

ZARYS METODYKI PRACY OBROŃCY I PEŁNOMOCNIKA W SPRAWACH PRZESTĘPSTW I WYKROCZEŃ DROGOWYCH

Kazimierz Pawelec

METODYKI

WYDANIE **5**

ZARYS METODYKI PRACY OBROŃCY I PEŁNOMOCNIKA W SPRAWACH PRZESTĘPSTW I WYKROCZEŃ DROGOWYCH

Kazimierz Pawelec

METODYKI

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa

WYDANIE

5

Stan prawny na 1 kwietnia 2021 r.

Recenzent

Dr hab. Wojciech Cieślak, prof. UWM

Wydawca

Monika Pawłowska

Redaktor prowadzący

Małgorzata Jarecka

Opracowanie redakcyjne

Violet Design Wioletta Kowalska

Projekt okładek serii

Wojtek Kwiecień-Janikowski, Przemek Dębowski

prawolubni

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

Szanujmy prawo i własność

Więcej na www.legalnakultura.pl

Polska Izba Książki

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2021

ISBN 978-83-8223-830-3

5. wydanie

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Moim Rodzicom poświęcam

SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów	17
Od autora	19
Syntetyczny wstęp do wydania V	23
Rozdział I	
Zagadnienia podstawowe w procesie rozpoznania znamion przestępstw i wykroczeń drogowych	27
1. Krótki zarys problematyki	27
2. Katastrofa w ruchu drogowym	29
2.1. Uwagi ogólne	29
2.2. Ustawowe znamiona	30
2.3. Strona podmiotowa	31
3. Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy	33
3.1. Uwagi ogólne	33
3.2. Strona podmiotowa	34
3.3. Skutkowy charakter czynu z art. 174 k.k.	36
4. Wypadek drogowy	39
4.1. Uwagi ogólne	39
4.2. Podmiot przestępstwa	41
4.3. Podmiotowa strona czynu	43
4.4. Przedmiotowa strona czynu	45
4.5. Miejsce wypadku drogowego	46
4.6. Skutek wypadku drogowego	50
4.7. Związek przyczynowy	52
4.8. Tryb ścigania	56
4.9. Ustawowe obostrzenie odpowiedzialności	59
5. Pozostałe przestępstwa drogowe	61
5.1. Uwagi ogólne	61
5.2. Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego	61

5.3. Odpowiedzialność z art. 178b k.k., czyli ucieczka przed policyjnym pościgiem	67
5.4. Odpowiedzialność z art. 179 k.k.	70
5.5. Odpowiedzialność za występki z art. 180 k.k.	72
5.6. Prowadzenie pojazdu mechanicznego bez uprawnień	74
6. Krótko o zbiegu przestępstw drogowych.....	79
6.1. Uwagi ogólne.....	79
6.2. Zbieg przepisów z art. 173 § 2 k.k. z art. 173 § 1 k.k.	80
6.3. Zbieg przestępstwa z art. 177 k.k. z innymi przestępstwami	81
6.4. Zbieg występku z art. 178a § 1 k.k. z innymi występkami	82
6.5. Zbieg pozostałych czynów z rozdziału XXI Kodeksu karnego.....	84
6.6. Podsumowanie.....	85
7. Wykroczenia drogowe	86
7.1. Uwagi ogólne.....	86
7.2. Wykroczenia o ogólnych dyspozycjach	86
7.3. Pozostałe wykroczenia	93

Rozdział II

Podstawowe zasady bezpieczeństwa – zasady sprawności	97
1. Uwagi wprowadzające	97
2. Nieprzewidywalność zachowań i ich ocena	98
3. Zasady sprawności psychomotorycznej	101
3.1. Uwagi ogólne	101
3.2. Stan nietrzeźwości.....	102
3.3. Stan po użyciu środka odurzającego	104
3.4. Zmęczenie, stan zdrowia, właściwości psychomotoryczne, psychologiczne i agresja	106
4. Zasada sprawności technicznej	113
5. Nakaz pozostania na miejscu wypadku.....	114

Rozdział III

Zasady bezpieczeństwa – bezwzględne nakazy	121
1. Zasada ruchu prawostronnego	121
2. Zasada pierwszeństwa	122
3. Zasada pierwszeństwa na skrzyżowaniu	123
4. Zasada pierwszeństwa przy jeździe na wprost.....	125
5. Zasada pierwszeństwa między kierującymi i pieszymi	126
6. Pierwszeństwo pojazdu uprzywilejowanego	128
7. System znaków	129
8. Nakaz należytego zabezpieczenia	131

Rozdział IV

Zasady bezpieczeństwa – reguły interpretacyjne.....	133
1. Uwagi wprowadzające	133
2. Zasada ostrożności szczególnej i ograniczonego zaufania.....	133
3. Zasada prędkości dostosowanej	137
4. Zachowanie wobec pieszych na przejściu	145
5. Zatrzymanie i postój	147
6. Wymijanie, omijanie i wyprzedzanie.....	149
7. Hamowanie i bezpieczny odstęp	152
8. Używanie świateł.....	153
9. Przejeżdżanie przez przejazd kolejowy	154
10. Reguły taktyczne.....	156
11. Zwyczaj	157

Rozdział V

Przeprowadzanie dowodów	161
1. Uwagi wprowadzające	161
2. Poszlaka jako dowód	163
3. Dowody elektroniczne	167
4. Dowody naukowe	173
5. Ciężar dowodu	180

Rozdział VI

Pozyskiwanie dowodów	185
1. Uwagi wprowadzające	185
2. Dowody przeprowadzane z urzędu	187
3. Dowody wnioskowane przez strony	194
4. Prekluzja dowodowa i jej znaczenie	199

Rozdział VII

Proces dowodzenia w sprawach o przestępstwa i wykroczenia drogowe	203
1. Czynności niepowtarzalne na miejscu przestępstwa (wykroczenia) drogowego.....	203
1.1. Uwagi ogólne	203
1.2. Oględziny miejsca	208
1.3. Oględziny miejsca wypadku drogowego	214
1.4. Oględziny pojazdu i wstępne badanie jego sprawności technicznej	221
1.5. Wstępne badanie sprawności psychomotorycznej kierujących.....	227
2. Czynności niepowtarzalne przeprowadzane poza miejscem zdarzenia drogowego	229
2.1. Oględziny osób żywych i ich odzieży.....	229
2.2. Oględziny ciała osoby podejrzewanej	231

