

OPINIOWANIE W SPRAWACH PRZESTĘPSTW I WYKROCZEŃ DROGOWYCH

REDAKCJA NAUKOWA

Kazimierz J. Pawelec
Piotr Krzemień

AUTORZY

Tadeusz Diupero
Marcin Fudalej
Bartosz Kozłowski
Piotr Krzemień
Kazimierz J. Pawelec
Marcin Pawelec-Jakowiecki
Andrzej Sekuła
Agnieszka Siwińska
Adam Tarnowski

OPINIOWANIE W SPRAWACH PRZESTĘPSTW I WYKROCZEŃ DROGOWYCH

REDAKCJA NAUKOWA

Kazimierz J. Pawelec
Piotr Krzemień

AUTORZY

Tadeusz Diupero
Marcin Fudalej
Bartosz Kozłowski
Piotr Krzemień
Kazimierz J. Pawelec
Marcin Pawelec-Jakowiecki
Andrzej Sekuła
Agnieszka Siwińska
Adam Tarnowski

Zamów książkę w księgarni internetowej

profinfo.pl
księgarnia internetowa

Stan prawny na 20 czerwca 2023 r.

Recenzent

Prof. dr hab. Wojciech Cieślak

Wydawczyni

Monika Pawłowska

Redaktorka prowadząca

Joanna Tchorek

Opracowanie redakcyjne

Trzy kropki Joanna Maż

Projekt okładek serii

Wojtek Janikowski

Przedmowa

Brunon Hołyst

Poszczególne rozdziały napisali:

Tadeusz Diupero (aktualizacja i uzupełnienie: Piotr Krzemień) – rozdz. IX, X

Marcin Fudalej – rozdz. XII pkt 7

Bartosz Kozłowski – rozdz. XII pkt 5

Piotr Krzemień – rozdz. XI, XII pkt 2.10–2.14, pkt 3; rozdz. XIV pkt 6, 7

Kazimierz J. Pawelec – rozdz. I, II pkt 1–5; rozdz. III–VI, VIII, XII pkt 1;

rozd. XIII, XIV pkt 1–5

Marcin Pawelec-Jakowiecki – rozdz. VII

Marcin Pawelec-Jakowiecki, Kazimierz J. Pawelec – rozdz. II pkt 6

Andrzej Sekuła – rozdz. XII pkt 2.1–2.9

Agnieszka Siwińska – rozdz. XII pkt 6

Adam Tarnowski – rozdz. XII pkt 4

Tłumaczenie streszczenia – Alfonso Kalinaukas

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2023

ISBN 978-83-8328-616-7

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 728 313 462

e-mail: PL-ksiazki@wolterskluwer.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	13
Streszczenie	15
Summary.....	19
Przedmowa.....	23
Rozdział I	
Zarys problematyki.....	25
1. Uwagi wprowadzające	25
2. Uwarunkowania ostrożności.....	27
3. Typizacja przestępstw i wykroczeń drogowych	30
Rozdział II	
Przestępstwa z rozdziału XXI Kodeksu karnego. Zagadnienia węzłowe	33
1. Uwagi wprowadzające	33
2. Katastrofa w ruchu drogowym (art. 173 k.k.)	34
2.1. Uwagi wprowadzające.....	34
2.2. Strona podmiotowa	36
2.3. Zderzenie łańcuchowe a katastrofa	39
3. Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174 k.k.)	42
3.1. Uwagi wprowadzające.....	42
3.2. Strona podmiotowa	44
3.3. Skutek.....	47
4. Wypadek drogowy	48
4.1. Uwagi wprowadzające.....	48
4.2. Podmiot przestępstwa	50
4.3. Podmiotowa strona czynu	54
4.4. Przedmiotowa strona czynu.....	55
4.5. Związek przyczynowy	56

4.6. Miejsce wypadku drogowego.....	58
4.7. Skutek wypadku drogowego.....	60
5. Pozostałe występki przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej	61
5.1. Uwagi wprowadzające.....	61
5.2. Prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.).....	62
5.3. Ucieczka przed policyjnym pościgiem (art. 178b k.k.).....	66
5.4. Dopuszczenie do ruchu niebezpiecznego pojazdu (art. 179 k.k.).....	70
5.5. Zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu pojazdów (art. 180 k.k.).....	72
5.6. Prowadzenie pojazdu mechanicznego bez uprawnień (art. 180a k.k.).....	74
6. Zbieg przepisów o czynach przeciwko bezpieczeństwu drogowemu i innych	75
6.1. Uwagi wprowadzające.....	75
6.2. Zbieg przepisów o nieumyślnym spowodowaniu katastrofy i umyślnym spowodowaniu jej niebezpieczeństwa.....	76
6.3. Zbieg przestępstwa wypadku drogowego z innymi występkami	77
6.4. Występek z 178a § 1 k.k. w zbiegu z innymi występkami	80
6.5. Zbieg pozostałych przestępstw z rozdziału XXI Kodeksu karnego z innymi	82
6.6. Zbieg art. 177 § 1 k.k. z art. 86 § 1 k.w.	83
6.7. Wnioski końcowe.....	86

Rozdział III

Wykroczenia drogowe. Zagadnienia podstawowe	87
1. Uwagi wprowadzające	87
2. Spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu (art. 86 k.w.)	89
3. Wywołanie niebezpieczeństwa dla innej osoby (art. 98 k.w.)	95
4. Pozostałe wykroczenia z rozdziału XI Kodeksu wykroczeń	98

Rozdział IV

Podstawowe zasady bezpieczeństwa – zasady sprawności

psychomotorycznej.....	100
1. Uwagi wstępne.....	100
2. Stan nietrzeźwości.....	103
3. Stan po użyciu środka odurzającego	104
4. Inne niedyspozycje psychofizyczne	106
5. Zasada sprawności technicznej.....	115
6. Nakaz pozostania na miejscu wypadku	120

Rozdział V

Zasady bezpieczeństwa. Bezwzględne nakazy	126
1. Wprowadzenie	126
2. Zasada ruchu prawostronnego.....	126

3. Zasada pierwszeństwa	127
4. Zasada pierwszeństwa na skrzyżowaniu	128
5. Zasada pierwszeństwa przy jeździe na wprost	131
6. Zasada pierwszeństwa między kierującymi a pieszymi	133
7. Umożliwienie przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu	134
8. System znaków	136

Rozdział VI

Zasady bezpieczeństwa. Reguły interpretacyjne	138
1. Uwagi wprowadzające	138
2. Zasada szczególnej ostrożności i dostosowania zaufania	138
3. Zasada prędkości dostosowanej, tzw. bezpiecznej	143
4. Zachowanie wobec pieszych na przejściu	155
5. Zatrzymanie i postój	160
6. Wymijanie, omijanie i wyprzedzanie	161
7. Hamowanie i bezpieczny odstęp	164
8. Używanie świateł	166
9. Przejeżdżanie przez przejazd kolejowy	167
10. Reguły taktyczne	169
11. Zwyczaj – reguła nieskodyfikowana	170

Rozdział VII

Oszustwa i wyłudzenia odszkodowań jako prawnokarna kwalifikacja zdarzeń drogowych	174
1. Uwagi wprowadzające	174
2. Oszustwo jako kwalifikacja karna pozorowanych zdarzeń drogowych. Oszustwa ubezpieczeniowe	176
2.1. Uwagi wprowadzające	176
2.2. Przystępcze wyłudzenie korzyści majątkowej za zwrot bezprawnie zabranej rzeczy (art. 286 § 2 k.k.)	184
2.3. Wypadek mniejszej wagi (art. 286 § 3 k.k.)	186
2.4. Wyłudzenie odszkodowania jako potencjalna kwalifikacja karna porozowanych zdarzeń drogowych (art. 298 § 1 k.k.)	187
2.5. Zbieg przepisów	194
2.6. Kwalifikacja karna pozorowanych zdarzeń drogowych	196
3. Oszustwo licznikowe – zagadnienia podstawowe w procesie rozpoznania znamion przestępstwa	198
3.1. Uwagi wprowadzające	198
3.2. Założenia noweli marcowej	199
3.3. Treść noweli marcowej w zakresie prawnokarnym	200
3.4. Wybrane zagadnienia procesowe	202

