

# Eismo įvykių kriminalistinė charakteristika ir jos reikšmė eismo įvykių prevencijai

Lina Novikovienė

*Socialinių mokslų daktarė, Mykolo Romerio universiteto Verslo teisės katedros docentė, Tarptautinės teisės ir verslo aukštosios mokyklos Viešosios teisės katedros docentė*

## ANOTACIJA

Keliuose daugėjant automobilių ir kitų transporto priemonių, o kelių tinklui beveik nesiplečiant, didėja eismo intensyvumas, auga eismo nelaimių, juose žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičius. Europos Komisijos duomenimis Lietuvos vairuotojai vairuoja pavojingiausiai Europoje. Didėjantis avaringumas, žūstančiųjų skaičius pasiekė tokią ribą, kurios nebegalima toleruoti.

Saugaus kelių eismo problemą galima išspręsti tik tuomet, kai ji sprendžiama visais valstybės lygmenimis bei taikant įvairias teisinės, administracines, inžinerines, švietėjiškas priemones.

**REIKŠMINIAI ŽODŽIAI:** eismo įvykiai, eismo įvykių kriminalistinė charakteristika, eismo įvykių prevencija.

## ABSTRACT

A growing number of cars in Lithuania have caused an increase in road accidents. The number of cars and other means of transportation and the intensity of road traffic are increasing, but the road network is not being expanded. All this explains the growth in the number of traffic accidents as well as deaths and casualties on the roads.

Data collected by the European Commission indicate that Lithuanian drivers are the most dangerous in Europe. Road accidents and deaths have reached a point where they can no longer be tolerated.

The problem of road safety can be solved if the parliament, the government, municipal authorities and all traffic participants take an active part in the educational process.

**KEYWORDS:** traffic accidents, prevention of traffic accidents, road safety.

## Įvadas

Viešasis saugumas yra esminė sąlyga užtikrinant gyventojų ir šalies nacionalinę ir verslo saugumą. Viešojo saugumo politika (Lietuvos Respublikos vidaus..., 2003; Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002..., 2002) apima tokias pagrindines

valstybės valdymo sritis kaip nusikaltimų ir kitų teisės pažeidimų prevenciją, kontrolę ir viešosios tvarkos užtikrinimą. Mokslininkai taip pat pabrėžia, kad šių tikslų pasiekti neįmanoma visapusiškai neišanalizavus tokio reiškinio kaip nusikalstamumas ir jam įtaką darančių veiksnių (Bilevičienė, Kažemikaitienė, 2008).

Tenka pažymėti, kad Lietuvoje eismo saugumo problemos dar nesulaukia tinkamo mokslininkų dėmesio. Siekiant atkreipti dėmesį į šias aktualias mūsų visuomenei problemas mokslininkų grupė ėmėsi iniciatyvos vykdyti mokslinį projektą „Nusikalstamumo grėsmės ir žmogaus saugumo vadybos technologijos“, kuriame nemažas dėmesys skiriamas eismo saugumo problemoms<sup>1</sup>. Iš tiesų, nuolat didėjant mobilumo poreikiui, plečiantis transporto sistemai aštrėja ir eismo saugumo problemos, kurių pasekmė yra ilgą laiką didėjantys avaringumo, žūstančiųjų skaičiai. Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos duomenimis 2005 metais pasiektas avaringumo, žuvusiųjų ir sužeistųjų skaičiaus pikas. Eismo įvykių skaičius tais metais siekė 6772, juose žuvo 773 ir buvo sužeisti 8467 žmonės. Vėlesnių metų statistikoje pastebimos kiek geresnės tendencijos. Nors iki 2008 metų eismo įvykių mažėjimo tendencijos buvo labai menkos: jos svyravo tarp –0,1 proc. iki –2,6 proc. Štai 2006 metais užregistruoti 6589 eismo įvykiai, kuriuose žuvo 759 ir sužeisti 8254 žmonės. Labai panašūs rodikliai buvo ir 2007 metais (atitinkamai: 6448 – 740 – 8042). Geresnius eismo įvykių mažėjimo rodiklius galime išvelgti analizuodami 2008 metų statistinius duomenis: įskaitinių eismo įvykių užregistruota 24,1 proc. mažiau (4897), žuvo 498 žmonės (–32,7 proc.) ir buvo sužeista 5940 (–26,1 proc.).

Lietuvoje eismo saugumo problema ypač aktuali, kadangi sparčiai kinta šalies transporto sistema, dinamiškas automobilių skaičiaus ir pervežimo poreikio kitimas sąlygoja eismo intensyvumo augimą. Šalies geopolitinė padėtis sudaro sąlygas sėkmingai integruotis į Europos transporto tinklą ir transporto paslaugų rinką. Todėl saugus eismas keliais tampa prioritetinga sritis, kuri yra sudedamoji narystės Europos Sąjungoje dalis.

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

<sup>1</sup> Projektas vykdomas pagal prioritetingą mokslo tyrimų kryptį „Piliečiai ir valdymas žinių visuomenėje“, projekto trukmė 2008–2010 m., finansuojamas Lietuvos valstybinio mokslo ir studijų fondo. Straipsnio autorė yra viena iš šio projekto rengėjų ir srities „Transporto nusikaltimai ir dabartinė būklė, jų rizikos, padaromos žalos ir asmens nesaugumo nuo jų įvertinimo galimybės“ vykdytoja.

Tragiški eismo įvykiai Lietuvos miestuose ir miesteliuose pasiekė tokią ribą, kurios neįmanoma toleruoti. Pažymėtina, kad eismo saugumas keliuose daugiausia priklauso nuo vairuotojų. Didžioji eismo įvykių dalis – vairuotojų klaidų rezultatas, kurios pasireiškia neteisingais, priešlaikiniais ar pavėluotais veiksmais arba visišku veiksmų nesiėmimu vairuojant transporto priemonę greitai kintančiomis sąlygomis, o ypač susidarius pavojingoms situacijoms.

Aukštas avaringumo lygis Lietuvai nebuvo kliūtis įstoti į Europos Sąjungą, tačiau tai nereiškia, kad mūsų šalis galėjo likti nuošalyje, kai ES valstybės siekė ir vis dar tebesiekia svarbaus tikslo – iki 2010 metų perpus sumažinti žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičių. Tai mūsų valstybei rimtas iššūkis, kuriam įgyvendinti būtina panaudoti visas įmanomas valstybės institucijų priemones, aktyviau išnaudoti žiniasklaidos galimybes, skatinti bendroves (pirmiausia draudimo įmones) bei visuomenines organizacijas aktyviai prisidėti prie saugų eismą ir eismo dalyvių kultūrą skatinančių kompanijų.

Būtent šios aplinkybės nulemia temos nagrinėjimo aktualumą. Straipsnyje į eismo saugumo problemą žvelgiama per kriminalistikos mokslo prizmę. Todėl šio straipsnio tikslas – atlikus eismo įvykių kriminalistinės charakteristikos analizę numatyti galimas eismo saugumo užtikrinimo priemones.

Straipsnyje keliamam tikslui pasiekti formuluojami šie uždaviniai:

- išanalizuoti eismo įvykių kaip nusikalstamų veikų padarymo būdus;
- atskleisti pagrindines eismo įvykių priežastis;
- išanalizuoti eismo saugumą užtikrinančių priemonių taikymo galimybes.

Tyrimo objektas – kriminalistinė eismo įvykių charakteristika ir jos reikšmė rengiant kelių eismo saugumą užtikrinančias priemones. Kadangi straipsnyje bus analizuojami eismo įvykiai kaip nusikalstamos veikos, įtvirtintos Lietuvos Respublikos baudžiamajame kodekse, todėl administracinės atsakomybės klausimai nebus nagrinėjami.

Tyrimo metodai: straipsnis parengtas remiantis mokslinės literatūros sisteminę ir lyginamąją analizę, taikytas dokumentų analizės metodas.