2.3. Oględziny pokrzywdzonego i jego odzieży	234
2.4. Oględziny i otwarcie zwłok.....	236
2.5. Oględziny wewnętrzne zwłok.....	238
2.6. Okazanie rzeczy i osoby	241
2.7. Eksperyment procesowy	244
2.8. Pobranie krwi i wydzielin organizmu.....	246
2.9. Badanie stanu technicznego pojazdu, jego zespołów lub części	248
2.10. Przesłuchanie podejrzanego przed przedstawieniem zarzutów	250
2.11. Przesłuchanie świadka przed sądem w postępowaniu przygotowawczym (art. 316 § 3 k.p.k.)	252
3. Dokumentowanie czynności niepowtarzalnych.....	254
3.1. Protokolarne dokumentowanie czynności niepowtarzalnych	255
3.2. Szkic sytuacyjny.....	256
3.3. Dokumentacja wizualna.....	258
3.4. Rozpytanie uczestników i świadków.....	260
3.5. Notatka urzędowa i jej procesowe znaczenie	262
4. Eksperckie czynności niepowtarzalne	263
4.1. Uwagi ogólne.....	263
4.2. Opiniowanie.....	265
4.3. Kierunki wykorzystania treści informacyjnych uzyskanych podczas czynności niepowtarzalnych	267
4.4. Ekspercka ocena materiału badawczego uzyskanego podczas czynności niepowtarzalnych	270
4.5. Uwagi wstępne do problematyki opiniowania.....	275
4.6. Uwagi końcowe.....	278
5. Ujawnienie i ocena czynności niepowtarzalnych.....	279
6. Postępowanie sprawdzające	282
6.1. Przebieg.....	282
6.2. Ograniczenie kręgu podejrzanych.....	283

Rozdział VIII

Czynności dowodowe po wszczęciu postępowania karnego.....	285
1. Wyjaśnienia oskarżonego.....	285
1.1. Uwagi ogólne	285
1.2. Wyjaśnienia jako środek dowodowy	286
1.3. Odmowa wyjaśnień.....	287
1.4. Przyznanie się do winy	288
1.5. Fałszywe samooskarżenie	291
1.6. Wyjaśnienia obciążające.....	293
1.7. Nieprzyznanie się do winy	295
1.8. Zmiana wyjaśnień	296
1.9. Wyjaśnienia pisemne	298

1.10. Ostatnie słowo	299
1.11. Ocena wyjaśnień	300
2. Badania i oględziny	303
2.1. Uwagi ogólne	303
2.2. Obowiązek znoszenia	305
2.3. Dopuszczalność zastosowania przymusu.....	306
3. Zeznania świadków	307
3.1. Uwagi ogólne.....	307
3.2. Czynniki zapewniające udział świadka	309
3.3. Procesowe czynniki wpływające na prawdomówność świadka.....	312
3.3.1. Prawo do odmowy zeznań	312
3.3.2. Częściowa odmowa zeznań.....	315
3.3.3. Zwolnienie z zeznań	317
3.3.4. Przyrzeczenie	319
3.3.5. Upředzenie o odpowiedzialności karnej.....	320
3.3.6. Pozostałe gwarancje	321
4. Pozycja i rola pokrzywdzonego	322
4.1. Uwagi ogólne	322
4.2. Świadek-pokrzywdzony.....	326
4.3. Kumulacja ról procesowych.....	326
4.4. Ocena zeznań świadka-pokrzywdzonego	328
4.5. Oględziny i badania pokrzywdzonego.....	330
 Rozdział IX	
Dyskwalifikacja dowodu z zeznań lub wyjaśnień.....	335
1. Uwagi wprowadzające	335
2. Swoboda wypowiedzi.....	338
3. Zakaz zastępowania zeznań lub wyjaśnień pismami, zapiskami bądź notatkami	344
4. Procesowe możliwości wykorzystywania dowodów nielegalnie uzyskanych	346
4.1. Uwagi ogólne.....	346
4.2. Dowody pośrednio nielegalne	347
4.3. Wyłączenie dowodu nielegalnie uzyskanego	349
 Rozdział X	
Czynniki procesowe mogące wpływać na zeznania i wyjaśnienia	353
1. Uwagi wprowadzające	353
2. Przesłuchanie	355
3. Odczytywanie protokołów wyjaśnień i zeznań	356
4. Konfrontacja.....	358
5. Eksperyment i wizja	359

6. Inne czynniki wpływające na treść zeznań lub wyjaśnień	362
7. Mediacja	363

Rozdział XI

Opiniowanie w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych	365
1. Uwagi wprowadzające	365
2. Dopuszczenie dowodu	368
3. Przedmiot opinii	369
4. Zasada bezstronności i obiektywizmu	372
5. Zakaz dowodowy z art. 199 k.p.k.	376
6. Przesłuchanie biegłego	378
7. Opinia pozaprocesowa i jej znaczenie dowodowe	381
8. Ocena opinii	383

Rozdział XII

Rekonstrukcja przestępstwa lub wykroczenia drogowego przez biegłego	397
1. Uwagi wprowadzające	397
2. Opinie identyfikujące	398
2.1. Ekspertyza antropologiczna	398
2.2. Opinia biologiczna	400
2.3. Ekspertyza daktyloskopijna	401
2.4. Identyfikacja kierującego pojazdem	402
3. Opinie ujawniające	406
4. Opinia medyczna	407
4.1. Uwagi ogólne	407
4.2. Określenie rodzaju i stopnia obrażeń ciała	407
4.3. Rekonstrukcja wypadku na podstawie śladów biologicznych	409
5. Opinia toksykologiczna – zagadnienia węzłowe	410
6. Inne rodzaje opinii	412
6.1. Uwagi ogólne	412
6.2. Badanie psychotechniczne	413
6.3. Kryminalistyczne badanie żarówek	414
6.4. Badanie ogumienia	415
6.5. Ekspertyza metalograficzna	416
7. Wspomaganie rekonstrukcji danymi zakodowanymi w systemach informatycznych pojazdów	416
7.1. Uwagi ogólne	416
7.2. Ujawnianie dowodów i ich ocena	417
7.3. Dowody z odczytów tachografów oraz zapisów z systemów informatycznych	419
7.4. Uwagi końcowe	422
8. Opinia sądowo-psychiatryczna	423

8.1. Uwagi ogólne.....	423
8.2. Przesłanki powołania.....	425
8.3. Postanowienie o powołaniu.....	427
8.4. Opiniowanie.....	427
9. Opinia psychologiczna.....	429
9.1. Uwagi ogólne.....	429
9.2. Przedmiot opinii.....	430
9.3. Ocena opinii.....	432

Rozdział XIII

Opinia biegłego do spraw ruchu drogowego i techniki samochodowej.