3.5. Analiza materialnoprawna przestępstw typizowanych w treści	
art. 306a k.k.	203
3.5.1 Przedmiot ochrony	203
3.5.2 Penalizowane stany faktyczne	205
3.5.3 Zagrożenie ustawowe karą i środkami karnymi	210
3.5.4 Okoliczności mające wpływ na sądowy wymiar kary	212
3.5.5 Środki probacyjne	213
3.5.6 Przedawnienie i zatarcie skazania	215
3.5.7 Zbieg przepisów	216
3.6. Uwagi końcowe	216

Rozdział VIII

Rekonstrukcja zdarzenia drogowego przez biegłego	222
1. Zagadnienia ogólne	222
2. Dopuszczenie dowodu	225
3. Przedmiot opinii	229
4. Zasada bezstronności i obiektywizmu	232
5. Przesłuchanie biegłego	237
6. Opinia pozaprosesowa i jej ocena	239
7. Tajemnica biegłego, specjalisty i tłumacza	242
8. Ocena opinii	246

Rozdział IX

Opinia biegłego do spraw ruchu drogowego i techniki samochodowej	256
1. Uwagi wprowadzające	256
2. Ogólne założenia opinii	258
3. Ocena materiału badawczego	261
4. Zakres opinii	270
5. Założenia przyjęte do opiniowania	271

Rozdział X

Rodzaje opinii	277
1. Ocena stanu technicznego pojazdu, jego zespołów lub części	277
2. Rekonstrukcja wypadków z udziałem pieszych	281
3. Rekonstrukcja zderzeń pojazdów	300
4. Ustalenie osoby kierującej pojazdem	308
5. Wypadki drogowe z udziałem jednoślądów	315
6. Ocena rodzaju i stopnia uszkodzeń pojazdów	320
7. Nowoczesne techniki w opiniowaniu – komputerowe wspomaganie rekonstrukcji zdarzeń drogowych	326

Rozdział XI

Zagadnienia wybrane w procesie opiniowania	328
1. Zasady planowania eksperymentu i aktualne podejście do opiniowania zdarzeń zaistniałych w okresie ograniczonej widoczności	328
2. Ślady cyfrowe w rekonstrukcji zdarzeń drogowych – odbiorniki GPS, kamery samochodowe, monitoring (fotogrametria 3D), tachografy, „czarne skrzynki” i sterowniki pojazdów	362
2.1. Uwagi wprowadzające	362
2.2. Nawigacje satelitarne i systemy APRS	363
2.3. Kamery samochodowe	368
2.4. Monitoring (fotogrametria 3D)	378
2.5. Tachografy	392
2.6. Rejestratory danych i systemy elektroniczne pojazdów	399
3. Nietypowość rekonstrukcji zdarzeń z udziałem pojazdów szynowych	405
4. Zdarzenia pozorowane, wyłudzenia odszkodowań i cofanie drogomiczy	424

Rozdział XII**Inne rodzaje opinii. Zagadnienia wybrane – opinie wybitnie**

interdyscyplinarne	454
1. Uwagi wprowadzające	454
2. Interpretacja śladu DNA – interdyscyplinarne ustalenie osoby kierującej z zastosowaniem modelu wielobryłowego	456
2.1. Słowniczek podstawowych pojęć związanych z genetyką ogólną i genetyką sądową	456
2.2. Ślady biologiczne i materiał porównawczy	460
2.3. Ślady biologiczne w kontekście wypadków drogowych	462
2.4. Właściwe postępowanie podczas oględzin oraz czynniki wpływające na wynik badań genetycznych	464
2.5. Metody poszukiwania i identyfikacji śladów biologicznych	467
2.6. Struktura materiału genetycznego	468
2.7. Metody stosowane w analizie genetycznej do celów sądowych	469
2.8. Nowe metody analityczne w genetyce sądowej	476
2.9. Zapewnienie jakości badań genetycznych	479
2.10. Ustalenie osoby kierowcy – zagadnienia teoretyczne i praktyczne	480
2.11. Dynamika ruchu ciała człowieka wewnątrz pojazdu	497
2.12. Przykład interdyscyplinarnego ustalenia osoby kierowcy	499
2.13. Podsumowanie	503
2.14. Przyszłość	504
3. Wybrane kwestie kryminalistyczne (badanie opon, żarówek)	505
3.1. Powypadkowe badania opon	505
3.2. Kryminalistyczne badanie żarówek samochodowych	512
3.2.1. Żarówki tradycyjne – włóknowe	512

3.2.2 Żarówki wyładowcze – bezwłóknowe	521
4. Psychologiczne aspekty wypadków i innych zdarzeń drogowych. Kwestie wybrane (ruchy oka, uwaga wzrokowa i dystrakcja)	526
5. Rola biegłego psychologa transportu w opiniowaniu sądowym.....	536
5.1. Psycholog transportu jako biegły sądowy	536
5.2. Ocena czasu reakcji kierującego jako kompetencja biegłego psychologa transportu.....	538
5.3. Wymagania stawiane biegłym psychologom transportu.....	551
6. Meandry ekspertyzy toksykologicznej	553
7. Z problematyki medycznej opiniowania wypadków oraz innych zdarzeń drogowych	566
7.1. Rola medyka sądowego w ustaleniu przebiegu wypadku drogowego ...	569
7.2. Urządzenia transportu osobistego (UTO), hulajnogi elektryczne, urządzenia wspomagające ruch	571
7.3. Nowoczesne narzędzia w rękach medyków sądowych	571
7.4. Kompetencje biegłego	573
7.5. Oczekiwania biegłych opiniujących w toczących się postępowaniach	573
7.6. Opiniowanie następstw obrażeń ciała	574
7.7. Ustalanie uszczerbku na zdrowiu w postępowaniu karnym	574
7.8. Przesłanki ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, o jakim mowa w treści art. 156 k.k.	575
7.9. Przesłanki średniego i lekkiego uszczerbku na zdrowiu, o jakim mowa w treści art. 157 § 1 i 2 k.k.	577
7.10. Opiniowanie medyczno-sądowe na potrzeby postępowania cywilnego ..	577
7.11. Opiniowanie w sprawach z zakresu ubezpieczeń społecznych	579
7.12. Związki przyczynowe w opiniowaniu sądowo-lekarskim	580

Rozdział XIII

Dogmatyczna ocena materiału dowodowego.....	583
1. Uwagi wprowadzające	583
2. Obiektywne przypisanie skutku	589
3. Koncepcja rozszerzonej odpowiedzialności	595
4. Konstrukcja obojętności woli.....	599
5. Nieprzewidywalność zachowań i ich ocena.....	603
6. Kontrowersje wokół przyczynienia się do wypadku pokrzywdzonego. Próba oceny.....	608
7. Wypadek podczas rajdu. Z problematyki odpowiedzialności karnej	611
8. Odpowiedzialność kierujących pojazdami autonomicznymi. Krótko o czwartej rewolucji naukowo-technicznej.....	615
8.1. Uwagi wprowadzające.....	615
8.2. Odpowiedzialność za błędy samochodu robota.....	616
8.3. Wnioski końcowe.....	617

Rozdział XIV

Błędy organów procesowych oraz biegłych i ich ocena	619
1. Uwagi wprowadzające	619
2. Błędy organów procesowych	620
3. Błędy w opiniowaniu i ich przyczyny	622
4. Procesowa ocena błędów organów państwa i opinii biegłych.....	626
5. Ocena braków dowodowych	628
6. Problematyka interpretacyjna w opinii biegłego i eksperta	630
6.1. Biegły i ekspert a kwestie prawne	631
6.2. Mnogie stany zagrożenia	636
6.3. Kontrowersje wokół pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych – nowela czerwcową	642
6.4. Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych – nowela czerwcową.....	660
6.5. Osoba niepełnosprawna na drodze.....	666
6.6. Wyprzedzanie bezpośrednio przed przejściem dla pieszych i omijanie pojazdu, który zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu	667
6.7. „Lawirowanie” jednoślądów, a zwłaszcza motocyklistów, między pojazdami	671
6.8. Prędkość a hamowanie awaryjne jednoślądami	674
6.9. Minimalny odstęp na drogach ekspresowych i autostradach	677
7. Problematyka opiniowania zdarzeń z udziałem pojazdów elektrycznych	680
7.1. Informacje ogólne.....	680
7.2. Przykład sporu sądowego	684
7.3. Logistyka energetyczna	685
7.4. Pożary i inne zdarzenia drogowe.....	685
7.5. Dynamika ruchu samochodów elektrycznych	686
7.6. Pojazd „widmo”	689
Załączniki	691
Załącznik 1	693
Załącznik 2	712
Bibliografia	739
O autorach	759