## **1. Kai kurie eismo įvykių kriminalistinės charakteristikos ypatumai**

Atsakomybę už nusikalstamas veikas eismo saugumui numato Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso (toliau – BK) XXXIX skyrius „Nusikaltimai ir baudžiamieji nusižengimai transporto eismo saugumui“ (Lietuvos Respublikos baudžiamojo..., 2000). Baudžiamoji atsakomybė už kelių eismo taisyklių

pažeidimus numatyta LR BK 281 ir 282 straipsniuose. Esminis šių straipsnių skirtumas yra tas, kad pagal LR BK 281 str. atsako asmenys, vairuojantys transporto priemonę, o pagal LR BK 282 str., baudžiamojon atsakomybėn traukiami kiti eismo dalyviai. Svarbu paminėti, kad šiuose Baudžiamojo kodekso straipsniuose įtvirtintos blanketinės normos, todėl aiškinti jų prasmę privalome kartu su Kelių eismo taisyklių normomis.

Kelių eismo taisyklėse apibrėžiama, kad eismo įvykis – tai įvykis kelyje, vietoje arba privačiose teritorijose, kurio metu, dalyvaujant judančiai transporto priemonei, žuvo ar buvo sužeista žmonių, sugadinta ar apgadinta bent viena transporto priemonė, kroviny, kelias, jo statiniai ar bet koks kitas įvykio vietoje buvęs turtas (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002..., 2003). Mokslinėje literatūroje pateikiamos eismo įvykio apibrėžtys yra labai panašios viena į kitą. Jas iš esmės sudaro tie patys esminiai požymiai. Teigiama, kad eismo įvykis – „tai įvykis, kurio metu, dalyvaujant važiuojančiai transporto priemonei, žuvo arba buvo sužalotas žmogus, sugadintos transporto priemonės, kroviniai, kelio ženklai, statiniai arba koks nors kitas turtas“ (Burda *et al.*, 2004; Stungys, 2000). Analizuodami eismo įvykio sampratą pastebima, kad pagrindinis jo elementas yra transporto priemonė. Tačiau nepamirština, kad eismo įvykio dalyvis gali būti ir dviratinkas, važnyčiotojas ar net pėstysis. Taigi šiuo atveju kalbame apie asmenis, kurių veiksmai eismo įvykio metu gali turėti tiesioginę ar netiesioginę reikšmę.

Siekiant pažinti eismo įvykius kaip nusikalstamą veiką būtina atlikti jo kriminalistinės charakteristikos analizę, kuri būtent ir yra tas informacinis modelis, jungiantis esmines, atsispindinčias objektyviojoje realybėje, nusikalstamos veikos savybes ir požymius, kurie reikšmingi tos rūšies nusikalstamoms veikoms tirti ir prevencijai. Ypač svarbus kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos indėlis – kelti tipines versijas apie įvykį. Todėl kriminalistinės charakteristikos žinojimas bei tinkamas tų žinių panaudojimas analizuojant informaciją apie konkrečią nusikalstamą veiką leidžia iškelti maksimaliai realias versijas, gauti trūkstamą informaciją apie nusikaltimą, kuri būna labai reikalinga, kad tyrimas progresuotų. Kriminalistinės žinios apie nusikaltimo padarymo būdą, nusikaltėlių ir kitus kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūros elementus „apginkluoja“ tyrėją greita ir aiškia informacija, kurios prireikia tipinėse tyrimo situacijose.

Iš esmės kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos panaudojimas leidžia:

- 1) nustatyti, ar tiriamame įvykyje yra nusikaltimo požymių;
- 2) prognozuoti tiek paties įvykio, tiek jį lydinių aplinkybių turinį;

- 3) pagrįstai numatyti pėdsakų, kurie galėjo likti, formos ir turinio pasireiškimą;
- 4) kontroliuoti byloje surenkamos įrodomosios informacijos visapusiškumą;
- 5) planuoti ir įgyvendinti atitinkamo įvykio tyrimo priemones, numatančias tų pėdsakų paiešką, suradimą, užfiksavimą, paėmimą ir procesinį įforminimą;
- 6) numatyti galimas prevencines priemones siekiant užkirsti kelią galimoms nusikalstamoms veikoms.

Teisės mokslo doktrinoje pabrėžiama, kad kriminalistinę nusikaltimų charakteristiką sudaro visuma (sistema) kriminalistiškai svarbių nusikaltimo požymių, išryškinančių nusikaltimą, jo padarymo mechanizmą bei dėsningumus (Matulienė, 2004). Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika yra pagrindinis kiekvienos nusikaltimų tyrimo metodikos struktūros elementas, nors ne išimtis yra ir eismo įvykių tyrimo metodika.

Paprastai eismo įvykių kriminalistinę charakteristiką apibūdina tokie elementai: susiklosčiusio eismo įvykio aplinka, įvykusio eismo įvykio būdų (mechanizmo) charakteristika, tipiniai materialūs pėdsakai, pažeidėjo asmenybės bruožai, pagrindinės eismo įvykio priežastys. Šiame straipsnyje aptarsime kai kuriuos iš šių elementų.

Mokslinėje literatūroje eismo įvykiai klasifikuojami į atskiras rūšis. Dažniausiai pateikiamos pastarosios (Obrazcovas, 1997; Zdanavičiūtė, 2003):

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

Iš esmės eismo įvykius pagal jų atsiradimo priežastis galima suskirstyti į:

- 1) įvykusius dėl žmonių kaltės (vairuotojai, keleiviai, asmenys, atsakingi už transporto priemonių ir kelių techninę būklę ir kt.);
- 2) sąlygotus neįveikiamos gamtos jėgos (potvynis, griūtis, žemės drebėjimas ir pan.), o taip pat įvykusius dėl atsitiktinio aplinkybių susiklostymo.

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

Kelių eismo įvykių nusikalstama prigimtis atsiranda eksploatuojant transporto priemones ir joms judant keliuose. Eismo įvykiai susiję su normalaus transporto priemonių darbo pažeidimais, dažnai yra lydimi žmonių aukų, materialinių nuostolių ir kitų žalingų pasekmių.

Vienas iš svarbių kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos elementų yra *nusikaltimo padarymo būdas*, kuris eismo įvykių bylose paprastai yra dvejopas:

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

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

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

Eismo įvykių įvykdymas pasyviu nusikaltimo padarymo būdu yra tuomet, kai eismo taisyklės įpareigoja atitinkamoje situacijoje veikti, esant transporto priemonę vairuojančio asmens pareigai bei galimybei veikti. Eismo saugumo pažeidimas pasyviu nusikaltimo padarymo būdu gali pasireikšti taip:

- įspėjamųjų ženklų nepaisymas sustabdžius transporto priemonę,
- stovėjimas draudžiamoje vietoje,
- transporto priemonės nestabdymas atsiradus kliūčiai kelyje,
- užmigimas prie vairo ir kt.

Dažniausiai kelių eismo įvykiai įvyksta dėl to, kad Kelių eismo taisykles pažeidžia vairuotojai, pėstieji, keleiviai, dviratininkai, taip pat dėl grubių transporto ūkių darbuotojų techninės eksploatacijos taisyklių pažeidimų, blogos kelių būklės ir kelių eismo organizavimo kontrolės, neretai dėl gyvūnų kaltės. 2008 m. dėl transporto priemonių vairuotojų kaltės užregistruota 3 770 eismo įvykių (tai sudaro 77 proc. visų užregistruotų eismo įvykių). Šiuose įvykiuose žuvo 349 eismo dalyviai ir sužeisti 4 873.

Kelių eismo taisyklių pažeidimas dėl vairuotojo veiksmų dažniausiai pasireiškia tuo, kad:

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

- nesilaikoma sankryžų pervažiavimo eiliškumo;
- nerodomi arba neteisingai rodomi įspėjamieji signalai;
- neteisingai apskaičiuojamas minimalus stabdymo kelias atsižvelgiant į judėjimo greitį ir kelio dangos būklę;
- pažeidžiami šviesoforo signalo, kelio ženklų, rodyklių ir kelio žymėjimo reikalavimai;
- nepaisoma saugaus atstumo;
- netikėtai išvažiuojama į priešingą eismo juostą ir apakinama žibintų šviesa;
- stovima važiuojamojoje kelio dalyje be apšvietimo;
- pažeidžiamos keleivių vežimo taisyklės;
- pažeidžiamos lenkimo taisyklės ir kt. (Obrazcovas, 1997).

