrine's recommendations.

Having analyzed doctrine, practical material and results of officers questioning, suggestions how to develop investigations methods are laid in this final master's work.