Refleksje eksperta	435
1. Uwagi wprowadzające	435
2. Problematyka opiniowania	438
3. Opinia techniczna	439
4. Ogólne założenia opinii.....	441
5. Ocena materiału badawczego przez biegłego	443
5.1. Notatka informacyjna.....	443
5.2. Protokół oględzin miejsca wypadku	444
5.3. Szkic miejsca wypadku.....	444
5.4. Dokumentacja fotograficzna.....	445
5.5. Protokół oględzin powypadkowych pojazdu.....	447
6. Zakres opinii	448
7. Przyjęcie założeń do opiniowania.....	450
8. Dowody osobowe.....	450
9. Rekonstrukcja zdarzeń z udziałem pieszych.....	453
10. Rekonstrukcja zderzeń pojazdów	456
11. Opiniowanie zdarzeń z udziałem pojazdów jednośladowych.....	458
12. Zdarzenia z udziałem pojazdów szynowych.....	461
13. Zdarzenia drogowe z udziałem zwierzyny.....	462
13.1. Uwagi ogólne	462
13.2. Czynności na miejscu zdarzenia drogowego z udziałem zwierzyny	463
13.3. Uwagi końcowe	464
14. Komputerowe wspomaganie opinii.....	465
15. Podsumowanie	467

Rozdział XIV

Dogmatyczna ocena materiału empirycznego. Koncepcje

odpowiedzialności	469
1. Uwagi ogólne.....	469
2. Obiektywne przypisanie skutku	473
3. Rozszerzona odpowiedzialność.....	476

4. Obojętność woli	480
5. Świadoma nieumyślność	482
6. Kontrowersje wokół przyczynienia	484
7. Spojrzenie w przyszłość	487
8. Podsumowanie	489

Rozdział XV

Procesowe konsekwencje braków w postępowaniu dowodowym	491
1. Uwagi wprowadzające	491
2. Istotne braki postępowania przygotowawczego	496
3. Niedostatki dowodowe w postępowaniu przed sądem pierwszej instancji	499
4. Braki dowodowe a zarzuty odwoławcze	500
5. Dopuszczenie dowodów w postępowaniu odwoławczym	504
6. Uchylenie wyroku sądu pierwszej instancji do ponownego rozpoznania ..	506
7. Skarga na wyrok sądu odwoławczego	507
8. Niedostatki dowodowe i ich ocena w ramach swobodnej oceny dowodów ...	510
9. Rzetelność w postępowaniu dowodowym	512

Rozdział XVI

Problematyka karania sprawców przestępstw i wykroczeń drogowych.

Zagadnienia węzłowe	517
1. Uwagi wprowadzające	517
2. Nietrzeźwość	527
3. Ucieczka z miejsca zdarzenia	530
4. Zakaz prowadzenia pojazdów	531
5. Odszkodowanie i zadośćuczynienie	533
6. Orzeczenie świadczenia pieniężnego	535
7. Przyczynienie pokrzywdzonego	536
8. Warunkowe umorzenie postępowania karnego	538
8.1. Uwagi ogólne	538
8.2. Dodatnie przesłanki procesowe	539
8.3. Przesłanki materialne	541
9. Nadzwyczajne złagodzenie kary	542

Rozdział XVII

Obrońca i pełnomocnik. Podstawowe kierunki działań	545
1. Uwagi wprowadzające	545
2. obrońca i pełnomocnik w postępowaniu przygotowawczym	546
2.1. Uwagi ogólne	546
2.2. Pozycja i rola pełnomocnika w czynnościach niepowtarzalnych	548
2.3. obrońca i pełnomocnik w fazie <i>ad personam</i> postępowania przygotowawczego	551

2.4. Uwagi końcowe	553
3. Udział obrońcy i pełnomocnika w postępowaniu przed sądem	555
3.1. Uwagi ogólne.....	555
3.2. Udział w posiedzeniu organizacyjnym	556
3.3. Udział obrońcy i pełnomocnika w rozprawie	558
3.4. Uwagi końcowe.....	559
4. Wniosek obrońcy o skazanie bez rozprawy.....	560
5. Skazanie bez rozprawy wnioskowane przez prokuratora	561
6. Dobrowolne poddanie się karze w trybie art. 387 k.p.k.	563
7. Podsumowanie.....	566
Wykaz ważniejszej literatury	569

OD AUTORA

Na wstępie, będącym osobistymi refleksjami, autor pragnie podziękować Wydawnictwu Wolters Kluwer, że zdecydowało się na kolejne wydanie „Zarysu pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych”. W istocie oddawane do oceny Czytelników opracowanie jest praktycznym vademecum pracy obrońców i pełnomocników zajmujących się zawodowo sprawami dotyczącymi przestępstw i wykroczeń drogowych. Jest opracowaniem wybitnie interdyscyplinarnym, które jednoznacznie wskazuje, że bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno być traktowane jako samodzielna dyscyplina naukowa. Obserwując praktykę, można bowiem zauważyć, że organy państwa na przestrzeni ostatnich lat poprzez działalność prawotwórczą sięgają po ograniczenia praw obywatelskich, w tym prawa do obrony, rzetelnego procesu, niezawisłości sądów. Służą temu znaczące ograniczenia prawa do obrony, utrudnianie obrońcom i pełnomocnikom wykonywania ich pracy. Mamią przy tym społeczeństwo, że działają w jego interesie, uprawiając typową sztukę manipulacji, posługując się różnymi metodami, w tym: „przypisywaniem winy”, „nowomową”, „wciskaniem kitu”, „dezinformacją”, „zastraszaniem”, argumentacją „dobrej zmiany”, a nawet czynieniem pozornych ustępstw¹.