Siekiant išsiaiškinti Lietuvos gyventojų nuomonę, dėl kokių Kelių eismo taisyklių (toliau KET) ir transporto priemonių eksploatavimo pažeidimų dažniausiai įvyksta eismo įvykiai, atlikome anketinę apklausą, kurios metu buvo apklaustas 101 respondentas. Respondentai atrinkti atsitiktinės atrankos būdu, iš kurių 91 proc. yra vairuojantys transporto priemonę ir 9 proc. – vairavimo teisės neturi.

Visų pirma, respondentų klausėme, ar jie patys dažnai pažeidžia KET. Paaiškėjo, kad niekada nepažeidžiančių KET yra tik 13 proc., 42 proc. teigia tai darantys retai, taip pat 42 proc. nurodo, kad KET pažeidžia kartais bei 3 proc. pažymi, kad KET pažeidimus daro dažnai. Kai kurie apklaustieji teigiantys, kad nepažeidžia KET, per apklausą vis tik nurodo, kad ir jie dažnai neprisiega saugos diržų sėdėdami keleivio vietoje transporto priemonės priekyje ar transporto priemonės gale. Siekiant nustatyti gyventojų nuomonę dėl dažniausiai padaromų KET pažeidimų, tampančių eismo įvykių priežastimis, apklaustųjų buvo prašoma pažymėti penkis jų nuomone reikšmingiausius pažeidimus. Taigi respondentų nuomonę pasiskirstė taip:

- 1) nustatyto greičio viršijimas – 97 proc.;
- 2) vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiams nuo narkotinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų – 97 proc.;
- 3) pavojingas ir chuliganiškas vairavimas – 78 proc.;
- 4) lenkimo taisyklių pažeidimai – 59 proc.;
- 5) transporto priemonių vairavimas neturint teisės vairuoti – 38 proc.;
- 6) pėsčiųjų daromi Kelių eismo taisyklių pažeidimai – 31 proc.;
- 7) kelio ženklų reikalavimų nesilaikymas – 22 proc.;
- 8) eismo taisyklių pažeidimai automagistralėse ir greitkeluose – 13 proc.;

- 9) važiavimo pradžios ir manevravimo taisyklių pažeidimai – 9 proc.;
- 10) važiavimo per geležinkelio pervažas taisyklių pažeidimas – 6 proc.;
- 11) eismo reguliavimo signalų pažeidimai – 6 proc.;
- 12) naudojimosi saugos diržais, taip pat motociklininko šalmais tvarkos pažeidimas – 3 proc.;
- 13) šviesos prietaisų naudojimo taisyklių pažeidimai – 3 proc.;
- 14) sustojimo ir stovėjimo taisyklių pažeidimai – 3 proc.;
- 15) vairuotojų pareigų pėstiesiems nesilaikymas – 0 proc.

Kaip matyti, dažniausiai nurodomi eismo įvykių padarymo būdai – tai nustatyto greičio viršijimas ir vairavimas, esant vairuotojams neblaiviems arba apsvaigusiems nuo narkotinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Iš tiesų, saugaus greičio nepasirinkimas – tai viena iš didžiausių problemų šalies keliuose, su kuria kovoti skiriamos didelės lėšos ir žmogiškieji resursai. Policijos departamento Eismo priežiūros tarnybos duomenimis, kasmet Lietuvoje dėl saugaus greičio nepasirinkimo įvyksta apie 1200 eismo įvykių, žūsta apie 300 žmonių ir apie 2500 sužeidžiama (Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos statistika). Atsižvelgdamas į tai, kad greičio viršijimas yra viena iš dažniausių eismo įvykių priežasčių, Lietuvos Respublikos Seimas priėmė Administracinių teisės pažeidimų kodekso (ATPK) pataisas, pagal kurias griežtinamos baudos už greičio viršijimą – nuo įspėjimo, jei greitis viršijamas iki 10 km/h., iki penkių tūkstančių litų su transporto priemonės konfiskavimu arba administraciniu areštu nuo dvidešimties iki trisdešimties parų su transporto priemonės konfiskavimu, jei transporto priemonę vairuoja asmuo, neturintis tam teisės ir apsvaigęs nuo svaigiųjų medžiagų<sup>2</sup>.

Eismo įvykiai taip pat įvyksta dėl pėsčiųjų nesaugaus elgesio kelyje. Atlikti moksliniai tyrimai rodo, kad Kelių eismo taisyklių pažeidimas dėl pėsčiojo veiksmų dažniausiai pasireiškia tuo, kad:

- pėstysis netikėtai pasirodo iš už kliūties (pvz., iš už stotelėje stovinčio autobuso, automobilio prie šaligatvio arba kelkraščio);
- pėstysis staiga išeina iš už judančios transporto priemonės, važiuojančios ta pačia arba priešinga kryptimi;
- nenusakomas pėsčiojo elgesys, kuriam esant vairuotojas yra klaidingai įsitikinęs, kad jis su pėsčiuoju turi tarpusavio kontaktą (pvz., pėstysis laukęs, kol pravažiuos automobilis, staiga bėga skersai gatvės);
- pėstysis išeina į važiuojamąją dalį toje vietoje, kur tai yra uždrausta;

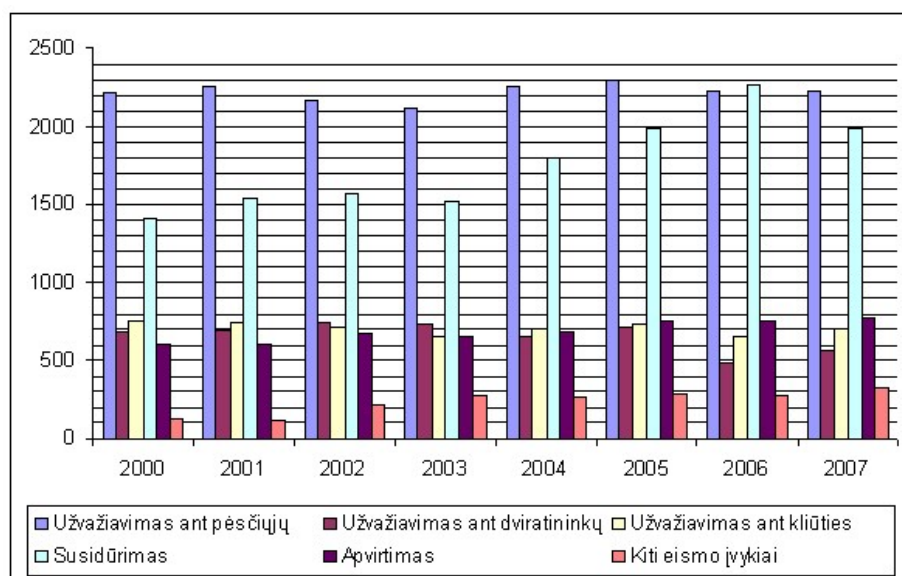
<sup>2</sup> Kadangi šio straipsnio tyrimo objektas yra eismo įvykiai kaip nusikalstamos veikos, plačiau šio klausimo neanalizuosime.

- pėstysis staiga išeina iš neapšviestos kelio zonos;
- pažeidžiamos pažymėtų perėjų ir sankryžų zonų perėjimo taisyklės ir kt. (Obrazcovas, 1997; Averjanova *et al.*, 1999).

Žvelgdami į bendrą atskirų eismo įvykių rūšių statistiką Lietuvoje galime pastebėti, kad didžiausią jų dalį kaip tik ir sudaro užvažiavimas ant pėsčiųjų. Ne išimtis ir 2008 metai: eismo įvykių statistiniai duomenys rodo, kad daugiausia yra užregistruota užvažiavimų ant pėsčiųjų – 1 751 įvykis (35,8 proc. visų eismo įvykių). Taip pat 2008 metais eismo įvykiuose daugiausia žuvo būtent pėsčiųjų – 174 (tai sudaro 34,9 proc. visų eismo įvykiuose žuvusių žmonių). Toliau pagal dažnumą 2008 metais išskiriamos šios eismo įvykių rūšys: transporto priemonių susidūrimas – 1 505 atvejai ir užregistruoti 524 įvykiai, kai transporto priemonės apvirto. Ankstesnių metų (2000–2007) statistiniai rodikliai pateikiami 1 pav.

