

WYPADKI I INNE ZDARZENIA DROGOWE

**Opiniowanie
w sprawach rekonstrukcji**

redakcja naukowa
Kazimierz J. Pawelec, Piotr Krzemień

Tadeusz Diupero, Piotr Krzemień
Kazimierz J. Pawelec, Marcin Pawelec, Andrzej Sekuła

PRAWO W PRAKTYCE

WYPADKI I INNE ZDARZENIA DROGOWE

Opiniowanie
w sprawach rekonstrukcji

redakcja naukowa
Kazimierz J. Pawelec, Piotr Krzemień

Tadeusz Diupero, Piotr Krzemień
Kazimierz J. Pawelec, Marcin Pawelec, Andrzej Sekuła

PRAWO W PRAKTYCE

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa

Stan prawny na 1 września 2020 r.

Recenzent
Prof. dr hab. Brunon Hotyst

Wydawca
Monika Pawłowska

Redaktor prowadzący
Małgorzata Jarecka

Opracowanie redakcyjne
JustLuk

Projekt okładek serii
Wojtek Kwiecień-Janikowski, Przemek Dębowski

Poszczególne części napisali:

Tadeusz Diupero – rozdz. IX i X

Piotr Krzemiń – rozdz. XI pkt 1–3, 5

Piotr Krzemiń, Andrzej Sekuła – rozdz. XI pkt 4

Kazimierz J. Pawelec – rozdz. I, II (poza pkt 6), III–VI, VIII, XII, XIII, suplement

Marcin Pawelec – rozdz. II pkt 6, rozdz. VII

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., 2020

ISBN 978-83-8187-926-2

Dział Praw Autorskich
01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33
tel. 22 535 82 19
e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

SPIS TREŚCI

| | |
|---|----|
| Wykaz skrótów | 13 |
| Od autorów | 17 |
| Wstęp | 21 |
| Rozdział 1 | |
| Zarys problematyki | 25 |
| 1. Uwagi wprowadzające | 25 |
| 2. Uwarunkowania ostrożności | 28 |
| 3. Typizacja przestępstw i wykroczeń drogowych | 31 |
| Rozdział 2 | |
| Przestępstwa z rozdziału XXI Kodeksu karnego. | |
| Zagadnienia węzłowe | 36 |
| 1. Uwagi wprowadzające | 36 |
| 2. Katastrofa w ruchu drogowym (art. 173 k.k.) | 37 |
| 2.1. Uwagi wprowadzające | 37 |
| 2.2. Strona podmiotowa | 41 |
| 3. Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174 k.k.) | 45 |
| 3.1. Uwagi wprowadzające | 45 |
| 3.2. Strona podmiotowa | 47 |
| 3.3. Skutek | 51 |
| 4. Wypadek drogowy | 53 |
| 4.1. Uwagi wprowadzające | 53 |
| 4.2. Podmiot przestępstwa | 56 |

| | |
|--|-----|
| 4.3. Podmiotowa strona czynu | 61 |
| 4.4. Przedmiotowa strona czynu | 62 |
| 4.5. Związek przyczynowy | 64 |
| 4.6. Miejsce wypadku drogowego | 67 |
| 4.7. Skutek wypadku drogowego | 69 |
| 5. Pozostałe występki przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej | 71 |
| 5.1. Uwagi wprowadzające | 71 |
| 5.2. Prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.) | 72 |
| 5.3. Ucieczka przed policyjnym pościgiem (art. 178b k.k.) | 78 |
| 5.4. Dopuszczenie do ruchu niebezpiecznego pojazdu (art. 179 k.k.) | 83 |
| 5.5. Zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu pojazdów (art. 180 k.k.) | 86 |
| 5.6. Prowadzenie pojazdu mechanicznego bez uprawnień (art. 180a k.k.) | 88 |
| 6. Zbieg przepisów o czynach przeciwko bezpieczeństwu drogowemu i innych | 90 |
| 6.1. Uwagi wprowadzające | 90 |
| 6.2. Zbieg przepisów o nieumyślnym spowodowaniu katastrofy i umyślnym spowodowaniu jej niebezpieczeństwa | 92 |
| 6.3. Zbieg przestępstwa wypadku drogowego z innymi występkami | 93 |
| 6.4. Występek z art. 178a § 1 k.k. w zbiegu z innymi występkami | 97 |
| 6.5. Zbieg pozostałych przestępstw z rozdziału XXI Kodeksu karnego z innymi | 99 |
| 6.6. Wnioski końcowe | 101 |

Rozdział 3

| | |
|--|------------|
| Wykroczenia drogowe. Zagadnienia podstawowe | 102 |
| 1. Uwagi wprowadzające | 102 |

| | |
|---|-----|
| 2. Spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu (art. 86 k.w.) | 105 |
| 3. Wywołanie niebezpieczeństwa dla innej osoby (art. 98 k.w.) | 113 |
| 4. Pozostałe wykroczenia z rozdziału XI Kodeksu wykroczeń ... | 118 |