Nie zajmują się przy tym podjęciem próby poznania etiologii przestępczości komunikacyjnej, co ma istotne znaczenie dla podejmowania działań zapobiegawczych, eliminujących zachowania leżące na „przedpolach” zdarzeń drogowych, których wcale nie musieli wywołać wytypowani sprawcy, pokrzywdzeni, ale leżały po stronie władzy publicznej odpowiedzialnej za stan dróg, ich oznakowanie, wyposażenie oraz organizację ruchu. Tymczasem dowody zebrane, ale w sposób wszechstronny i rzetelny w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych, stanowią bezcenny materiał badawczy, zupełnie niewykorzystywany. Organy państwa od lat uważają, że zaostżanie odpowiedzialności, tworzenie coraz to nowych zakazów będzie stanowiło doskonałe remedium, dzięki któremu bezpieczeństwo ruchu ulegnie znaczącej poprawie. Nic bardziej błędnego. Dlatego też rola obrońców i pełnomocników w sprawach o przestępstwa i wykroczenia drogowe nabiera szczególnego znaczenia. Wszak to oni stoją obecnie na straży praworządności i obrony praw obywatelskich. Aby jednak mogli to realizować w sposób

¹ Szerzej J. Stelmach, *Sztuka manipulacji*, Warszawa 2018, s. 25–29, 37–41, 49–53, 65–69, 87–95, 105–109 oraz podana tam literatura.

skuteczny i efektywny, powinni posiadać specjalistyczną wiedzę dotyczącą szeroko rozumianego bezpieczeństwa drogowego, przestępczości komunikacyjnej czy też innych czynów zabronionych związanych z ruchem drogowym, czyli czynów najbardziej „demokratycznych”, albowiem dotyczą dosłownie każdego, a ryzyko bycia sprawcą bądź ofiarą wzrasta wprost proporcjonalnie do liczby przejeżdżanych kilometrów. Tak więc racjonalne uzasadnienie znajduje postulat, aby bezpieczeństwo ruchu drogowego było traktowane jako odrębna dyscyplina wiedzy, wchodząca w skład bezpieczeństwa wewnętrznego i prawa, jako przedmioty fakultatywne lub będące przedmiotem studiów podyplomowych. Warto również rozważyć, aby tego rodzaju zajęcia były prowadzone z aplikantami sędziowskimi, prokuratorskimi, adwokackimi oraz radcowskimi. Zwrócić bowiem należy uwagę, że wymieniona dyscyplina łączy w sobie wiedzę z zakresu kryminalistyki, kryminologii, wiktyologii, nauk medycznych, psychologii, nauk technicznych, informatycznych, nie wyłączając problematyki ubezpieczeniowej. Uzyskane przez wymienione dyscypliny wyniki badań powinny być rozpatrywane łącznie w celu stworzenia uniwersalnego systemu, w tym także prawnego, pozostającego w zgodzie z aksjologią bezpieczeństwa drogowego, eliminującego czynniki kryminogenne w sposób wszechstronny, akceptowany przez ogół obywateli, a nie tylko czynniki władzy pozostające pod wpływem tzw. legislatury inżynierskiej i politycznego zapotrzebowania. Poza opracowaniem odpowiednich podstaw prawnych, konieczne będzie szybkie podjęcie właściwych działań organizacyjnych zapewniających szybkie identyfikowanie niebezpieczeństwa związanego zarówno z zachowaniem człowieka, jak też niewłaściwością drogi oraz niebezpiecznymi pojazdami. Przedstawione postulaty możliwe będą do zrealizowania przez potraktowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego jako dyscypliny zintegrowanej i zróżnicowanej, przy jednoczesnym uwzględnieniu jego specyfiki oraz interdyscyplinarności².

Konieczne zatem wydaje się opracowanie algorytmu opartego o analizę zapisów monitoringów, danych Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, analizy akt spraw karnych jednostek organizacyjnych prokuratury, sądów, jak również analiz Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie oraz ubezpieczycieli, związanego z ryzykownymi zachowaniami kierujących. Nie można również wykluczyć przeprowadzenia badań psychologicznych sprawców wypadków drogowych, oczywiście po uzyskaniu od nich zgody, odnoszących się do ich zachowań w ruchu, w tym także przyczyn podejmowania ryzykownych zachowań.

Należy również podkreślić ważną rolę biegłych opiniujących w sprawach o przestępstwa i wykroczenia drogowe. Z punktu widzenia merytorycznego ich opinii nie są w stanie ocenić organy procesowe, gdyż nie posiadają odpowiedniego przygotowania fachowego. Natomiast biegli są w stanie wskazać na niedostatki dowodowe uniemożliwiające przeprowadzenie zleconej rekonstrukcji, a tym samym ustalenia jej przyczyn. Tworzy to swoistego rodzaju zamknięty krąg, gdyż to biegli uzurpują sobie ocenę winy,

² Por. R. Wróblewski, *Bezpieczeństwo narodowe*, Siedlce 2019, s. 312–327.

co absolutnie nie należy do ich kompetencji. Trzeba zatem rozważyć opracowanie regulacji prawnych, co wiąże się ze zmianą ustawy o biegłych sądowych, która rodzi się w ogromnych bólach od wielu lat, aby zapewnić najwyższy poziom opiniowania. Zasadne może zatem być powołanie regionalnych oraz centralnego systemu szkolenia biegłych sądowych, których kwalifikacje byłyby sprawdzane po ukończeniu kursu zorganizowanego, np. przez Instytut Ekspertyz Sądowych czy Przemysłowy Instytut Motoryzacji przy udziale biegłych o uznanych kwalifikacjach oraz dysponujących odpowiednim dorobkiem naukowym. Jest to o tyle istotne, że lada chwila organy sprawiedliwości staną przed nowymi wyzwaniami związanymi z dopuszczeniem do ruchu pojazdów autonomicznych, co miało już miejsce w niektórych krajach. Problematyka odpowiedzialności karnej czy wykroczeniowej zdarzeń drogowych z udziałem takich pojazdów zapewne będzie wzbudzała wiele kontrowersji.

Autor pragnie podziękować za wiele życzliwości oraz uwagi, jakie otrzymał od prof. dr. hab. Brunona Hołysty, prof. dr. hab. Bronisława Młodziejewskiego, prof. dr. hab. Ryszarda A. Stefańskiego, recenzentowi, również adwokatowi, prof. dr. hab. Wojciechowi Cieślakowi oraz prof. dr. hab. Markowi Ciskowi. Osobne podziękowania należą się inż. Tadeuszowi Diupero, inż. Markowi Kaniewskiemu oraz dr. inż. Piotrowi Krzemieniowi za wprowadzenie w arkana tajemnej wiedzy inżynierskiej, opiniowania oraz informatycznej.

Opracowanie operuje stanem prawnym na dzień 1.04.2021 r.