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

Pagal Valstybinės kelių transporto inspekcijos 2007 m. lapkričio 20–23 dienomis atliktą įvairiose Lietuvos vietose tyrimą, kurio metu buvo tikrinama



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

transporto priemonių techninė būklė, iš 158 patikrintų automobilių net 75 buvo techniškai netvarkingi (<http://www.autotau.lt/lit.php/5717>). Nustatyti šie techninės būklės trūkumai: netvarkingi apšvietimo prietaisai, įrengti tamsinti šoniniai priekiniai stiklai, netvarkinga išmetimo sistema, netvarkinga stabdžių sistema, keletas automobilių buvo be galiojančios techninės apžiūros.

Kitas svarbus eismo įvykių kriminalistinės charakteristikos elementas – *nusikaltimo situacija*, kurios struktūrą sudaro grupė veiksnių, apibūdinančių susidariusią nusikaltimo situaciją. Tai laiko, vietos sąlygos, meteorologinės sąlygos, gamybiniai veiksniai, elgesio veiksniai, fizikiniai – cheminiai veiksniai ir kt.

Kelių eismo įvykis yra situacija, kuri apribota nedidele erdve ir trunka vos kelias sekundes. Tačiau laiką galime suvokti ne tik kaip paties įvykio trukmę, tačiau ir kaip paros, metų laiką. Analizuodami 2008 metų eismo įvykių statistinius rodiklius matome, kad avaringiausios savaitės dienos: penktadienis – užregistruoti 828 eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo žmonės, šeštadienis – 761 eismo įvykis ir ketvirtadienis – 676 eismo įvykiai. Daugiausia žmonių eismo įvykiuose žuvo šeštadieniais – 105 ir sekmadieniais – 97. Daugiausia žmonių sužeista: šeštadieniais – 1 014 ir penktadieniais – 984.

Kalbant apie paros laiko įtaką eismo įvykių padarymui pažymėtina, kad daugelis eismo įvykių padaroma esant prieblandai, kai susiaurėja vairuotojo matymo laukas. Tuo tarpu tamsiu paros metu stengiasi prisidengti asmenys, kurie vairuoja neblaivūs arba apsvaigę nuo narkotinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, manydami, kad nepastebėti galės pasiekti jiems reikalingą vietą ir dažnai sukelia eismo įvykius. Analizuodami 2008 m. statistinius rodiklius matome, kad avaringiausios valandos: 17.00–18.00 val. – užregistruoti 465 eismo įvykiai, kuriuose nukentėjo žmonės, 18.00–19.00 val. – užregistruota 415 eismo įvykių ir 16.00–17.00 val. – 343 eismo įvykiai. Tarp 17.00 ir 18.00 valandos žuvo 51 eismo dalyvis, 19.00–20.00 val. – 45, 18.00–19.00 val. – žuvo 43 žmonės. Tačiau pėstieji paprastai nukentia tamsiuoju paros metu – 2008 metais daugiau nei pusė pėsčiųjų – 118 (viso žuvo 174) – žuvo būtent šiuo paros metu.

Kalbant apie metų laiką svarbios yra ir meteorologinės sąlygos: kritulių, lijdros, pūgos, rūko ar kitų meteorologinių reiškinių metu eismo sąlygos keliuose tampa sudėtingesnės nei įprasta. Nustatyta, kad esant nepalankiems meteorologiniams reiškiniams keliuose, įvyksta daugiau eismo įvykių, daugiau žmonių žūsta ar būna sužeisti, be to, patiriama nemažų materialinių nuostolių. Dar didesnę pavojų sukelia kelių pavojingų meteorologinių reiškinių kompleksas, ypač besiformuojantis tamsiuoju paros metu. Todėl, kaip pažymi A. Perry,

L. Symons (1991), laiku informuojant transporto priemonių vairuotojus bei atitinkamas tarnybas apie pavojingus meteorologinius reiškinius, galima išvengti ir dalies eismo įvykių bei žmonių aukų skaičiaus, sutaupyti nemažai lėšų, skirtų kelių priežiūrai, sveikatos apsaugos sistemai ir t. t.

Pagal poveikį eismo saugumui pavojingus meteorologinius reiškinius galima suskirstyti į:

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

Statistiškai nustatyta, jog vėlyvą rudenį ir žiemą, kai būna šlapdriba, susidaro plikledis ar stipriai pusto, dėl slidaus kelio ir blogo matomumo avarijų padaroma kur kas daugiau nei šiltuoju metų laiku. Lietuvos meteorologai atlikę tyrimus nustatė, kad didžiausia avarijų tikimybė yra lijundros, šlapdribos metu (Kažys *et al.*, 2004). Kalbant apie pavojingiausius mėnesius yra nustatyta, kad daugiausiai avarijų įvyksta spalio mėnesį, o mažiausiai – kovo–balandžio. Taip yra todėl, kad rudenį, staiga pablogėjus oro sąlygoms, vairuotojai būna tam nepasiruošę. Tą patvirtina ir 2008 metų statistika: daugiausia eismo įvykių užregistruota spalio mėnesį – 445 atvejai. Taip pat spalio mėnesį daugiausia žmonių žuvo – 62. Mažiausiai žmonių – 30 – žuvo kovo mėnesį.

Užsienyje atliktų tyrimų duomenimis (Polutikof, 1991) eismo įvykių padažnėjimas lyjant svyruoja nuo 50 iki 100 procentų, o sniego poveikis yra dar didesnis, tačiau nustatyta, kad, kai eismo įvykių padaugėja dėl gausiai iškritusio sniego, mažiau žmonių žūsta ar būna sužeisti, ir tai yra susiję su tuo, kad žiemos metu vairuotojai važiuoja mažesniu greičiu.

*Asmens, padariusio eismo įvykį* bruožai taip pat svarbus kriminalistinės eismo įvykių charakteristikos elementas. Bendroji eismo įvykių statistika rodo, kad nemaža dalis mirtimi pasibaigusių eismo nelaimių įvyksta bent vienam iš įvykyje dalyvavusių vairuotojų esant neblaiviam. Dėl neblaivių vairuotojų kaltės Lietuvoje 2007 m. įvyko 801 eismo įvykis (12,1 proc. visų eismo įvykių). Neblaivūs vairuotojai 2007 m. padarė 28 įvykiais daugiau nei 2006 metais (3,6 proc. daugiau). Šiuose įvykiuose žuvo 69 žmonės, 1 211 buvo sužeisti (3,4 proc. daugiau nei 2006 metais). 2008 m. dėl neblaivių vairuotojų kaltės įvyko 494 eismo įvykiai. Reikia pasidžiaugti gana neblogais šio rodiklio mažėjimo rezultatais. Palyginus 2007 ir 2008 metų eismo įvykių dėl neblaivių vairuotojų kaltės rodiklius matome, kad 2008 metais įvyko

39,1 proc. mažiau įvykių nei 2007 metais. Eismo įvykiai dėl neblaivių vairuotojų kaltės 2008 metais sudarė 10,1 proc. visų užregistruotų eismo įvykių, kuriuose nukentėjo žmonės. Šiuose įvykiuose žuvo 44 žmonės, 742 buvo sužeisti. Taigi, nors mažėjimas yra ženklus, tačiau kiekvieno žmogaus žuvinimas ar sužalojimas sukelia neigiamus padarinius.