STRESZCZENIE

Wypadki drogowe, podobnie jak inne zdarzenie na drodze, w tym będące przestępstwem lub wykroczeniem albo bezpośrednio lub pośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu czy też motoryzacją, są wynikiem wielu zmiennych. Czasami ustalenie ich przyczyn następuje wielu trudności dowodowych. Wszak do swoistego rodzaju rozliczenia mamy, zdecydowanie niepełną, triadę, tj. człowieka, pojazd, drogę, nie zapominając o ocenie zamiaru i świadomości. O tym, że człowiek z reguły bywa „najsłabszym ogniwem”¹, nikogo nie trzeba przekonywać, wszak na udowodnieniu mu naruszenia zasad bezpieczeństwa skupiona jest przede wszystkim uwaga organów ścigania oraz wymiaru sprawiedliwości. Jest to jednak prawda niepełna, gdyż dla bezpieczeństwa ważne są ponadto inne czynniki związane z drogą i pojazdem, a także zachowanie pokrzywdzonego, które powinno być również przedmiotem postępowania dowodowego. Nie jest to naturalnie wyliczenie wyczerpujące. Wyliczenie to jednak zwykle umyka uwadze, chociaż jego rola wcale nie jest mało znacząca. Musimy pamiętać, że proces karny (także postępowanie w sprawach o wykroczenia i inne czyny związane z motoryzacją) to nie tylko akt wymierzania kary. Jest on przede wszystkim procesem poznawczym. Poznanie zaś faktycznych przyczyn, w tym także etiologii zjawiska, uniemożliwiają błędy – zazwyczaj nieodwracalne – popełnione z reguły przez organy ścigania. Ich naprawienie wielokrotnie nie jest możliwe, a mają one wpływ na opinie biegłych powoływanych w tego rodzaju sprawach. Częstokroć doprowadzają do formułowania fałszywych ocen, a co gorsza – wniosków końcowych, których organ procesowy nie jest w stanie rozpoznać, a tym samym ocenić, z uwagi na brak fachowego przygotowania.

W związku z powyższym zawarte w opracowaniu rozważania skupiły się na poznaniu oczekiwań biegłych w zakresie ujawniania, zabezpieczania, utrwalania dowodów uzyskanych przez organy procesowe, zwłaszcza podczas wykonywania czynności niepowtarzalnych, podczas których popełniane były liczne błędy. Materiał dowodowy zgromadzony prawidłowo i w sposób pełny umożliwia biegłym przeprowadzenie rekonstrukcji wypadku lub innego zdarzenia drogowego. Pozwoli również ekspertom na przyjęcie prawidłowych założeń do opiniowania, umożliwi ich precyzyjne uzasadnienie i będzie stanowił pełnowartościowy materiał dowodowy, który oceni sąd w ramach zasady

¹ A. Gaberle, *Najsłabsze ogniwo (człowiek jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym)*, Warszawa 1986, s. 15.

Oddawane do rąk Czytelników opracowanie łączy w sobie elementy monografii oraz metodyki. Przeznaczone jest zarówno dla praktyków, jak i teoretyków, w tym także biegłych, rzeczoznawców oraz osób zajmujących się wypadkami oraz innymi zdarzeniami drogowymi. Omówione w nim zostały zagadnienia związane z problematyką przestępstw określonych w rozdziale XXI Kodeksu karnego oraz wykroczeń z rozdziału XI Kodeksu wykroczeń wedle stanu prawnego obowiązującego w czerwcu 2023 r. Podobnie analizie zostały poddane zasady bezpieczeństwa obowiązujące w ruchu drogowym. Problematyka ta poddana została analizie zarówno w zakresie orzecznictwa sądowego, poglądów doktryny, jak i z punktu widzenia inżynierskiego, medycznego, antropologicznego, psychologicznego, toksykologicznego oraz biologicznego, które to dziedziny wiedzy w zakresie mniej niż skromnym są wykorzystywane w zakresie poznania etiologii przestępczości komunikacyjnej. Nie będą to zatem powtórzenia dotyczące poszczególnych, omawianych zagadnień, lecz spojrzenia z różnych punktów widzenia na omawianą problematykę. Z jednej strony spotkamy się bowiem z analizą prawną, kryminologiczną, ale z drugiej te same problemy potraktowane zostały z punktu widzenia toksykologii, medycyny, psychologii, fizyki, nauk inżynierskich i innych.

Istotnym elementem opracowania jest rozważenie kwestii związanych z opiniowaniem w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych. Poruszone w nim zostały zagadnienia związane z przesłankami dopuszczenia dowodu z opinii biegłego do spraw ruchu drogowego i techniki samochodowej, przedmiotem opinii, zasadą bezstronności i obiektywizmu, przesłuchaniem biegłego, znaczeniem dowodowym opinii pozaprocesowej, oceną opinii, jak również dogmatyczną oceną materiału dowodowego, w tym obiektywnym przypisaniem skutku oraz koncepcją rozszerzonej odpowiedzialności, a także oceną zachowań nieprzewidywalnych, traktowanych jako niemodelowe.

Opracowanie nie byłoby pełne, gdyby pomijało wiele zjawisk patologicznych, które narosły wokół zjawisk związanych z wypadkowością, tj. oszustw i oszustw ubezpieczeniowych, czyli związanych ze zdarzeniami drogowymi określanymi jako fikcyjne. To równie ważne kwestie, dotychczas zasadniczo pomijane w fachowych opracowaniach. Tak więc ujawnianie tego rodzaju zdarzeń znajduje swoje uzasadnienie.

Dalsze rozdziały poświęcone zostały problematyce *sensu stricto* opiniowania określonych zdarzeń drogowych, w tym rekonstrukcji zderzeń pojazdów, potrażeń pieszych, identyfikacji sytuacji zagrożeniowych, a także ujawnianiu zdarzeń pozorowanych. Wskazane zostały w nich możliwości dotychczas niewykorzystywanych źródeł dowodowych, co jest szczególnie cenne dla organów ścigania zabezpieczających określone dowody. Nie pominięto również ważnych aspektów psychologicznych, w tym m.in. problematyki badań psychotechnicznych czy zawężeniu pola widzenia, ruchu oka, uwagi wzrokowej i dystrakcji, czyli związanych z indywidualnym i systemowym podejściem do analizy błędów człowieka, jak też czynników obniżających sprawność psychomotoryczną kierującego, jego zdolnością do prowadzenia pojazdów mechanicznych, jak też agresją i podejmowaniem ryzyka w sytuacjach drogowych.

SUMMARY

A car accident, just like any other traffic incident, whether it involves a criminal offense or misdemeanor, and whether it is directly or indirectly related to traffic safety, or the automotive industry is the product of multiple variables. Sometimes establishing its underlying causes can pose numerous evidentiary difficulties. This is the case because we are dealing with an imperfect triad consisting of humans, vehicles and the road. Nor can we forget about the intricacies of evaluating intent and consciousness. There is no need to persuade anyone that human beings usually constitute the “weakest link”¹. Law enforcement agencies and the justice system focus their attention on proving that they are the ones responsible for violating the rules of safety. However, this is only a small part of the truth. Other factors are also of importance when it comes to safety: the road, other vehicles and the conduct of the injured party or parties. These other factors should also be scrutinized during evidentiary proceedings. To be sure, this list is not exhaustive. Nevertheless, it usually escapes the attention of the authorities even though the role played by evidentiary proceedings is of great import. We must remember that criminal proceedings (and proceedings pertaining to misdemeanors and other automotive-related factors) entail much more than just the act of meting out punishment. Above all, at their core is a cognitive process. The eventual errors rooted in this stage are usually committed by law enforcement agencies. For that very reason, their errors are irreversible and tend to thwart the process of identifying the genuine causes and discovering the ethiology of the sundry phenomena in play. In many cases it is impossible to rectify them. For one, they influence the pronouncements of experts appointed in these types of cases. This in turn frequently leads to unfounded opinions, and even worse, final conclusions which the procedural authority is incapable of challenging, and hence assessing because it lacks the requisite professional preparation.