SYNTETYCZNY WSTĘP DO WYDANIA V

Pierwsze wydanie *Metodyki pracy adwokata w sprawach wypadków drogowych* ukazało się blisko ponad 10 lat wstecz. Od tego czasu wiele się zmieniło w obowiązującym porządku prawnym. Za zmianami próbowały nadążyć kolejne wydania. Jednak ostatnie regulacje spowodowały konieczność gruntownego przeredagowania pracy. Dotyczyły one już nie tylko wcześniej bezpośrednio zainteresowanych adwokatów, lecz powinny wzbudzić ciekawość również radców prawnych, którzy zostali dopuszczeni do obrony w sprawach karnych. Ponadto wiele się zmieniło w judykaturze dotyczącej przestępczości komunikacyjnej, nastąpił rozwój wielu gałęzi nauki, toteż zmieniły się sposoby opiniowania, dotyczące zwłaszcza rekonstrukcji przebiegu przestępstw i wykroczeń drogowych. Pojawiły się, dotychczas niedostrzegane, źródła dowodowe, powstał nowy, doskonalszy sprzęt ujawniający ślady, jak też inne dowody. Za całym tym procesem nie nadążał człowiek, będący niejako „najsłabszym ogniwem” dynamicznego rozwoju motoryzacji, zjawiska społecznego nie do opanowania. Owo „najsłabsze ogniwo” to nie tylko uczestnik ruchu drogowego, ale również prowadzący postępowania w tego rodzaju sprawach, opiniujący biegli, badacze – starający się dociec przyczyny hekatomby tragedii mającej rokrocznie miejsce na polskich drogach, a także prawodawcy – oglądający się przede wszystkim na wydzwięk propagandowy, autorzy czasami wręcz nieprawdopodobnych pomysłów, ale niezwykle odporni na zdobycze nauki. Można postawić pytanie: jak oni sobie poradzą z opiniowaniem w sprawach wypadków oraz zdarzeń drogowych, w których uczestniczyły pojazdy autonomiczne? Ta też problematyka została omówiona w niniejszym opracowaniu.

Oddawana do rąk Czytelników książka zasadniczo różni się od pierwowzoru, jak też kolejnych wydań. Po pierwsze, omawia stan prawny na dzień 1.04.2021 r., co nie było wcale łatwym zadaniem, gdyż nie ukształtowało się jeszcze orzecznictwo oparte na nowych lub zmienionych regulacjach. Niewiele też ukazało się publikacji naukowych odnoszących się do zmian. Zwrócić przy tym trzeba uwagę, że wokół owych zmian występowało, i nadal występuje, wiele kontrowersji eksponujących przede wszystkim występujące niejasności. Podkreślić przy tym należy, że w ciągu ostatnich lat procedura karna, jak też prawo karne materialne ulegały blisko 100 nowelizacjom. Niemniej znowelizowane Kodeks karny, Kodeks wykroczeń, Kodeks postępowania karnego oraz Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia stanowią zasadniczo kontynuację linii

rozwojowej polskiego prawodawstwa karnego z 1969 r., jak też z 1928 r. Powyższe jest o tyle istotne, że praktyka, a także doktryna będą mogły korzystać z dotychczasowego orzecznictwa oraz piśmiennictwa. Chciało by się powiedzieć *nihil novi* poza znaczącymi ograniczeniami praw obywatelskich, zwiększeniem represyjności, wzmacnianiem pozycji organów ścigania, wpływania na sądy itp. Zresztą zapał twórczy władzy ustawodawczej nie słabnie. Co chwila spotykamy się z nowymi propozycjami. Stąd w niektórych fragmentach autor nie przedstawił zagrożeń, zwłaszcza w zakresie dolnych i górnych progów zagrożenia, granic środków kompensacyjnych czy nawiązek. Odnośnie do nowatorskich rozwiązań, wielu się nich nie spodziewa, chyba że do powrotu do rozwiązań sprzed i po 1969 r., kiedy to zaczął obowiązywać stary Kodeks karny.

Niniejsze opracowanie, poza zagadnieniami karno-materialnymi oraz procesowymi, zostało znacznie wzbogacone o aspekty kryminalistyczne, dotyczące medycyny sądowej, toksykologii i innych gałęzi wiedzy, wielokrotnie możliwej do wykorzystania przez strony procesowe, nie zapominając o sędziach, w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych. Powyższe zostało wzbogacone szerokim odniesieniem do praktyki, w tym także w syntetyczny sposób omawianiem konkretnych spraw, które były przedmiotem badań empirycznych autora. Można zatem śmiało powiedzieć, że książka jest opracowaniem interdyscyplinarnym ze zdecydowanym położeniem akcentu na praktykę. Nie jest jednak wolna od rozważań dogmatycznych, dotyczących zwłaszcza kwestii niejasnych czy spornych, w tym zwłaszcza dotyczących zmian, które miały miejsce po poprzednim wydaniu w 2016 r.

W siedemnastu rozdziałach omawia ona zagadnienia zarówno karno-materialne, jak i procesowe dotyczące bardzo specyficznej dziedziny, jaką jest szeroko rozumiana przestępczość komunikacyjna. Akcentuje, i to w wielu miejscach, konieczność fachowego przygotowania osób decydujących się na prowadzenie tego rodzaju spraw, albowiem popełnione przez nie błędy wielokrotnie nie będą możliwe do naprawienia. Oczywiście, nie przedstawia gotowych recept, gdyż każda sprawa jest inna. Wskazuje jednak na konkretne możliwości dowodzenia, ujawniania możliwości wykorzystania konkretnych źródeł dowodowych, które mogą okazać się przydatne dla rekonstrukcji przestępstwa lub wykroczenia drogowego. Autor ma świadomość, że nie każdy zajmujący się tą problematyką będzie miał specjalistyczną wiedzę z różnych dziedzin nauki. Wymagać jednak od niego należy wiedzy dotyczącej możliwości ujawnienia i wykorzystania ważnych źródeł dowodowych. Dlatego też adresatami opracowania nie są wyłącznie adwokaci i radcowie prawni, ale również sędziowie, prokuratorzy, policjanci, biegli, aplikanci, a także studenci zainteresowani tą problematyką. Warto, aby sięgnęli po nią również pracownicy ubezpieczycieli zajmujący się likwidacją szkód komunikacyjnych. Być może okaże się pomocna przy podejmowaniu decyzji o przyznaniu lub odmowie przyznania odszkodowania.

I jeszcze jedna uwaga. Uważny Czytelnik zapewne dostrzeże znaczącą przewagę organów państwa, zwłaszcza w zakresie ujawniania, gromadzenia oraz interpretacji materiału dowodowego. Inkwizycyjne postępowanie przygotowawcze znacznie ogranicza kontradyktoryjność postępowania sądowego i wielokrotnie czyni obronę, jak też reprezentowanie pokrzywdzonego, zadaniem trudnym, wymagającym nie tylko szerokiej wiedzy, ale też pomysłowości oraz zdolności przewidywania następstw podjętych działań. Tak więc obrońca i pełnomocnik znaleźli się w mało komfortowej sytuacji, mając niejednokrotnie przeciwko sobie wyspecjalizowany oraz posiadający nieograniczone możliwości aparat państwowy wsparty poczynaniami polityków, których dewizą stało się zwiększenie represyjności, jak też ograniczanie praw obywatelskich, co uzasadniane jest bałamutnymi stwierdzeniami, że chodziło im o ochronę społeczeństwa przed szerzącą się przestępczością. W opracowaniu niniejszym wykorzystane zostały badania własne autora, zarówno podczas jego pracy jako prokuratora oraz adwokata, wielokrotnie odbiegające od oficjalnych informacji władz publicznych.