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

Europos Komisija yra pateikusi rekomendaciją, kad ES valstybėse iki 2010 metų leistinas alkoholio kiekis būtų sumažintas iki 0,2 promilės – ribos. Atskirose Europos valstybėse siekiant įgyvendinti šią Europos Sąjungos rekomendaciją ir sureguliuoti vairuotojams leistiną alkoholio normą kraujyje būta ir pačios visuomenės ar atskirų jos gupių pasipriešinimo. Štai 2001 m. Portugalijos vyriausybė sumažino vairuotojams leistiną alkoholio kiekį iki 0,2 promilės, kaip rekomenduoja ES. Šis sprendimas sukėlė pasipiktinimą vyinininkystės rajonuose, Lisabonoje netgi vyko fermerių protestai. Įrodinėta, kad šalyje, kurioje tradiciškai prie valgio geriamas vynas, griežtos taisyklės rimtai pakenks svarbiausiai pramonės šakai. Galiausiai Vyriausybė vėl grįžo prie 0,5 promilės leistinos ribos. Italijoje daugybė nelaimių bei pabėgimų iš įvykio vietos, didžiulis skaičius sužalotų pėsčiųjų didžiuosiuose Italijos miestuose atspindi vairavimo išgėrus šioje šalyje problemą. Laikoma, kad Roma – pėstiesiems vienas pavojingiausių pasaulio miestų (Taiką keliuose atneš tik supratinga visuomenė).

Tarp eismo įvykių priežasčių, susijusių su vairuotojų elgesiu, reikia atsižvelgti ir į tokias priežastis, kaip vairuotojo fiziniai trūkumai, miegas už vairo, pervargimas, vairavimo patirties stoka ir kt. Šių priežasčių yra labai daug, todėl visas įvardyti nėra tikslinga. Štai, pavyzdžiui, tyrimais įrodyta, kad žmogaus, penkias dienas iš eilės miegojusio vieną valandą mažiau nei įprasta, vairavimo įgūdžiai blogesni nei vairuotojo iš vakaro gausiai vartojusio alkoholio (Mieguistumas sukelia skaudžias avarijas keliuose).

Eismo įvykių padarymas yra labai glaudžiai susijęs su žmogaus elgesiu, mąstymu, įgūdžiais. Čia pasireiškia vairavimo kultūra, šios kultūros trūkumas ar jos nebuvimas. Manome, kad vairavimo kultūra yra susijusi su per mažu dėmesiu kitiems eismo dalyviams, nepagarba, nepakantumu, perdėtu pranašumo demonstravimu. Taip pat vairavimo kultūros trūkumui daro įtaką praktiškai bendravimo nebuvimas tarp vairuotojų. Juk dažniausiai, kai yra pažeidžiamos kelių eismo taisyklės ir įvyksta avarinė situacija (pvz., atlikus pavojingą manevrą), jokių pasekmių nekyla arba jos būna labai neįdomios. Po kelių minučių vairuotojas būna nutolęs nuo tos vietos ir tiesiog pamiršta įvykį. Kaip teisingai pažymi A. Gužys, nėra jokio grįžtamojo ryšio, kuris mus auklėtų ir verstų laikytis taisyklių (Gužys, 2004). Kadangi nėra jokių pasekmių, sankcijų, elgesys kartojasi, kol galiausiai įvyksta eismo įvykis su skaudžiais visai visuomenei padariniais.

Vairuotojų klaidos vairuojant transporto priemonę ir pažeidžiant Kelių eismo taisykles yra pagrindinė daugumos *eismo įvykių priežastis*. Tačiau šios klaidos dažnai yra susijusios su kelių techniniais trūkumais ir blogomis oro sąlygomis. Tarp eismo įvykių priežasčių, susijusių su transporto priemonės būkle, dažniausiai pasitaiko netvarkinga stabdžių sistema ar vairo mechanizmas, netvarkingi ar nereguliuoti žibintai ar kiti šviesos prietaisai, skirtingas padangų protektoriaus raštas ir kt.

Įvertinus didelį avaringumą Lietuvoje ir jo priežastis bei užsienio šalių patirtį užtikrinant saugų kelių eismą jau prieš kurį laiką buvo išskirti šie pagrindiniai faktoriai, lemiantys blogą saugaus eismo lygį Lietuvoje (Pikiūnas, 2004). Pažymėtina, kad ir dabartiniu metu šie faktoriai atspindi esamą situaciją Lietuvoje užtikrinant saugaus eismo lygį:

- nepakankamas valstybinis (politinis) požiūris į kelių eismo saugumo problemas;
- netobula ir nebaigta formuoti kelių eismo saugumo teisinė bazė;
- nėra vieningos saugaus eismo automobilių keliais sistemos ir struktūrų, kurios užtikrintų efektyvią visų grandžių koordinacinę veiklą;
- nėra bendros eismo saugumo informacinės sistemos;
- nepakankamai formuojama integruota kelių transporto politika, kuri apimtų kelių transporto plėtros, kelių bei gatvių infrastruktūros ir eismo saugumo klausimus;
- nepatenkinama kelių, ypač miestų gatvių, infrastruktūros būklė, eismo organizavimo priemonių kiekis ir kokybė neatitinka sparčiai augančio eismo intensyvumo sąlygų;

- labai žema eismo dalyvių kultūra ir drausmė, visuomenė neprisideda prie eismo saugumo problemų šalyje sprendimo;
- mažas kelių eismo saugumo veiklos finansavimas, o skiriamos lėšos skirtos netobulai, reikėtų jų skirti ne tik keliams, bet ir eismo dalyvių mokymui, visuomenės švietimui, moksliniams tyrimams ir t. t.;
- neefektyvi eismo kontrolė, policija nenustato visų pavojingiausių pažeidimų, nepakankama jų profilaktika. Policija neturi visų reikalingų šiuolaikinių eismo kontrolės priemonių;
- neužtikrinama važiavimo leistino greičio kontrolė;
- labai didelis apsvaigusių nuo alkoholio ir narkotikų eismo dalyvių skaičius;
- nepakankamas saugos diržų bei vaikiškų specialių saugos lopšių ir saugos kėdučių naudojimas;
- nepakankamas atšvaitų naudojimas;
- panaikinta specializuota policijos rūšis. Ją atkūrus tarnyboje turėtų dirbti automobilių transporto ir kelių eismo specialistai, teisininkai;
- netobula visuomenės saugaus eismo mokymo sistema;
- nėra eismo saugumo specialistų rengimo, kvalifikacijos tobulinimo sistemos;
- neefektyvi gelbėjimo ir pirmosios medicinos pagalbos teikimo sistema;
- savivaldybės (ypač rajonuose) pasyviai prisideda prie saugaus eismo gatvėse ir vietiniuose keliuose užtikrinimo;
- nebaigta kurti kelių transporto priemonių ir jų eksploataavimo kokybės kontrolės sistema;
- nepakankamai tobula veikianti kelių transporto priemonių valstybinės techninės apžiūros sistema;
- nepakankamai bendradarbiaujama su užsienio ir tarptautinėmis organizacijomis, dirbančiomis eismo saugumo srityje;
- netobula vairuotojų atrankos, kvalifikacijos tobulinimo tvarka;
- nepakankama propagandinė eismo saugumo gerinimo veikla;
- nesukurtas kelių eismo saugos auditas.

Taip pat derėtų pažymėti, kad svarbi avaringumo priežastis yra moralinės atsakomybės stoka. Todėl esminiam eismo saugumui užtikrinti ir problemoms spręsti prireiks kompleksinių priemonių, tarp jų, skirtų eismo dalyvių kultūrai kelti ir įgūdžiams ugdyti.

## 2. Eismo saugumo užtikrinimo priemonių analizė

Kelių eismo saugumas itin svarbus visos visuomenės klausimas. Sprendžiant šią problemą aktyviai dalyvauja Europos Sąjungos institucijos, o pagrindinis vaidmuo čia tenka Europos Komisijai, kuri sprendžia trijų eismo sistemą sudarančių sričių – elgesio kelyje, transporto priemonių ir infrastruktūros – klausimus ([http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/behavior/introduction\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/behavior/introduction_en.htm)). Komisija 2001 m. priimtoje Baltojoje knygoje dėl transporto politikos (White..., 2001) pasiūlė ambicingą tikslą – iki 2010 m. Europos keliuose kasmet išgelbėti 25 000 žmonių gyvybių. Šiam tikslui pritarė Europos Parlamentas ir visos valstybės narės. 2003 m. parengta Europos kelių eismo saugumo veiksmų programa (Road..., 2003), kurioje numatytos konkrečios priemonės šiam tikslui pasiekti.