That is why the considerations set forth in this book focus on identifying the expectations of experts when it comes to discovering, securing and solidifying the evidence obtained by procedural authorities, especially when performing activities that cannot be repeated and during which numerous mistakes can be made. Duly compiled

¹ A. Gaberle, *Najsłabsze ogniwo (człowiek jako źródło zagrożeń w ruchu drogowym)* [*The weakest link (people as the source of danger in motor traffic)*], Warsaw 1986, p. 15.

evidentiary material enables experts to reconstrue an accident or some other traffic incident correctly and in full. It also allows experts to make the right assumptions when making their pronouncements. It makes it possible to provide a precise justification and produces highly valuable evidence for the court to assess in accordance with the principle of freely evaluating the evidence in a fair trial. That is also why it is important to prepare police officers, prosecutors, judges, advocates and attorneys-at-law. They need to be capable of grasping the specifics of cases and cooperating with experts on motor traffic cases, automotive engineering and other subjects, and fact checking their own opinions. Their opinions cannot be treated as oracles or the factual basis of any decisions because their level varies greatly. One journalist aptly wrote “a local teacher who owns a moped and is familiar with motor traffic regulations sometimes serves as an expert”². If an expert embraces the wrong assumptions or commits an error when interpreting the circumstances in a case, or takes an uncritical view of a computer simulation, or fails to point out the evidentiary possibilities, etc., the procedural authorities should detect these fallibilities during their subsequent inspection, and not allow themselves to be lulled into overlooking them. The bar should be set high when it comes to their professionalism, especially in respect of employing all the possible sources of evidence in the process of proving a case while drawing on the available knowledge. One should not forget that knowledge in engineering, computer science, biology, medicine and psychology is advancing at a geometric pace. Here it would be worthwhile to quote Avi Loeb³. He wrote: “A scientist must follow the evidence as the old saying goes. Following empirical data requires humility, which releases one from the prejudices that may affect our observations and conclusions. The same can be said more or less of research maturity, which one may define as acquiring a sufficient amount of experience so that our models can have a high rate of success in projecting reality (...).” Furthermore, the author noted “In practice, this simply means that we allow for the possibility of erring on our path. Let’s eradicate prejudices. Let’s make use of Ockham’s razor and let’s seek the simplest explanation. Let’s not hesitate to abandon models that have failed, which inevitably transpires as we confront our imperfect appreciation of the facts and laws of nature”. The authors’ considerations allow them to draw many conclusions pertaining to the necessity of examining the multifaceted topic of motor traffic safety as a truly interdisciplinary field combining elements of safety, the law, criminal science, criminology, medicine, psychology and others. This topic literally pertains to all of us. The opinions of experts rendering judgments on cases involving accidents and other road incidents play a vital role. Their opinions, just like the entire body of evidence compiled in these cases make it possible to conduct in-depth causal analysis, work out reasonable concepts on prevention, accepted legal regulations and public relations efforts to prevent the dangers in motor traffic. One should concur with R. Wróblewski⁴ when he

² A.A. Dobrzyński, *Czy kierowca winien?* [Is the driver offending], Warszawa 1978.

³ A. Loeb, *Extraterrestrial: The First Sign of Intelligent Life Beyond Earth*, Poznań 2021, pp. 29–30.

⁴ R. Wróblewski, *Bezpieczeństwo narodowe zintegrowane i zrównoważone* [Integrated and sustainable national security], Siedlce 2019, pp. 311–330.

3. Ocena materiału badawczego

Materiał akt sprawy zawiera liczne informacje dotyczące opiniowanego zdarzenia. Nie wszystkie stanowią materiał jednakowo dobry jakościowo do poznania wszystkich szczegółów zdarzenia. Informacje przekazywane przez osoby lub urzędnicy, a także metody utrwalania danych obarczone są pewną niedokładnością.

Aby spośród zebranych informacji uzyskać zbiór faktów niezbędnych dla rekonstrukcji zdarzenia, należy zgromadzić dane zweryfikowane oraz ocenić je pod kątem jednoznaczności związku z zaistniałym zdarzeniem. Jednymi z ważniejszych dowodów w aktach sprawy są:

- 1) notatka informacyjna,
- 2) protokół oględzin miejsca wypadku,
- 3) szkic miejsca wypadku,
- 4) dokumentacja fotograficzna,
- 5) protokoły oględzin pojazdów uczestniczących w opiniowanym zdarzeniu.

Notatka informacyjna jest to dokument powstający najwcześniej po zaistnieniu zdarzenia. Zawiera on m.in. tak istotną informację jak prawdopodobna godzina zaistnienia zdarzenia (uzyskana w drodze rozpytania uczestników zdarzenia) lub godzina powiadomienia o nim. Informacja o godzinie zaistnienia zdarzenia jest szczególnie ważna w sytuacjach, gdy wypadek miał miejsce w porze pośredniej między astronomicznym zachodem (wschodem) słońca a zapadnięciem zmroku (nastaniem pory dziennej). Umożliwia ona ocenę widoczności na miejscu zdarzenia w odniesieniu do tzw. zmierzchu cywilnego lub brzasku cywilnego i długości jego trwania. Pozwoli to później weryfikować dowody osobowe w aspekcie deklarowanej przez świadków lub uczestników zdarzenia widoczności.

Drugą istotną informacją jest stan nawierzchni jezdni zastany przez funkcjonariuszy Policji przybywających jako pierwsi na miejsce zdarzenia. Nader często spotyka się rozbieżności między zapisami w notatce a zapisami w protokole oględzin miejsca wypadku. Na przykład w notatce stwierdzono, że jezdnia była sucha, zaś w protokole – że była mokra i w czasie oględzin padał deszcz. Przeoczenie tej niezgodności ma z reguły zasadniczy wpływ na efekt dokonanej rekonstrukcji zdarzenia (np. zaniżenie ustalonej prędkości poruszania się pojazdu w sytuacji, gdy biegły przyjął, iż nawierzchnia jezdni była mokra, podczas gdy w czasie wypadku była ona sucha). Podobne rozbieżności mogą dotyczyć np. prędkości dopuszczalnej na przedmiotowym odcinku drogi, stanu oświetlenia drogi itp.

Protokół oględzin miejsca wypadku jest dokumentem procesowym stanowiącym sprawozdanie z przeprowadzonych na miejscu zdarzenia czynności procesowych. Jest to więc teoretycznie dokument, który powinien opisywać wszelkie dane dotyczące drogi i jej otoczenia, stanu oświetlenia, stanu pogody, organizacji ruchu oraz ujawnione na miejscu zdarzenia ślady, a także położenie obiektów i pojazdów zastanych przez funkcjonariuszy Policji. Wymaga on wnikliwej analizy biegłego, powinien bowiem

zawierać podstawową wiedzę na temat stanu, jaki wystąpił na miejscu zdarzenia po jego zaistnieniu. Jest tworzony przez funkcjonariuszy Policji, którzy mają obowiązek posiadać wiedzę na temat techniki sporządzania tego rodzaju dokumentów, sposobu dokumentowania śladów itp. Niestety w rzeczywistości często zdarzają się przypadki niewłaściwego sporządzania protokołu oględzin miejsca wypadku. Brak jest np. podania wartości prędkości dopuszczalnej, niewłaściwie wskazany jest stan nawierzchni jezdni (przykładowo podano: odcinek prosty, płaski, jezdnia czysta i gładka, podczas gdy w rzeczywistości przedmiotowy odcinek drogi znajdował się na terenie silnie pofałdowanym, nawierzchnia jezdni była uszkodzona, ze śladami licznych napraw).