Rozdział I

ZAGADNIENIA PODSTAWOWE W PROCESIE ROZPOZNANIA ZNAMION PRZESTĘPSTW I WYKROCZEŃ DROGOWYCH

1. Krótki zarys problematyki

Przestępstwa drogowe w obowiązującym Kodeksie karnym zostały stypizowane podobnie jak w poprzednio obowiązującej ustawie z 1969 r., przenosząc tym samym balast, który nowa ustawa karna odziedziczyła po Kodeksie karnym z 1932 r. Przepisem odbiegającym od pozostałych jest przede wszystkim art. 177 k.k. obejmujący, głównie z uwagi na częstotliwość, przestępstwa kierowców. Swoistością tego przepisu jest odwrócona typowość. Z reguły bowiem typy nieumyślne przestępstw występują jako uprzywilejowane przestępstw umyślnych. W tym konkretnym przypadku jest odwrotnie. Artykuł 177 k.k. typizuje przestępstwo nieumyślne jako podstawowe i wyłączne. Sprawca umyślnego skutku osiągniętego przez naruszenie zasad bezpieczeństwa odpowiadałby na podstawie stosownego przepisu rozdziału XIX k.k. lub z art. 288 k.k.¹ Artykuł 177 k.k. typizuje zatem przestępstwo kierowcy (choć nie tylko) jako nieumyślne i skutkowe. Tradycjonalizm, stanowiący pokłosie Kodeksu karnego z 1932 r., znalazł jednak wyraz w przeniesieniu do obowiązującej kodyfikacji karnej funkcji dawnego *art. 215* w odniesieniu do kierowców. Ten spełniający funkcję substytucyjną przepis został wcielony do norm art. 173 i 174 k.k. Przywróciło to aktualność rozważań na temat całej problematyki charakteryzującej *art. 215* k.k. z 1932 r.

Przestępstwo spowodowania katastrofy (art. 173 k.k.) i spowodowania jej bezpośredniego niebezpieczeństwa (art. 174 k.k.) będzie wymagało szczegółowego omówienia, a nastąpi to w dalszej części opracowania. W tym miejscu można jedynie podkreślić, że obowiązujący Kodeks karny ustanowił niejako przestępstwo pełne², do którego znamion należą:

¹ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 13 i n.; T. Cyprian, *Czy wprowadzić zmiany do rozdziału o przestępstwach komunikacyjnych*, PiP 1963/8–9, s. 347.

² Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 16.

- 1) sprowadzenie stanu bezpośredniego zagrożenia katastrofą,
- 2) wystąpienie realnych elementów katastrofy (art. 173 k.k.).

Oprócz tego ustawodawca wprowadził art. 174 k.k. jako normę dopełniającą (czy subsydiarną), typizującą niepełny wizerunek przestępstwa z art. 173 k.k., gdy zawiera wyłącznie pewne ze wskazanych znamion. Co jednak charakterystyczne, we wskazanych przepisach nie wymieniono naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, chociaż stanowią one dopełnienie ustawowej istoty czynów³.

Tego rodzaju sytuacja stwarza konieczność omówienia dwóch ważnych problemów, tj. wskazania różnic między katastrofą (art. 173 k.k.) a wypadkiem (art. 177 k.k.), oraz podmiotowości przestępstw z art. 173 i 174 k.k. To, że podmiotem tych przestępstw może być każda osoba, nie wyłączając kierującego jakimkolwiek pojazdem, nie budzi wątpliwości. Dopóki nie było art. 177 k.k., dopóty wykładnię taką dyktowała potrzeba. Skoro jednak przepis ten funkcjonuje od ponad 40 lat, to można, a wręcz należy, pozostawić pełną swobodę działania zdrowego rozsądku, co postaram się wykazać.

Kodeks karny w rozdziale XXI wymienia jeszcze jeden przepis adresowany do kierujących pojazdami. Jest to § 1 art. 178a k.k. ustanawiający odpowiedzialność karną dla kierujących pojazdami w stanie nietrzeźwym oraz pod wpływem środka odurzającego. Nie wdając się w merytoryczną ocenę kryminalizacji tego rodzaju zachowań, należy podnieść, że przepis ten wprost odwołuje się do bezwzględnie obowiązujących zasad bezpieczeństwa statuujących konieczność zachowania sprawności psychomotorycznej, choć zakłóconej wyłącznie alkoholem lub środkami odurzającymi. To zacieśnienie z punktu widzenia reguł bezpieczeństwa nie jest niczym uzasadnione. Wszak pozostawione zostały bez penalizacji tak niebezpieczne zjawiska, jak prowadzenie pojazdu niesprawnego technicznie przez kierującego skrajnie zmęczonego czy też chorego zażywającego leki osłabiające jego zdolności psychomotoryczne. Czy jednak zagadnienie to, ważne dla bezpieczeństwa drogowego, powinno być zwalczane normą karną? Odpowiedź wydaje się oczywista, że nie. Wystarczą normy administracyjne eliminujące osoby „niebezpieczne” z ruchu drogowego.

Wreszcie przepisy art. 179 i 180 k.k., które mają stanowić gwarancję tego, że do ruchu zostaną dopuszczone sprawne pojazdy oraz sprawni kierujący. Przepisy te także wiążą się bezpośrednio z przestępczością drogową, chociaż ich hipotezy dopuszczają to, że pojazd wcale nie musi znajdować się w ruchu, co jest warunkiem odpowiedzialności na podstawie wskazanych wcześniej przepisów.

Poza rozdziałem XXI k.k. znalazł się przepis art. 355 k.k., tzw. wojskowy wypadek komunikacyjny. Przepis ten w dużej mierze jest odbiciem art. 177 k.k., a odrębność

³ Por. W. Mąciór, *Problem przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii i praktyki*, ZNUJ 1968/35, s. 32.

dotyczy: podmiotu przestępstwa (tj. żołnierza prowadzącego wojskowy, uzbrojony pojazd mechaniczny), skutku obejmującego również szkodę w mieniu, a także braku wniosku o ściganie w razie zaistnienia lekkiego wypadku⁴.