Transporto eismo saugumui daug dėmesio skiriama įvairių Europos Sąjungos institucijų rengiamose konferencijose. Štai 2008 m. pavasarį Liublianoje vykusioje tarptautinėje transporto tyrinėjimams skirtoje konferencijoje „Transporto tyrinėjimo arena 2008“ itin daug dėmesio buvo skiriama šiam klausimui. Šią temą ir su ja susijusias problemas nagrinėjo politikai, mokslininkai, automobilių gamintojai. Konferencijoje buvo prisimintas 2001 metais Europos Sąjungos iškeltas tikslas – iki 2010 metų perpus sumažinti žūstančiųjų eismo įvykiuose skaičių. Tačiau buvo pažymėta ir tai, kad iki šiol neįgyvendinta nė pusė iškelto tikslo, žūstančiųjų keliuose sumažėjo vos 20 proc. 2006-aisiais Europos Sąjungos keliuose žuvo 42 tūkst. 953 žmonės – tai buvo mažiausias skaičius nuo 2001 metų. Konferencijoje mokslininkai pabrėžia, jog automobiliuose įmontuojamos saugumo sistemos, tokios kaip oro pagalvės, saugos diržai, stabdžių mechanizmai, sparčiai tobulėja, tačiau nepaisant technologinės pažangos kasmet daugiau nei 1,2 mln. žmonių žūna ir dar daugiau nei 50 mln. yra sužalojami keliuose (Europa..., 2008).

Taigi norint pasiekti užsibrėžtą tikslą būtina įdėti daugiau pastangų. Savaiame suprantama, kad kai kuriems prioritetiniams saugumą keliuose didinantiems veiksniams paskatinti reikia Bendrijos iniciatyvos. Tuo tikslu Europos Komisija finansuoja mokslinius tyrimus, nukreiptus į įvairių technologijų plėtrą, tarp jų – ir užtikrinančių saugumą, nacionalines programas, teikia pasiūlymus.

Viena iš pagrindinių Europos Komisijos remiamų sričių yra protingos transporto sistemos sukūrimas, kuri turėtų aprėpti keletą aspektų – transporto infrastruktūros, eismo srautų optimizavimą, sąsajų tarp skirtingų transportavimo būdų gerinimą, ir tuo pačiu spęstų eismo saugumo ir naujų technologijų pritaikymo problemas. Kaip pažymi Europos Komisijoje už mokslą ir mokslinius tyrimus atsakingas eurokomisaras J. Potočnikas, „svarbiausias

žmogaus gyvybę išgelbėti galintis išradimas po saugos diržo yra elektroninės saugumo kontrolės (ESK) mechanizmas, stabilizuojantis transporto priemonę ir neleidžiantis jai slysti bet kokiomis eismo sąlygomis. Būtent dėl automobilio slydimo įvyksta daugiausiai skaudžių eismo nelaimių, kuriose žūsta arba sužalojami žmonės. ESK „atpažįsta“ kritišką vairavimo situaciją ir į ją „įsikiša“, taikydamas specifinį stabdžio spaudimą, padeda vairuotojui stabilizuoti transporto priemonę (Europa..., 2008).

Karui keliuose stiprėjant visoje Europoje, mokslininkai nerimauja, jog nepaisant jau išstobulintų technologijų potencialo daugelis jų dar neįdiegtos į rinką. Jos lėtai įsisavinamos, anot mokslininkų, dėl teisės ir institucinių barjerų, didelių kaštų ir menkų žinių apie jų teikiamus privalumus. Pasaulinė ekonominė krizė tik pablogino technologinių naujovių diegimą šioje srityje.

Labai svarbu, kad eismo saugumo problema būtų sprendžiama valstybinio, regioninio lygmenimis. Nemažą dalį indėlio sprendžiant eismo saugumo problemas, turi įdėti kiekviena valstybė. Europos Komisija ragina valstybes nares efektyviau stebėti avaringus kelio ruožus, fiksuoti eismo įvykius, jų pasiskirstymą ir imtis atitinkamų priemonių. Kad Europos keliai taptų saugesni, vien institucijų retorikos neužtenka – svarbus kiekvieno žmogaus indėlis. Didesnis kelių eismo saugumas priklauso nuo įvairių aplinkybių: padidinto kelių saugumo ar atsakingesnio vairuotojų elgesio, saugesnių automobilių ir kt.

Iš esmės galima išskirti keletą komponentų, darančių įtaką eismo saugumui (Greičius, 2002):

- kelius,
- transporto priemones
- ir eismo dalyvius.

Visas prevencinis darbas saugiam eismui užtikrinti turi būti orientuojamas į šios sistemos funkcionavimo gerinimą. Kita vertus, labai svarbu, įvertinus gamtinius, ekonominius, socialinius bei kultūrinius šalies ypatumus, teisingai identifikuoti kiekvieno šių elementų reikšmę kelių eismo saugumui ir pagal tai atitinkamai orientuoti bendrą prevencinio darbo politiką.

Šias saugaus eismo sistemos sudedamąsias dalis galima veikti įvairiomis priemonėmis:

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

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

Kuriant nusikaltimų prevencijos ir kontrolės teisinį pagrindą priimta daug įstatymų, susijusių su įvairių nusikaltimų prevencijos ir kontrolės klausimų reguliavimu. Tačiau eismo saugumo sritis liko neįvertinta ir iki paskutinių metų teisiškai nekurta atsižvelgiant į pasikeitusias eismo sąlygas. Viename svarbiausių dokumentų – Nacionalinėje nusikaltimų prevencijos ir kontrolės programoje (Lietuvos Respublikos Seimo..., 2003) eismo saugumui neskiriama nė žodžio. Apie juos nekalbama ir Vyriausybės patvirtintame Nacionalinės nusikaltimų prevencijos ir kontrolės programos 2007–2009 metų įgyvendinimo priemonių plane. Kaip vieną iš teigiamų priemonių didinant kelių eismo saugumą galima paminėti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. spalio 31 d. priimtą „Saugaus eismo gerinimo programą“ (Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m...., 2007), kurios tikslas – numatyti saugaus eismo gerinimo priemones, kad būtų greitai ir efektyviai sumažintas avaringumas keliuose. Už šios programos įgyvendinimą atsakingos Lietuvos Respublikos susisiekimo, Vidaus reikalų, Švietimo ir mokslo, Finansų bei Teisingumo ministerijos, Lietuvos automobilių kelių direkcija prie Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos ir Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos. Programos įgyvendinimo laikotarpis – 2007–2018 m. Įgyvendinant šią programą Lietuvos keliuose kasmet bus įrengiama vis daugiau stacionarių greičio matuoklių. 2009 m. liepos mėn. avaringiausiuose kelių ruožuose pradėjo veikti 12 naujų greičio matuoklių. Greičio matavimo paslauga bus teikiama iki 2018 m. Stacionarūs greičio matuokliai bus įrengiami avaringiausiose vietose – ten, kur yra susiformavusios „juodosios dėmės“ bei didesnio avaringumo ruožuose. Matuoklių įrengimo vietos parinktos bendradarbiaujant su Transporto ir kelių tyrimo institutu, suderintos su Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnyba bei kelius prižiūrinčiomis valstybinėmis įmonėmis. Remiantis Vakarų Europos

valstybių patirtimi automatizuotos greičio kontrolės sistemos yra viena efektyviausių greičio ribojimo priemonių pavojinguose kelių ruožuose. Stacionarūs greičio matuokliai pasiteisino ir Lietuvoje: 2005 metais įrengus pirmuosius du stacionarius greičio matuoklius, per dvejus metus jais buvo užfiksuota beveik 17,5 tūkst. leistino greičio viršijimo atvejų, o matuoklių įrengimo vietose jų veikimo laikotarpiu neįvyko nė vieno eismo įvykio, kuriame būtų buvę sužaloti ar žuvę žmonės (Daugiau..., 2008).