Protokół oględzin miejsca wypadku zawiera wiele danych wymiarowych wskazujących odległości poszczególnych śladów i obiektów od stałych punktów odniesienia lub stałych linii odniesienia. Wartości te często nie są spójne, nie tworzą przejrzystych łańcuchów wymiarowych, występują niezgodności w wymiarowaniu. Część danych zawartych w protokołach oględzin miejsca wypadku daje się zweryfikować dowodami osobowymi. W szczególności występuje to w sytuacji, gdy bezpośrednio po wypadku (kolizji) pojazdy w nim uczestniczące są przestawiane przed przybyciem Policji, o czym dokonujący oględzin miejsca zdarzenia funkcjonariusz Policji nie wie. Na te okoliczności biegły powinien szczególnie zwracać uwagę.

Istotnym problemem jest fakt, iż dokumenty te są sporządzane pismem odręcznym. Bywa, że są one miejscami lub w dużym stopniu nieczytelne. Praktycznie nie spotyka się, aby organ procesowy: sąd lub prokuratura, żądały przepisania protokołu w ogólnie dostępnym edytorze tekstu.

Szkic miejsca wypadku jest to graficzna ilustracja ustaleń znajdujących się w protokole oględzin miejsca wypadku. Często jednak bywa tak, że protokół oględzin miejsca wypadku i szkic miejsca wypadku sporządzane są przez dwie różne osoby, które teoretycznie współpracowały przy tworzeniu obu dokumentów. Zgodnie z zasadami tworzenia szkicu sytuacyjnego miejsca zdarzenia powinien on być wykonany w jednolitej skali dotyczącej danych geometrycznych elementów drogi oraz pojazdów znajdujących się na miejscu zdarzenia. Niestety bardzo rzadko szkic ma jednolitą skalę, często natomiast występują różnice między danymi znajdującymi się na szkicu miejsca wypadku a danymi zapisanymi w protokole oględzin tego miejsca. Tak sporządzone dokumenty nie mogą być podstawą dokonywania przez biegłego ustaleń co do przebytych przez pojazd lub innego uczestnika ruchu odcinków dróg lub przemieszczeń.

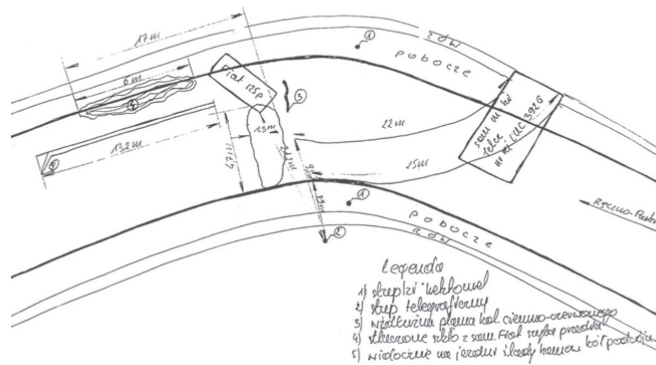
Biegłym do spraw techniki samochodowej i ruchu drogowego jest z reguły inżynier o wykształceniu na kierunku samochodowym lub transportu samochodowego. Z racji swego wykształcenia jest osobą, dla której rysunek jest jednoznacznym sposobem przekazywania informacji i komunikowania się.

Metodą umożliwiającą zweryfikowanie treści protokołu oględzin miejsca wypadku i szkicu sytuacyjnego miejsca wypadku jest wykonanie przez biegłego właściwego

szkicu z zachowaniem jednolitej skali w odniesieniu do geometrii drogi, jej otoczenia oraz gabarytów pojazdów, jakie uczestniczyły w zdarzeniu. Obecnie łatwo dostępne są programy komputerowe umożliwiające wykonanie szkiców płaskich z absolutną dokładnością (np. AutoCAD, CorelDRAW, PLAN). Uwzględniając dane z protokołu oględzin miejsca wypadku i szkicu miejsca wypadku, nietrudno jest więc wykonać szkic dodatkowy, umożliwiając odczytywanie właściwych odległości, położenia śladów i obiektów.

Poniżej przedstawiono jaskrawy przykład nieprzydatności szkicu sporządzonego przez funkcjonariusza Policji dla biegłego, który miał zrekonstruować zdarzenie. Szkic ten (rysunek 1) w procesie karnym był wykorzystywany zarówno przez biegłego, jak i przez sądy rejonowy i okręgowy do analizowania przebiegu zdarzenia.

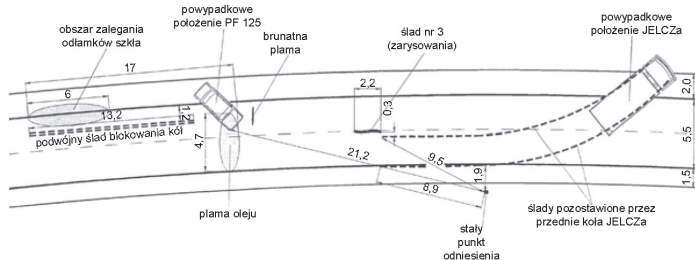
Rysunek 1



Źródło: zbiory własne.

Oczywiste jest, że szkic ten wykonano bez zachowania jakiegokolwiek skali. Przedstawia on odcinek drogi z bardzo ciasnym zakrętem. Dane zawarte w protokole oględzin miejsca wypadku oraz dane wymiarowe znajdujące się na szkicu miejsca wypadku pozwoliły innemu biegłemu, posługującemu się komputerowym programem graficznym, na odтворzenie właściwego kształtu przedmiotowego odcinka drogi i właściwego usytuowania ujawnionych w miejscu zdarzenia śladów i obiektów (rysunek 2).

Rysunek 2



Źródło: zbiory własne.

Porównanie szkicu miejsca wypadku z akt sprawy ze szkicem wykonanym przez biegłego wskazuje, jak poważne błędy poczyniono w ilustrowaniu miejsca zdarzenia i jak poważne błędy poczynił biegły opiniujący to zdarzenie. Konsekwencją tego było wydanie przez kolejne sądy błędnych wyroków. W rzeczywistości można było wykazać, że kierujący pojazdem uznany za sprawcę zdarzenia poruszał się prawidłowo, zaś osoba uznana za poszkodowanego była sprawcą zdarzenia. Można było również wykazać, że część ujawnionych i udokumentowanych na szkicu śladów nie pochodziła z przedmiotowego zdarzenia. Druga opinia wydana w tej sprawie była opinią pozaprocesową, wydaną na zlecenie jednej ze stron procesu. Sąd Najwyższy, rozpatrując sprawę, uznał, że: „Nakaz dokonania właściwej, wszechstronnej analizy i oceny wszystkich wariantów wynika też z (ogólnie mówiąc) mało precyzyjnych szkiców sporządzonych przez policjanta i braku zdjęć fotograficznych sporządzonych przez organ procesowy. Do kasacji obrońca dołączył opinię innego rzeczoznawcy, wywodząc na jej podstawie, że sprawcą jest inna osoba (...). Pozaprocesowa opinia biegłego zgodnie z ustaloną praktyką sądową nie może stanowić dowodu będącego podstawą oceny, albowiem dowód ten nie został przeprowadzony w sposób przewidziany przez kodeks postępowania karnego i strony nie miały możliwości ustosunkowania się do tego dowodu. Nie można jednak takiego dokumentu pominąć, zawiera on bowiem informacje o dowodzie, który nie jest pozbawiony znaczenia dla prawidłowego rozstrzygnięcia sprawy”³.

Przydatność szkiców dodatkowych sprawdza się również przy ustalaniu właściwych przemieszczeń pojazdów uczestniczących w zdarzeniu. Wymiarowanie położenia powypadkowych pojazdów z reguły dotyczy ich skrajnych miejsc (przodu, tyłu, położenia kół). Dla właściwego ustalenia wielkości przemieszczeń pojazdów w czasie zdarzenia istotna jest znajomość sposobu przemieszczania się pojazdów – przemieszczeń liniowych i kątowych – co w konsekwencji wymaga znajomości przemieszczeń środków mas pojazdów.