Rozdział 4

Podstawowe zasady bezpieczeństwa – zasady sprawności

| | |
|--|-----|
| psychomotorycznej | 121 |
| 1. Uwagi wstępne | 121 |
| 2. Stan nietrzeźwości | 125 |
| 3. Stan po użyciu środka odurzającego | 127 |
| 4. Inne niedyspozycje psychofizyczne | 130 |
| 5. Właściwości psychofizyczne | 134 |
| 6. Zasada sprawności technicznej | 141 |
| 7. Nakaz pozostania na miejscu wypadku | 147 |

Rozdział 5

| | |
|---|-----|
| Zasady bezpieczeństwa (bezwzględne nakazy) | 156 |
| 1. Wprowadzenie | 156 |
| 2. Zasada ruchu prawostronnego | 156 |
| 3. Zasada pierwszeństwa | 157 |
| 4. Zasada pierwszeństwa na skrzyżowaniu | 159 |
| 5. Zasada pierwszeństwa przy jeździe na wprost | 161 |
| 6. Zasada pierwszeństwa między kierującymi a pieszymi | 163 |
| 7. Pierwszeństwo pojazdu uprzywilejowanego | 165 |
| 8. System znaków | 166 |

Rozdział 6

| | |
|---|-----|
| Zasady bezpieczeństwa. Reguły interpretacyjne | 169 |
| 1. Uwagi wprowadzające | 169 |
| 2. Zasada szczególnej ostrożności i ograniczonego zaufania | 170 |
| 3. Zasada prędkości dostosowanej, tzw. bezpiecznej | 175 |
| 4. Zachowanie wobec pieszych na przejściu | 186 |
| 5. Zatrzymanie i postój | 188 |
| 6. Wymijanie, omijanie i wyprzedzanie | 191 |
| 7. Hamowanie i bezpieczny odstęp | 195 |

| | |
|---|-----|
| 8. Używanie świateł | 196 |
| 9. Przejżdżanie przez przejazd kolejowy | 198 |
| 10. Reguły taktyczne | 200 |
| 11. Zwyczaj – reguła nieskodyfikowana | 202 |

Rozdział 7

| | |
|--|------------|
| Oszustwo i wyłudzenie odszkodowania jako potencjalna prawnokarna kwalifikacja zdarzeń drogowych | 207 |
| 1. Uwagi wstępne | 207 |
| 2. Oszustwo jako kwalifikacja karna pozorowanych zdarzeń drogowych. Oszustwa ubezpieczeniowe | 210 |
| 2.1. Uwagi wprowadzające | 210 |
| 2.2. Przepięcne wyłudzenie korzyści majątkowej za zwrot bezwładnie zabranej rzeczy (art. 286 § 2 k.k.) | 220 |
| 2.3. Wypadek mniejszej wagi (art. 286 § 3 k.k.) | 223 |
| 2.4. Wyłudzenie odszkodowania jako potencjalna kwalifikacja karna pozorowanych zdarzeń drogowych (art. 298 § 1 k.k.) | 224 |
| 2.5. Zbieg przepisów | 234 |
| 2.6. Kwalifikacja karna pozorowanych zdarzeń drogowych | 237 |
| 3. Cofanie lub ingerowanie we wskazania licznika przebiegu w pojeździe mechanicznym | 239 |
| 3.1. Uwagi wprowadzające | 239 |
| 3.2. Założenia noweli marcowej | 240 |
| 3.3. Treść noweli marcowej w zakresie prawnokarnym | 241 |
| 3.4. Wybrane zagadnienia procesowe | 244 |
| 3.5. Analiza materialnoprawna przestępstw typizowanych w treści art. 306a k.k. | 245 |
| 3.6. Uwagi końcowe | 263 |

Rozdział 8

| | |
|---|------------|
| Rekonstrukcja wypadku drogowego i zdarzenia drogowego przez biegłego | 271 |
| 1. Zagadnienia ogólne | 271 |
| 2. Dopuszczenie dowodu | 275 |
| 3. Przedmiot opinii | 280 |

| | |
|---|-----|
| 4. Zasada bezstronności i obiektywizmu | 284 |
| 5. Przesłuchanie biegłego | 290 |
| 6. Opinia pozaprosowa i jej ocena | 294 |
| 7. Tajemnica biegłego, specjalisty i tłumacza | 297 |
| 8. Ocena opinii | 303 |

Rozdział 9

Opinia biegłego do spraw ruchu drogowego i techniki

| | |
|--|------------|
| samochovej. Założenia ogólne | 313 |
| 1. Uwagi wprowadzające | 313 |
| 2. Ogólne założenia opinii | 315 |
| 3. Ocena materiału badawczego | 318 |
| 4. Zakres opinii | 331 |
| 5. Założenia przyjęte do opiniowania | 334 |