Auklėjamajame prevenciniame darbe reikšminga vieta tenka Eismo priežiūros tarnybos institucijai. Tarnybos veiklos ypatumą lemia pareigūnų vykdomo prevencinio darbo objektas – pilietis, esantis konkrečioje eismo aplinkos situacijoje. Ši aplinkybė reikalauja iš teisę taikančio pareigūno eismo dalyvio atžvilgiu elgtis tiksliai pagal įstatymo reikalavimus ir savo elgesiu skatinti asmenį sekti jo pavyzdžiu. Įvairiuose Lietuvos miestuose organizuojamos įvairaus pobūdžio prevencinio pobūdžio akcijos, kaip pvz., „Saugokime vaikų gyvybes“, „Perėjose jauskimės saugiai“, „Saugiai į mokyklą“, „Važiukime tik saugiu ir leistinu greičiu“ ir kt.

Būtina, kad prevencinėje veikloje būtų panaudotos ne tik visos įmanomos valstybės institucijų priemonės, bet ir aktyviau išnaudotos žiniasklaidos galimybės, skatinamos bendrovės (pirmiausia draudimo įmonės) bei visuomeninės organizacijos aktyviai prisidėti prie saugų eismą ir eismo dalyvių kultūrą propaguojančių kampanijų. Europoje didinant kelių eismo saugumą sutarta laikytis bendros atsakomybės principo. Šiuo požiūriu labai svarbi Europos saugaus eismo chartija (*European Road Safety Charter*), kuri visus visuomenės atstovus – tiek vietinės mokyklos, tiek kaimo asociacijos, tiek didelės tarptautinės bendrovės – ragina aktyviai dalyvauti didinant kelių eismo saugumą.

Galima paminėti vieną iš aktyviausių pastaruoju metu Lietuvoje vykusių socialinių akcijų, tai „Stop – karui keliuose“. Akcijos iniciatorė Lietuvos radijas ir televizija, kuri skelbdama šią akciją, išklėlė tokį tikslą: atkreipti valdžios atstovų dėmesį į situaciją ir kviesti vairuotojus jausti didesnę atsakomybę. Savaime suprantama, tai labiau šviečiamasis projektas, kad visuomenė ir jos atstovai suklustų ir pagaliau imtųsi atsakingiau elgtis kelyje. Tačiau tokios iniciatyvos labai skatintinos.

Per pastarąjį dešimtmetį Lietuvoje užaugo ir įsijungė į eismą nauja vairuotojų karta, kuri gerai nesupranta, kas yra eismo dalyvių tarpusavio mandagumas ir paslaugumas, kuriems nelabai rūpi elementarus atsargumas kelyje. Atkreiptinas dėmesys, kad eismo kultūra yra bendros kultūros sudėtinė dalis. Ypatingą vietą formuojant eismo dalyvių kultūrą turi užimti švietimas ir

auklėjimas, kuris formuoja kiekvieno individo požiūrį, elgseną bei vertybių skalę. Kryptingai orientuota švietėjiška veikla, tegu ir ne iš karto, bet gali duoti pozityvių rezultatų. Akivaizdu, kad daug vaikų iš savo tėvų ar globėjų nesulaukia tinkamo ir teisingo auklėjimo bei sektinio pavyzdžio kaip elgtis kelyje (Tarptautinės..., 2006).

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

Taigi pagrindinės priemonės, gerinančios saugų eismą keliuose ir gatvėse, turėtų būti siejamos su žmogiškuoju faktoriumi. Mūsų požiūriu, pagrindinės prevencinio darbo kryptys siekiant užtikrinti eismo saugumą turėtų būti susijusios su:

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

A. Pikūno teigimu, apskritai, siūlant prevencines priemones, gerinančias eismo saugumo būklę, pirmiausia jos turi atitikti šiuos tikslus (Pikūnas, 2004):

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

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

- pradėti kurti ir įdiegti efektyvią, būsimų eismo dalyvių, saugaus elgesio kelyje ugdymo sistemą;
- skatinti specializuotų saugaus eismo mokyklų steigimą arba saugaus eismo klasių organizavimą jau veikiančiose neformaliojo švietimo įstaigose. Propaguoti, skatinti ir finansuoti saugaus eismo renginius, skirtus ikimokyklinio ir mokyklinio amžiaus vaikams (pvz., respublikinius konkursus „Šviesoforas“, „Saugus ratas“, „Jaunųjų automobilininkų varžybos“ ir kt.);
- skatinti įsimintinų reklaminių vaizdo klipų, propaguojančių mandagų ir saugų elgesį kelyje, kūrimą bei demonstravimą tam pasitelkiant įvairias

institucijas – Lietuvos transporto priemonių draudikų biurą, Lietuvos televiziją ir kt.;

- rengti straipsnius bei reportažus apie kelių eismą ir eismo dalyvius, nepropaguoti Kelių eismo taisyklių reikalavimų pažeidžinėjimo, nemandaus ir pavojingo elgesio kelyje;
- rekomenduoti visoms eismo saugumu besirūpinančioms institucijoms ne tik domėtis užsienio valstybių patirtimi, bet ir pasinaudoti ja užtikrinant eismo dalyvių saugumą savo šalyje (Kurapka, 2007, p. 83).

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

### Išvados

1. Kriminalistinė nusikalstamų veikų charakteristika yra informacinis modelis, kuris jungia esmines, atsispindinčias objektyviojoje realybėje nusikalstamos veikos savybes ir požymius, kurie reikšmingi tos rūšies nusikalstamų veikų tyrimui ir prevencijai. Kriminalistinės žinios apie nusikaltimo padarymo būdą, nusikaltėlių ir kitus kriminalistinės nusikaltimų charakteristikos struktūros elementus „apginkluoja“ tyrėją greita ir aiškia informacija ieškant informacijos tipinėse tyrimo situacijose.
2. Eismo įvykiai pagal jų atsiradimo priežastis skirstomi į: įvykčius dėl žmonių kaltės (vairuotojai, keleiviai, asmenys, atsakingi už transporto priemonių ir kelių techninę būklę ir kt.) bei sąlygotus neįveikiamos gamtos jėgos (potvynis, griūtis, žemės drebėjimas ir pan.), o taip pat įvykčius dėl atsitiktinio aplinkybių susiklostymo. Vairuotojų klaidos, vairuojant transporto priemonę ir pažeidžiant Kelių eismo taisykles yra pagrindinė daugumos eismo įvykių priežastis.
3. Eismo įvykių, įvykstančių dėl žmonių kaltės, padarymo būdai yra šie: eismo įvykčiai padaryti pažeidžiant kelių eismo saugumo taisykles ir pažeidžiant transporto priemonės eksploatavimo taisykles. Lietuvoje pagrindinės eismo įvykių, kurių metu žūsta bei sužeidžiami žmonės, priežastys yra leistino greičio viršijimas, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio ir psichotropinių medžiagų ar neturint vairuotojo pažymėjimo, praktinės vairavimo patirties stoka, nesinaudojimas saugos diržais bei pėsčiųjų nesaugus elgesys kelyje.

4. Eismo saugumo problema valstybėje reikalauja kompleksinio požiūrio į ją įvairiais aspektais. Sprendžiant šią problemą aktyviai dalyvauja Europos Sąjungos institucijos, o pagrindinis vaidmuo čia tenka Europos Komisijai, kuri sprendžia trijų eismo sistemą sudarančių sričių – elgesio kelyje, transporto priemonių ir infrastruktūros – klausimus. Būtina eismo saugumo problemą spręsti valstybiniu, regioniniu lygmenimis.
5. Siekiant didinti eismo saugumą būtina atsižvelgti į šiuos sudėtinius eismo sistemos komponentus: kelius, transporto priemones bei eismo dalyvius. Poveikis šiems eismo sistemos elementams turi būti daromas įvairiomis teisinėmis, administracinėmis, inžinerinėmis, švietėjiškomis priemonėmis.