Drugim przykładem niewłaściwie sporządzonego szkicu miejsca wypadku i protokołu miejsca wypadku jest sposób udokumentowania śladów ujawnionych w miejscu zdarzenia względem charakterystycznych punktów odniesienia na skrzyżowaniu. Szkic i protokół prawdopodobnie sporządzały niezależnie od siebie dwie osoby (rysunki 3 i 4). Dane wymiarowe na szkicu nie pokrywały się z danymi w protokole oględzin miejsca wypadku. Szkic został wykonany bez zachowania jednolitej skali. Dawało to fałszywy obraz rozmieszczenia śladów na miejscu wypadku i, co za tym idzie, prowadziło do ustalenia nieprawidłowego usytuowania pojazdów w chwili zdarzenia.

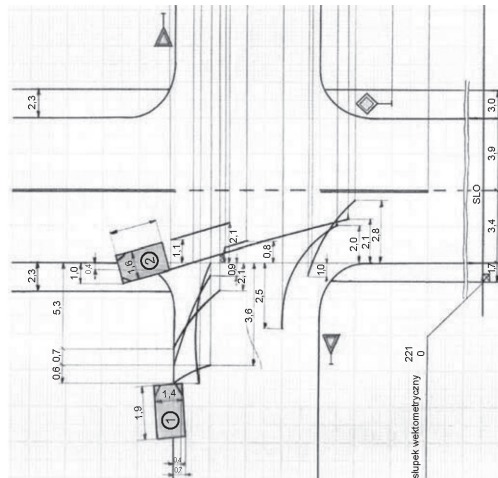
Z uwagi na to, że szkice miejsca wypadku są sporządzone bez zachowania jednolitej skali, nie można dokonywać pomiarów lub ustaleń danych, które nie są podane w postaci wymiarów. Szczególnie znaczenie mają tu krzywizna łuku drogi, promienie łuków krawężników na skrzyżowaniu i inne dane topograficzne. Sporządzenie pomiarów krzywizn łuków wymaga dokonania określonych czynności, które powinny być opisane protokołem pomiarów,

³ Wyrok SN z 16.12.1998 r., II KKN 95/97, niepubl.; por. wyrok SN z 6.05.1985 r., I KR 105/85, OSNPG 1986/5, poz. 66; postanowienie SN z 29.10.1990 r., V KO 8/90, LEX nr 78213.

wskazujących na zastosowaną metodę, np. ustalenia promieni łuków. Ponieważ często dane dotyczące krzywizny łuków są niezbędne dla odtworzenia wypadku lub innego zdarzenia drogowego, należałoby je uzupełnić przez dokonanie pomiarów w terenie. Brak takich pomiarów biegły może zgłosić organowi procesowemu, który zleci ich dokonanie odpowiednim służbom lub zarządzi procesowe oględziny – wizję lokalną. Biegły po powiadomieniu organu procesowego i uzyskaniu od niego zgody może dokonać pomiarów samodzielnie.

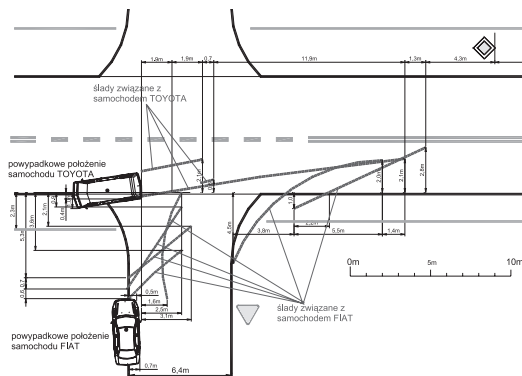
Dokonanie przez biegłego oględzin miejsca zdarzenia jest również korzystne ze względu na możliwość sprawdzenia, czy dane zawarte w protokole oględzin miejsca wypadku i na szkicu miejsca wypadku właściwie odtwarzają stan faktyczny. Takie oględziny mogą skorygować pewne dane z akt sprawy niezbędne do prawidłowej rekonstrukcji zdarzenia. Dokonanie czynności dodatkowych przez biegłego powinno mieć odzwierciedlenie w treści opinii.

Rysunek 3



Źródło: zbiory własne.

Rysunek 4



Źródło: zbiory własne.

Obecnie dostępne są portale internetowe, np. Geoportal, Google Earth Pro, portale lokalne, np. um.warszawa, pozwalające na dokonanie jednoznacznych ustaleń co do rzeczywistego kształtu drogi lub skrzyżowania w miejscu zdarzenia, istniejącego oznakowania poziomego, wartości krzywizn łuków. Pozwala to prawidłowo odtworzyć plan miejsca zdarzenia i nanieść ujawnione w miejscu zdarzenia ślady lub powypadkowe położenia istotnych dla odtworzenia przebiegu zdarzenia obiektów (fotografia 1).

Fotografia 1



Źródło: zbiory własne.

Obecnie coraz częściej wykorzystuje się drony z zainstalowanymi kamerami, za pomocą których możliwe jest wykonanie pełnej dokumentacji dotyczącej miejsca zdarzenia, kształtu miejsca, położenia śladów, pojazdów i odtworzenie zebranego materiału w planie 2D lub 3D (tzw. chmura punktów), szczególnie gdy chodzi o udokumentowanie uszkodzeń pojazdów. Ta technologia gromadzenia danych znacząco skraca badania na miejscu zdarzenia oraz, co ważniejsze, poprawia jakość zebranego materiału dowodowego. Dodatkowo technologia ta umożliwia odtwarzanie przejazdów po terenie o dowolnym kształcie i nierównościach nawierzchni oraz badania widoczności ograniczanej przeszkodami terenowymi, za pomocą obliczeń w programach symulacyjnych. Przykłady jej zastosowania znajdują się w rozdziale XI.

Dokumentacja fotograficzna jest jednym z ważniejszych dokumentów ilustrujących stan miejsca zdarzenia po jego zaistnieniu, stan pojazdów uczestniczących w zdarzeniu i bardzo często wygląd śladów ujawnionych na miejscu wypadku. Szczegółowa analiza zdjęć pozwala niejednokrotnie na bardzo dokładne zweryfikowanie ujawnionych śladów opisanych w protokole oględzin miejsca wypadku i zilustrowanych graficznie na szkicu miejsca wypadku. Zdarza się, że oskarżony w procesie karnym lub jego pełnomocnik kwestionują niektóre ze śladów, jakie ujawniono na miejscu wypadku, zwracając uwagę np. na fakt, że ślady hamowania nie przystają do bieżnika opony samochodu, którym

kierował oskarżony (fotografia 2). Dokumentacja fotograficzna pozwala biegłemu dokonać szczegółowej analizy wyglądu śladu i odnieść go do rodzaju bieżnika opony koła, które miało (lub nie miało) go pozostawić.

Fotografia 2



Źródło: zbiory własne.

Oczywiste jest, że analiza biegłego w tym względzie jest dodatkową informacją dla organu procesowego, który ostatecznie podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu tego śladu. Nie można bowiem całkowicie wykluczyć zbieżności wyglądu śladu przypadkowo istniejącego na miejscu zdarzenia z wyglądem i rodzajem bieżnika opony pojazdu dowodowego. Dlatego też biegły powinien dążyć do weryfikacji tego śladu poprzez inne dowody, dostępne w aktach sprawy.

Kolejnym przykładem weryfikacji śladów z miejsca zdarzenia jest analiza ich wyglądu, położenia względem siebie i względem charakterystycznych miejsc na jezdni. W omawianym przykładzie jedna ze stron kwestionowała ślady hamowania z uwagi na ich nieprawidłowy rozstaw. Podstawą tego było zeznanie technika kryminalistyki o sposobie wymiarowania śladów hamowania, które składał po dość znacznym upływie czasu. Porównanie rozstawu środków śladów z szerokością pasów przejścia dla pieszych bezpośrednio sąsiadujących ze śladami pozwoliło na dość jednoznaczne (z wystarczającą dokładnością) ustalenie właściwego rozstawu śladów i dokonanie ustalenia, czy mogły one pochodzić od hamujących kół samochodu oskarżonego (fotografia 3).