Zupełnie nowy jest przepis art. 180a k.k. dodany ustawą z 20.03.2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 541 ze zm.), a przewidujący karne konsekwencje prowadzenia pojazdu mechanicznego pomimo wydania decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami. Owa regulacja wzbudzała i wzbudza wiele kontrowersji, zwłaszcza w zakresie penalizowania tego rodzaju zachowania. Szczegółowo zostanie omówiona w dalszej części opracowania.

2. Katastrofa w ruchu drogowym

2.1. Uwagi ogólne

Kodeks karny utrzymał pojęcie katastrofy w ruchu lądowym w art. 173 k.k. Katastrofa nie występuje jednak jako zdarzenie grożące potencjalnie, lecz jako fakt obdarzony określonymi przez ustawodawcę skutkami. Ów przepis nie ma jednak monopolistycznego charakteru, jaki miał *art. 215 k.k. z 1932 r.* Jego rola jest wyjątkowa⁵, albowiem zakłada, że kierujący pojazdem na skutek nieprzestrzegania obowiązujących zasad bezpieczeństwa doprowadził do katastrofy. Ustawodawcy zapewne nie chodziło o to, że katastrofa to suma licznych wypadków drogowych, nawet o tragicznych następstwach. Znane są przypadki zderzeń wielu pojazdów, w których wielu kierowcom można zarzucić nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa. Nie chodzi zapewne o ściganie każdego kierowcy pod zarzutem współsprawstwa katastrofy. Byłaby to solidarna odpowiedzialność wszystkich uczestników za skutki karambolu na drodze. Z kolei indywidualizacja odpowiedzialności jest uwarunkowana wieloma czynnikami, toteż przeprowadzenie tego rodzaju procesu dowodzenia staje się praktycznie niemożliwe.

Artykuł 177 k.k. jest bardziej elastycznym instrumentem określającym odpowiedzialność niż art. 173 k.k. Dlatego zastosowanie art. 173 k.k. do przestępstw w ruchu drogowym mogłoby być pominięte, bez szkody dla całego systemu ochrony karnej bezpieczeństwa komunikacji. Przemawia za tym również aspekt semantyczny⁶, jak też sama konstrukcja odpowiedzialności za wypadki drogowe, w których wina została określona jako nieumyślna, nawet mimo umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa. Ruch drogowy

⁴ Szerzej R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 120–121.

⁵ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 27. Sąd Apelacyjny w Gdańsku w wyroku z 10.12.2014 r., II AKa 383/14, LEX nr 1765589, stwierdził, że: „Choć nie wynika to wprost z przepisów art. 173 k.k., spowodowanie katastrofy w ruchu wymaga naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu, które stanowi dopełnienie ustawowych znamion czynu (por. wyrok SA w Lublinie z 18.03.2008 r., II AKa 56/08, LEX nr 399937)”.

⁶ Szerzej A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 28–31.

ze swej natury nie jest bezpieczny, toteż „kierujący pojazdem mechanicznym, który, naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia, ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, nie odpowiada z art. 160 k.k.” – stwierdził Sąd Najwyższy we wpisanej do księgi zasad prawnych uchwale składu 7 sędziów z 15.02.1977 r., VII KZP 22/76, OSNKW 1977/3, poz. 17⁷. Nie istnieją zatem racjonalne przesłanki, aby art. 173 k.k. znalazł zastosowanie do kierujących pojazdami. Jest to przepis właściwy dla katastrof kolejowych⁸, lotniczych czy morskich.

2.2. Ustawowe znamiona

Analizując konstytutywne cechy katastrofy, należy uwzględnić, że skoro ustawodawca w art. 173 § 1 k.k. nie użył słowa „zdarzenie” (co uczynił w art. 163 § 1 k.k.), mimo że dobra zagrożone określił w taki sam sposób, to znaczy, że dla bytu występku z art. 173 § 1 k.k. nie wystarczy wywołanie w ruchu zagrożenia dla życia, zdrowia wielu osób bądź mienia w wielkich rozmiarach, ale musi występować czynnik dodatkowy⁹. Jest nim skutek o poważnych rozmiarach zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym¹⁰.

W orzecznictwie sądowym utrwalony został pogląd, że w związku z pojęciem katastrofy zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób należy przyjąć, iż „wiele osób” to nie mniej niż dziesięć (wyrok SA we Wrocławiu z 16.10.2013 r., II AKa 305/13, LEX nr 1392144)¹¹.

Przestępczą katastrofą w komunikacji jest więc takie zdarzenie, które zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Ma to być zatem zdarzenie groźne, niosące ze sobą tak duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, że stanowi zagrożenie powszechne. Rzeczywisty skutek tego zdarzenia nie ma istotnego znaczenia¹². Musi to być wielkie zagrożenie, łączące w sobie zarówno ogromną siłę niszczącą, jak i rozległość. Rozległość zagrożenia należy wskazać jako pierwszy konstytutywny element pojęcia niebezpieczeństwa powszechnego. Drugim jest jednoznaczność owego zagrożenia dla nieokreślonej zbiorowości ludzkiej albo mienia. Tej powszechności nie stwarza wcale duża częstotliwość zagrożeń indywidualnych. Jest sumą tych niebezpieczeństw, nawet

⁷ E. Szwedek, *Glosa do uchwały SN (7) z 15.02.1977 r., VII KZP 22/76, OSP 1978/1, poz. 7.*

⁸ Szerzej P. Hachulski, *Kryminalistyczna problematyka katastrof kolejowych*, Warszawa 1975, s. 8–22.

⁹ Por. A. Wąsek, *Kodeks Karny. Komentarz*, Warszawa 2004, Legalis, art. 173, nt 6.

¹⁰ Zob. R.A. Stefański, *Przestępstwa drogowe w nowym kodeksie karnym [w:] Problematyka prawna i techniczna wypadków drogowych. Materiały szkoleniowe*, Kraków 1998, s. 27; A. Marek, *Komentarz do kodeksu karnego. Część szczególna*, Warszawa 2000, s. 106.

¹¹ Por. wyrok SA w Lublinie z 18.07.2013 r., II AKa 117/13, LEX nr 1369352; inaczej wyrok SA w Lublinie z 12.09.2013 r., II AKa 157/13, LEX nr 1369244; wyrok SA w Lublinie z 18.03.2008 r., II AKa 56/08, LEX nr 399937, nt 1.

¹² Zob. R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 139; inaczej J. Wojciechowski, *Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo*, Warszawa 1997, s. 301; R. Góral, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 1998, s. 240.

pozbawionych jednoczesności. Trzecim elementem niebezpieczeństwa powszechnego jest bezpośredniość zagrożenia, a czwartym względna jego trwałość¹³. Zagrożenie nie musi być abstrakcyjne. Musi być konkretne i realne¹⁴.