#### LITERATŪRA

- Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso patvirtinimo ir įsigaliojimo įstatymas. *Valstybės žinios*, 2000, Nr. 89-2741.
- Lietuvos Respublikos Seimo 2003 m. kovo 20 d. nutarimas „Dėl Nacionalinės nusikaltimų prevencijos ir kontrolės programos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 32-1318.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimas Nr. 1950 „Dėl kelių eismo taisyklių patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 7-263.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2007 m. spalio 31 d. nutarimas Nr. 1171 „Dėl saugaus eismo gerinimo keliuose programos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2007, Nr. 115-4706.
- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. birželio 6 d. nutarimas Nr. 827 „Dėl Strateginio planavimo metodikos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2002, Nr. 57 – 2312.
- Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2003 m. liepos 2 d. įsakymas Nr. IV-250 „Dėl viešojo saugumo plėtros iki 2010 metų strategijos patvirtinimo“. *Valstybės žinios*, 2003, Nr. 113 – 5092.
- Babachinaitė, G. (2006). Saugumo jausmo ir nusikaltimų baimės raida Lietuvoje. *Jurisprudencija*, t. 79, 25–30.
- Bilevičienė, T.; Kažemikaitienė, E. (2008). Kai kurių socialinių-verslo veiksnių ir visuomenės saugumo tarpusavio ryšys. *Verslo ir teisės aktualijos*, t. 2, 10–22.
- Burda, R.; Krikščiūnas, R.; Latauskienė, E.; Malevski, H.; Matulienė, S. (2004). *Kriminalistikos taktika ir metodika*. Vilnius. 133 p.
- Daugiau greičio matuoklių. (2008). Interaktyvus šaltinis, žiūrėta 2009-03-25. Prieiga per internetą: <http://www.vl24.lt/Archyvas/Priedu-archyvas/2008-metai-Geguze/Daugiau-greicio-matuokliu>.
- Degutis, A. Laukiama didesnio politikų dėmesio eismo saugumui. Interaktyvus šaltinis, žiūrėta 2009-03-25. Prieiga per internetą: <http://www.arunasdegutis.lt/index.php/pageid/114/articlepage/5/articleid/155>.
- Europa pralaimi karą keliuose. (2008). Interaktyvus šaltinis, žiūrėta 2009-03-25. Prieiga per internetą: <http://www.vl24.lt/Archyvas/Priedu-archyvas/2008-metai-Geguze/Europa-pralaimi-kara-keliuose>.

- European Road Safety Charter. Interaktyvus šaltinis, žiūrėta 2009-03-25. Prieiga per internetą: <http://www.erscharter.eu>.
- Interaktyvus šaltinis, žiūrėta 2008-08-27. Prieiga per internetą: [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/behavior/introduction\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/behavior/introduction_en.htm).
- Greičius, S.; Vitkauskas, K. (2002). Kelių policijos vykdomo prevencinio darbo poveikis eismo saugumui. *Jurisprudencija*, 2002, t. 35 (27), 60.
- Guzys, A. Eismo problemos ir žmogiškas faktorius. *Lietuvos keliai*, 2004, Nr. 2
- Kažys, J.; Valiukas, D.; Rimkus E. (2004). Meteorologinių sąlygų nulemta potencialaus avaringumo Lietuvos keliuose įvertinimas. *Geografija*, t. 40, Nr. 2, 5–10.
- Kurapka, E.; Pečkaitis, J.; Malevski, H.; Justickis, V. (2005). Dynamics of Criminality in the Baltic States. Past, Present and Long-Term Prognosis. *First Year in the European Union: Current Legal Issues*. Riga, 319–333.
- Kurapka, V. E.; Kegel, Z.; Pečkaitis, J.; Malevski, H.; Justickis, V. (2007). Security and economic Development Interaction within European Union: An integration model/third year within European Union. Typical problem in management of economic and law. In *Proceedings of the International Conference*, Riga, 163–179.
- Lietuvos policijos eismo priežiūros tarnybos statistika 2008 m. Interaktyvus šaltinis, žiūrėta 2009-05-15. Prieiga per internetą: <http://www.lpept.lt/lt/statistika/2008/200812.pdf>.
- Matulienė, S. (2004). Kriminalistinė nusikaltimų charakteristika nusikaltimų tyrimo metodikoje: teorinių ir praktinių problemų šiuolaikinė interpretacija. Daktaro disertacija, soc. mokslai (teisė). Vilnius.
- Mieguistumas sukelia skaudžias avarijas keliuose. Interaktyvus šaltinis, žiūrėta 2009-05-15. Prieiga per internetą: <http://www.delfi.lt/archive/article.php?id=15248986>.
- Perry, A.; Symons, L. (1991). The winter maintenance of highways. In A. Perry; L. Symons (Eds.), *Highway meteorology*. London: E & FN Spon.
- Pikūnas, A. (2004). *Kompleksinė saugaus eismo gerinimo programa iki 2010 metų: mokslo darbo ataskaita*. Vilnius. 82 p.
- Polutikof, J. (1991). *Road accidents and weather*.
- Road Safety Action Programme. (2003). Interaktyvus šaltinis, žiūrėta 2008-08-27. Prieiga per internetą: [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road\\_safety\\_observatory/rsap\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/rsap_en.htm).
- Stungys, K. (2000). *Autoįvykio vietos tyrimas*. Vilnius, 5.
- Taiką keliuose atneš tik supratinga visuomenė. Interaktyvus šaltinis, žiūrėta 2009-03-25. Prieiga per internetą: <http://www.lrt.lt/stop/news.php?strid=1019&id=4851>.
- Tarptautinės konferencijos „Eismo dalyvių kultūra – saugaus eismo garantas“ rezoliucija. 2006 m. lapkričio 24 d., Vilnius.
- Zdanavičiūtė, I. (2003). Baudžiamosios atsakomybės už transporto eismo saugumo taisyklių pažeidimus problemos pagal naująjį Lietuvos Respublikos baudžiamąjį kodeksą. *Jurisprudencija*, t. 45(37).
- White Paper "European transport policy for 2010: time to decide". (2001). Interaktyvus šaltinis, žiūrėta 2009-03-25. Prieiga per internetą: [http://ec.europa.eu/transport/white\\_paper/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_en.htm).
- Аверьянова, Т.; Белкин, Р.; Корухов, Ю.; Россинская, Е. (1999). *Криминалистика* [Criminology]. Под ред. Р. Белкина. Москва.
- Криминалистика* [Criminology]. (1997). Под ред. В. Образцова. Москва. 702 p.

## **Criminal characterisation of road accidents and its importance for prevention of road accidents**

Lina Novikovienė

### **SUMMARY**

A growing number of cars in Lithuania have caused an increase in road accidents. The number of cars and other means of transportation and the intensity of road traffic are increasing, but the road network is not being expanded. All this explains the increase in the number of traffic accidents as well as deaths and casualties on the roads. The number of road deaths per one million inhabitants in Lithuania is the highest among Europe Union countries. Data collected by the European Commission indicate that Lithuanian drivers are the most dangerous in Europe. Road accidents and deaths have reached a point where they can no longer be tolerated.

The degree of road safety depends mostly on the drivers. Generally most traffic offences result from mistakes caused by unlawful behavior and drivers' disrespectful behaviour in dangerous situations.

The aim of this article is to define measures to increase road safety on the basis of an analysis of the criminal characteristics of road accidents.

Several tasks are defined to achieve this aim:

- to analyze the manner of traffic accidents as criminal activities;
- to identify the main reasons of traffic accidents; and
- to analyze possible measures for increasing road safety.

The problem of road safety can be solved if the parliament, the government, municipal authorities and all traffic participants take an active part in the educational process.

### **INFORMACIJA APIE AUTORIŲ**

Lina Novikovienė

*socialinių mokslų (teisė) daktarė. 2005 m. apgynė daktaro disertaciją „Šiuolaikinės kriminalistinės profilaktikos koncepcijos formavimas ir taikymo tendencijos Lietuvoje“. L. Novikovienė aktyviai dalyvauja tiek pedagoginėje, mokslinėje veikloje, tiek rengiant ir vykdant įvairius projektus. 2006 m. ji laimėjo Lietuvos valstybinio mokslo ir studijų fondo konkursą Fondo stipendijai moksliniams tyrimams doktorantūroje gauti.*