Fotografia 3



Źródło: zbiory własne.

Właściwie wykonane zdjęcia miejsca zdarzenia pozwalają na prawidłowe odtworzenie kształtu śladów i ich położenia w stosunku do szerokości jezdni. Często bowiem zdarza się, że zarówno w protokole oględzin miejsca wypadku, jak i na szkicu ustalono położenia początku i końca śladów, natomiast zupełnie nie odniesiono się do kształtu śladów w ich położeniach pośrednich. W tych przypadkach zastosowanie ma program PC-Rect lub Photorect, służący do fotogrametrycznej transformacji zdjęć. W tej metodzie dla odtworzenia właściwego położenia śladów niezbędna jest znajomość odległości pomiędzy co najmniej czterema punktami na nawierzchni drogi, co pozwala uzyskać rzut poziomy danego odcinka drogi, z zaznaczeniem właściwego wyglądu śladów i ich położen względem punktów i miejsc charakterystycznych (zob. przykłady w rozdziale XI). Niejednokrotnie dokładna analiza dokumentacji fotograficznej pozwala na odkrycie śladów, które pominięto w protokole oględzin miejsca wypadku, a zaznaczono na szkicu miejsca wypadku lub odwrotnie.

Dokładna dokumentacja fotograficzna miejsca zdarzenia daje możliwość odtworzenia właściwych uszkodzeń pojazdów uczestniczących w zdarzeniu (o ile nie dokonano udokumentowania uszkodzeń podczas specjalistycznych oględzin pojazdu w odrębnych protokołach). Analiza dokumentacji fotograficznej z miejsca zdarzenia i jej wykorzystanie oraz analiza uszkodzeń pojazdów mają szczególne znaczenie przy opiniowaniu spraw dla sądów zajmującymi się wykroczeniami. Niestety dokumentacja opisowa miejsca zdarzenia w tych sprawach pozostawia wiele do życzenia lub w ogóle jej nie ma. Z reguły brak jest jakichkolwiek protokołów oględzin miejsca zdarzenia lub są one sporządzone tak lakonicznie, że w żaden sposób nie oddają ani topografii drogi w miejscu zdarzenia, ani specyfiki tego miejsca z jego oznakowaniem. Częste są przypadki, gdy dokumentacja fotograficzna z miejsca zdarzenia pozwala na odtworzenie oznakowania pionowego, czego np. nie ma ani w protokole oględzin, ani na szkicu miejsca wypadku.

Protokół oględzin powypadkowych pojazdu to dokument sporządzony przez funkcjonariusza Policji (czasem z udziałem technika lub specjalisty, a tylko niekiedy biegłego). Zawiera on lakoniczne opisy uszkodzeń oraz stan poszczególnych zespołów pojazdu po wypadku. Dokument ten można by było uznać za wartościowy, jeżeli rzetelnie dokonano by oględzin pojazdu. Lakoniczne zapisy dokonywane w protokole (często wynikające z formy druku, jakim jest protokół) nie pozwalają na bardziej szczegółowe adnotacje co do rzeczywistego stanu np. oświetlenia, zabrudzenia kloszy lamp, układu hamulcowego i dokładnego sposobu badania jego skuteczności, wielkości i rodzaju ładunku, jego rozmieszczenia itp.

Ponieważ pierwsze oględziny pojazdu dokonywane przez funkcjonariuszy Policji mają miejsce prawie bezpośrednio po zdarzeniu i na miejscu zdarzenia, istotnymi czynnościami są ustalenie np. czystości kloszy lamp oraz badanie skuteczności hamowania (o ile stan pojazdu pozwala na takie próby). Stan czystości kloszy lamp w warunkach ograniczonej widoczności ma duże znaczenie dla skuteczności oświetlenia drogi przez lampy przednie pojazdu (światła mijania lub drogowe) oraz dla oceny stopnia widoczności świateł tylnych

(pozytywnych lub odblaskowych). Oczywiście im większy stan zabrudzenia powierzchni lamp, tym gorsza jest ich skuteczność. Należy tu zauważyć, że problem czystości świateł bardzo często dotyczy szkieł odblaskowych rowerów uczestniczących w zdarzeniach drogowych. Dla przykładu prawidłowo ustawione (prostopadle do osi światła) czyste światło odblaskowe, pod warunkiem że nie dochodzi do oślepienia oczu kierowcy światłami pojazdu jadącego z przeciwka, jest możliwe do zauważenia przez kierowcę pojazdu nadjeżdżającego od tyłu roweru z odległości rzędu 60 m, podczas gdy zabrudzone światło odblaskowe jest albo w ogóle niewidoczne, albo jego zauważenie jest możliwe z dużo mniejszej odległości. Więcej na ten temat Czytelnik znajdzie w rozdziale XI.

Powyższe spostrzeżenia wskazują, że czasem niska jakość i ogólnikowość protokołów oględzin pojazdów wynikają z niskiego stopnia przygotowania osób wykonujących takie oględziny. Badanie pojazdu bezpośrednio po zdarzeniu jest często czynnością niepowtarzalną, a błędy lub zaniedbania popełnione przy pierwszym badaniu pojazdu są nieodwracalne.

W dalszym toku postępowania dowodowego opinię całościową na temat przebiegu zdarzenia wykonuje już inny biegły, który pojazdu nie widział, w pewnym odstępie czasu, a wszelkie informacje na temat stanu technicznego pojazdu może czerpać albo z istniejącego w aktach sprawy protokołu oględzin pojazdu, albo z przeprowadzonej przez innego biegłego opinii technicznej. Dokonujący oględzin pojazdu, aby właściwie wypełnić swoje zadanie, musi mieć informacje o okolicznościach wypadku, co powinno ukierunkować biegłego lub technika w zakresie dokonywania oględzin pojazdu, często zbieżnych z dowodami osobowymi wskazującymi na deklarowane istniejące przed wypadkiem niesprawności pojazdu.

Nieodłącznym dokumentem towarzyszącym oględzinom pojazdu powinna być szczegółowa dokumentacja fotograficzna stwierdzonych uszkodzeń. Przykładami nieodwracalnie straconego materiału umożliwiającego rzetelne odtworzenie przebiegu zdarzenia jest np. brak fotografii uszkodzeń wnętrza pojazdu w sprawach, w których zasadniczym zagadnieniem jest ustalenie, kto prowadził pojazd (zob. także rozdział XI). Znalezienie właściwej korelacji uszkodzeń elementów wnętrza pojazdu i obrażeń ciał osób jest warunkiem niezbędnym do wykonania prawidłowej opinii.

Kolejnym istotnym zagadnieniem w odniesieniu do dokumentacji stanu pojazdu po zdarzeniu, co jest problemem narastającym, jest brak prawidłowej dokumentacji urządzeń bezpieczeństwa biernego, takich jak pasy bezpieczeństwa, napinacze pasów, poduszki powietrzne, stan wykładzin wewnętrznych (energochłonnych). Ma to szczególnie istotne znaczenie przy ustalaniu, czy użytkownik pojazdu był zapięty pasem bezpieczeństwa (zob. także rozdział XI).

Prawidłowa i szczegółowa dokumentacja uszkodzeń pojazdu oraz fotografie wykonane z różnych kierunków są nieodzowne do oceny wielkości strefy zdeformowanej pojazdu.

Taka dokumentacja jest niezbędna dla biegłego dokonującego rekonstrukcji zdarzenia, który wykonuje swoją pracę po dość znacznym upływie czasu, gdy brak jest już możliwości ponownych oględzin pojazdu i dokonania stosownych pomiarów. Ustalenie głównych wymiarów strefy zdeformowanej pozwala na oszacowanie ubytku energii kinetycznej pojazdu w czasie zderzenia, co ma znaczący wpływ na ustalenie prędkości pojazdu w chwili zderzenia z przeszkodą.

4. Zakres opinii

Zakres opinii jest w zasadzie ustalony w postanowieniu organu procesowego. Organ procesowy wyznacza zakres opinii przez:

- 1) określenie zagadnień, na temat których biegły ma się wypowiedzieć;
- 2) postawienie pytań, na które biegły ma udzielić odpowiedzi.