We wskazanych wyżej czterech elementach zawarty jest wymierny skutek katastrofy drogowej¹⁵.

2.3. Strona podmiotowa

Podmiotem przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu drogowym może być każdy, albowiem przestępstwo to należy do przestępstw o generalnie określonym podmiocie czynu¹⁶.

Sąd Apelacyjny we Wrocławiu (wyrok SA we Wrocławiu z 21.08.2013 r., II AKa 231/13, LEX nr 1369275) zauważył, że w razie spowodowania katastrofy w komunikacji w wyniku zaniechania krąg podmiotów tego przestępstwa zostaje ograniczony do osób, na których ciążył prawny, szczególny obowiązek zapobiegnięcia skutkowi. W zakresie ruchu drogowego taki obowiązek ciąży – zgodnie z art. 3 p.r.d. – na uczestnikach ruchu drogowego i innych osobach znajdujących się na drodze lub w pobliżu drogi.

Ustawodawca wprowadził dwa rodzaje przestępstw spowodowania katastrofy, tj. postać umyślną (art. 173 § 1 k.k.) oraz nieumyślną (art. 173 § 2 k.k.). Skoro jest to przestępstwo skutkowe, to sprawca przestępstwa umyślnego musi obejmować zamiarem nie tylko skutek w postaci wywołania określonych zagrożeń, lecz także bezpośrednie następstwa zdarzenia. Oba te skutki muszą być objęte zamiarem bezpośrednim lub ewentualnym¹⁷.

¹³ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 35–37.

¹⁴ Por. J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 123; K. Wagner, *Kodeks karny. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym*, Warszawa 1970, s. 8; W. Wolter, *Glosa do wyroku SN z 20.05.1971 r., I KR 63/71, OSPiKA 1972/5, poz. 222*; K. Zawadzki, *Glosa do wyroku SN z 20.06.1972 r., V KRN 205/72, NP 1973/3, poz. 467*; wyroki SN: z 2.10.1972 r., III KR 114/72, OSNKW 1973/2–3, poz. 36; z 26.04.1971 r., II KR 31/71, NP 1979/11, s. 49; z 20.05.1971 r., I KR 63/71, OSPiKA 1972/5, poz. 83.

¹⁵ W. Ochman, *Katastrofa drogowa w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Prob. Praw. 1981/11, s. 39; K.J. Pawelec, *Katastrofa w ruchu lądowym i sprowadzenie jej bezpośredniego niebezpieczeństwa w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Pałestra 1989/4, s. 74–75; A. Marek, *Prawo karne. Zagadnienie teorii i praktyki*, Warszawa 1997, s. 408; wyrok SN z 20.08.1973 r., III KR 172/73, NP 1974/3, s. 394, z glosą A. Bachracha, NP 1974/31, poz. 399–405; uchwała SN z 22.06.1963 r., VI KO 54/61, OSNKW 1963/10, poz. 179; R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko...*, s. 136–137 oraz podane tam orzecznictwo i literatura; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 53–57; A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990, s. 238.

¹⁶ Por. wyrok SN z 26.06.1980 r., II KR 185/80 [w:] A. Wąsek, *Kodeks...*; art. 173, t. 6; wyrok SA w Katowicach z 28.06.1991 r., II AKr 45/91, OSA 1991/4, poz. 21, a także K.J. Pawelec, *Orzecznictwo Sądu Najwyższego dotyczące przestępstw z art. 136 i 137 k.k. (1978–1986). Wybrane zagadnienia*, ZN ASW 1986/57, s. 81; J. Majewski, *Prawnokarne przypisywanie skutku przy zaniechaniu*, Kraków 1997, s. 116–121.

¹⁷ Por. E. Szwedek, *Sprowadzenie zdarzenia określonego w art. 136 k.k.*, Prob. Praw. 1974/6, s. 25.

Opracowanie przedstawia najważniejsze zagadnienia związane z ustawowymi znamionami przestępstw w komunikacji drogowej oraz wykroczeniami godzącymi w bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zawarto w nim m.in. kwestie dotyczące:

- istoty dowodzenia i ciężaru dowodu,
- inicjatywy dowodowej stron i sądu,
- oceny dowodów,
- procesowych konsekwencji braków w postępowaniu dowodowym.

Książka zawiera praktyczne uwagi dotyczące pracy obrońcy lub pełnomocnika, poczynając od udziału w czynnościach niepowtarzalnych, przez postępowanie przygotowawcze, aż do postępowania przed sądem pierwszej i drugiej instancji. Zaprezentowano także możliwości konsensualnego zakończenia sprawy, a także politykę karania sprawców wypadków.

W najnowszym wydaniu omówiono nowe możliwości dowodowe, pojawiające się w związku z postępem wiedzy i techniki, związane ze stanem zdrowia kierujących, zmęczeniem, determinantami agresji w ruchu drogowym czy właściwościami psychologicznymi. Wskazano również inne czynniki istotne dla bezpieczeństwa, m.in. właściwości drogi i jej oznakowanie, organizację ruchu oraz czynniki dotyczące stanu technicznego pojazdu czy niedostatków bezpieczeństwa biernego.

Publikacja uwzględnia ostatnią zmianę do ustawy Prawo o ruchu drogowym, wprowadzającą m.in. pierwszeństwo pieszego przy wejściu na przejście dla pieszych, zakaz korzystania z telefonu komórkowego przez pieszego znajdującego się na przejściu oraz zakaz tzw. jazdy na zderzaku.

Wiele uwagi poświęcono czynnościom niepowtarzalnym, niezwykle istotnym dla późniejszej rekonstrukcji zdarzenia drogowego, oraz opiniom biegłych, wskazując jednocześnie na najczęściej popełniane błędy podczas opiniowania.

Publikacja przeznaczona jest zarówno dla praktyków, czyli sędziów, prokuratorów, adwokatów, policjantów, biegłych, likwidatorów szkód, jak i dla teoretyków zajmujących się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego, przestępczością komunikacyjną i problematyką dowodową w tego rodzaju sprawach.

Kazimierz Pawelec – doktor nauk prawnych, adwokat, pracownik naukowy Instytutu Nauk o Bezpieczeństwie na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach. Autor oraz współautor przeszło trzydziestu książek, kilkuset artykułów, glos oraz recenzji. Uznany specjalista i autorytet z dziedziny przestępczości komunikacyjnej, postępowania dowodowego w procesie karnym oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.



9788382238303 W05P01

ISBN 978-83-8223-830-3



9 788382 238303

ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA 801 04 45 45

ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL

WWW.PROFINFO.PL