Zadania lub pytania powinny być przez organ procesowy jasno sformułowane, logicznie ułożone, odpowiadające specjalności biegłego. Mogą także wskazywać, na jakich dowodach lub jakiej części materiału biegły ma się opierać. W postanowieniach organu procesowego spotyka się stawianie biegłemu o określonej specjalności (np. technika samochodowa i ruch drogowy) zadań lub pytań wykraczających poza tę specjalność. Najczęściej dotyczy to połączenia dziedzin techniki samochodowej i medycyny sądowej. Należy tu jednak podkreślić, że ciało człowieka, tak jak i inne obiekty, podlega tym samym prawom fizyki. Specjalista w zakresie techniki samochodowej, posiadający również wiedzę z zakresu biomechaniki ciała ludzkiego (a jest to dziedzina będąca nieodłączną częścią dziedziny wiedzy technicznej pod nazwą „bezpieczeństwo bierne pojazdów”), jest w stanie – dokonując analizy przebiegu zdarzenia, kinematyki zachowania się ciała człowieka w czasie zderzenia pojazdów, uderzenia pieszego przez pojazd – wypowiedzieć się co do pewnych aspektów medycznych, np. lokalizacji urazów ciała, przyczyn ich powstania czy sił i przyspieszeń działających na ciało. Lekarz medyk sądowy może nie posiadać wiedzy technicznej odnośnie do sposobu poruszania się pojazdów, wytrzymałości pewnych struktur nadwozia czy też jego wyposażenia. Nader często spotykane są opinie, opracowane wyłącznie przez lekarza, na temat przyczyn powstania urazów ciała człowieka, całkowicie sprzeczne z wykazaną w opinii technicznej przez biegłego do spraw techniki samochodowej i ruchu drogowego dynamiką ruchu pojazdu będącego w kolizji z ciałem człowieka. Prowadzi to do błędnych orzeczeń organu procesowego lub stwarza konieczność sporządzenia kolejnych opinii. Przykładem tego problemu może być wypadek z udziałem samochodu osobowego i pieszego. Pieszy doznał licznych i bardzo poważnych urazów zlokalizowanych w lewej części ciała w okolicy miednicy i górnej części uda, natomiast w samochodzie stwierdzono liczne deformacje zlokalizowane w obszarze lewej części przodu (m.in. zderzak, reflektor, przednie obrzeże pokrywy komory silnikowej). W tym przypadku rekonstrukcja zderzenia wykazała, że kierujący samochodem, wykonując manewr wyprzedzania innego pojazdu, uderzył pieszego

znajdującego się na jezdni przy jej lewej krawędzi. Opinia lekarza wskazywała, że w chwili uderzenia pieszy był zwrócony tyłem do nadjeżdżającego pojazdu – czyli można rzec, że poruszał się prawidłowo po lewej stronie jezdni, mając naprzeciw siebie nadjeżdżające pojazdy. Szczegółowa analiza obrażeń ciała pieszego (zlokalizowanych po stronie lewej, głównie od przodu) skojarzona z kształtem zdeformowanej lewej części przodu pojazdu dawała biegłemu technikowi podstawę do stwierdzenia, że pieszy w chwili uderzenia był zwrócony przodem do kierunku jazdy, będąc przy lewej krawędzi jezdni. Problem, w jaki sposób był ustawiony względem nadjeżdżającego pojazdu, miał w tym przypadku zasadnicze znaczenie dla oceny, czy pieszy mógł uniknąć wypadku, schodząc z jezdni.

Często zakres opinii określany przez organ procesowy jest zawężony do jednego szczegółowego zagadnienia lub pytania. Jednakże aby udzielić odpowiedzi na zadane pytanie lub rozwiązać problem, biegły musi zrekonstruować cały wypadek. Na podstawie doświadczeń wielu biegłych można stwierdzić, że praktyka rekonstruowania przebiegu całego zdarzenia, niezależnie od zakresu złożonych przez organ procesowy zadań lub pytań, przynosi wiele korzyści, zarówno dla biegłego, jak i organu procesowego. Zwykle zakres pytań zadanych biegłemu znacznie się rozszerza podczas procesu, gdy biegły jest uzupełniająco przesłuchiwany. Wówczas to, w miarę rozwijania się sytuacji procesowej, zarówno organ procesowy (sąd), jak i strony postępowania (prokurator, oskarżony z pełnomocnikiem) rozwijają zagadnienia związane z przebiegiem wypadku. Biegły ograniczający się w swej pierwotnej opinii tylko do zawężonego zagadnienia, jakie postawiono mu w postanowieniu, nie może być odpowiednim partnerem do kontynuowania procesu. Wyłania się wówczas konieczność uzupełniania opinii, która nie wystąpiłaby, gdyby biegły w uzasadnieniu swojej opinii rozszerzył zakres pracy o rekonstrukcję przebiegu całego zdarzenia.

W praktyce opiniowania wypadków drogowych zdarzają się sytuacje, gdy biegły, wnikliwie rekonstruując przebieg wypadku, ustalił pewne aspekty, które nie były ani przedmiotem postępowania przygotowawczego, ani też organ procesowy nie zwracał na nie uwagi. Tymczasem mają one związek z wypadkiem lub znaczący wpływ na wynik dokonywanej rekonstrukcji. Biegły w swojej opinii, w części uzasadniającej, powinien te zagadnienia rozwinąć i wskazać organowi procesowemu ich wpływ lub znaczenie dla przebiegu zdarzenia lub wnioski o jego przyczynach.

5. Założenia przyjęte do opiniowania

Aby opinia została w sposób wyczerpujący i rzetelny opracowana przez biegłego, musi on skonkretyzować pewne ustalenia i założenia, które będą następnie podstawą dokonania rekonstrukcji przebiegu zdarzenia. Ustaleniami i założeniami są:

- 1) czas wypadku – ma on szczególne znaczenie dla ustalenia widoczności w miejscu zdarzenia w okresach przejściowych między porą dzienną a zmrokiem;

W publikacji przedstawiono problematykę opiniowania zdarzeń drogowych, w tym rekonstrukcji zderzeń pojazdów, potrąceń pieszych, identyfikacji sytuacji zagrożenia, a także ujawniania zdarzeń pozorowanych.

Opracowanie omawia zarówno analizę przypadków zaczerpniętych z badań empirycznych autorów, jak i prowadzonych oraz opiniowanych przez nich spraw. Przedstawiono w nim różne rodzaje opinii, w tym: biologiczną, kryminalistyczną, medyczną, psychologiczną i toksykologiczną.

Zaprezentowano także zagadnienia odpowiedzialności w razie prowadzenia pojazdów z urządzeniami wspomagającymi kierującego oraz autonomicznymi, czyli związanymi z czwartą rewolucją techniczną. Omówiono również wiele zjawisk patologicznych, np. oszustwa ubezpieczeniowe.

Przybliżono także ważne aspekty psychologiczne, m.in. problematykę badań psychotechnicznych czy kwestie zawężenia pola widzenia, ruchu oka, uwagi wzrokowej i dystrakcji. Omówiono też czynniki obniżające sprawność psychomotoryczną kierującego, jego zdolność do prowadzenia pojazdów mechanicznych, jak też agresję i podejmowanie ryzyka w sytuacjach drogowych.

„Opracowanie stanowi unikatowe studium w sprawach o spowodowanie wypadków drogowych i innych zdarzeń zakwalifikowanych jako katastrofy. (...) Niewątpliwie będzie przydatne szerokiemu kręgowi specjalistów, w tym: policjantom, żandarmom wojskowym, prokuratorom, sędziom, adwokatom, radcom prawnym, aplikantom, likwidatorom szkód komunikacyjnych, biegłym, studentom prawa, kryminologii, bezpieczeństwa, jak również innym zainteresowanym problematyką wypadkowości oraz zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

Z przedmowy prof. Brunona Hołysta



9 788383 286167 W01P01



ISBN 978-83-8328-616-7

9 788383 286167

ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA: 801 04 45 45

ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL

WWW.PROFINFO.PL

Kup e-book i czytaj
w aplikacji Smarteca



259 Zł (W TYM 5% VAT)