Rozdział 10

| | |
|---|------------|
| Rodzaje opinii. Zagadnienia podstawowe | 341 |
| 1. Ocena stanu technicznego pojazdu, jego zespołów lub części | 341 |
| 2. Rekonstrukcja wypadków z udziałem pieszych | 347 |
| 3. Rekonstrukcja zderzeń pojazdów | 369 |
| 4. Ustalenie osoby kierującej pojazdem | 380 |
| 5. Wypadki drogowe z udziałem jednośladów | 389 |
| 6. Ocena rodzaju i stopnia uszkodzeń pojazdów | 395 |
| 7. Nowoczesne techniki w opiniowaniu – komputerowe wspomaganie rekonstrukcji zdarzeń drogowych | 403 |

Rozdział 11

| | |
|--|------------|
| Zagadnienia wybrane w procesie opiniowania | 406 |
| 1. Zasady planowania eksperymentu i aktualne podejście do opiniowania zdarzeń zaistniałych w okresie ograniczonej widoczności | 406 |
| 2. Ślady cyfrowe w rekonstrukcji zdarzeń drogowych – odbiorniki GPS, kamery samochodowe, monitoring (fotogrametria 3D), tachografy, „czarne skrzynki” i sterowniki pojazdów | 449 |
| 2.1. Uwagi wprowadzające | 449 |

| | |
|---|-----|
| 2.2. Nawigacje satelitarne i systemy APRS | 450 |
| 2.3. Kamery samochodowe | 456 |
| 2.4. Monitoring (fotogrametria 3D) | 470 |
| 2.5. Tachografy | 485 |
| 2.6. Rejestratory danych i systemy elektroniczne pojazdów | 494 |
| 3. Nietypowość rekonstrukcji zdarzeń z udziałem pojazdów szynowych | 502 |
| 4. Interpretacja śladu DNA – interdyscyplinarne ustalenie osoby kierującej z zastosowaniem modelu wielobryłowego | 523 |
| 4.1. Ślady biologiczne | 523 |
| 4.2. Ślady biologiczne w kontekście wypadków drogowych | 525 |
| 4.3. Właściwe postępowanie podczas oględzin oraz czynniki wpływające na wynik badań genetycznych | 528 |
| 4.4. Metody poszukiwania i identyfikacji śladów biologicznych | 532 |
| 4.5. Struktura materiału genetycznego | 534 |
| 4.6. Metody stosowane w analizie genetycznej do celów sądowych | 535 |
| 4.7. Nowe metody analityczne w genetyce sądowej | 544 |
| 4.8. Zapewnienie jakości badań genetycznych | 547 |
| 4.9. Słowniczek podstawowych pojęć związanych z genetyką ogólną i genetyką sądową | 548 |
| 4.10. Ustalenie osoby kierowcy – zagadnienia teoretyczne i praktyczne | 554 |
| 4.11. Dynamika ruchu ciała człowieka wewnątrz pojazdu | 576 |
| 4.12. Przykład interdyscyplinarnego ustalenia osoby kierowcy | 579 |
| 4.13. Podsumowanie | 584 |
| 4.14. Przyszłość | 585 |
| 5. Zdarzenia pozorowane, wyłudzenia odszkodowań i cofanie drogomierzy | 586 |

Rozdział 12

| | |
|--|-----|
| Dogmatyczna ocena materiału dowodowego | 617 |
| 1. Uwagi wprowadzające | 617 |
| 2. Obiektywne przypisanie skutku | 625 |
| 3. Koncepcja rozszerzonej odpowiedzialności | 633 |
| 4. Konstrukcja obojętności woli | 639 |
| 5. Nieprzewidywalność zachowań i ich ocena | 644 |
| 6. Kontrowersje wokół przyczynienia pokrzywdzonego. Próba oceny | 648 |

Rozdział 13

| | |
|--|-----|
| Błędy organów procesowych oraz biegłych i ich ocena | 653 |
| 1. Uwagi wprowadzające | 653 |
| 2. Błędy organów procesowych | 655 |
| 3. Błędy rekonstrukcyjne i ich przyczyny | 657 |
| 4. Procesowa ocena błędów organów państwa i opinii biegłych | 662 |
| 5. Ocena braków dowodowych | 665 |

| | |
|--------------------------------|-----|
| Załącznik. Tabele | 669 |
|--------------------------------|-----|

| | |
|------------------------|-----|
| Suplement | 677 |
|------------------------|-----|

| | |
|---|-----|
| Wykaz ważniejszej literatury | 679 |
|---|-----|

OD AUTORÓW

Wypadek drogowy, podobnie jak inne zdarzenie na drodze, w tym będące przestępstwem lub wykroczeniem, jest wynikiem wielu zmiennych. Czasami ustalenie przyczyn tych zdarzeń następuje wielu trudnościami, zwłaszcza dowodowymi. Wszak do swoistego rodzaju rozliczenia mamy triadę, tj. człowieka, pojazd, drogę. O tym, że człowiek z reguły bywa „najsłabszym ogniwem”¹, nikogo nie trzeba przekonywać, wszak na udowodnienie mu naruszenia zasad bezpieczeństwa skupiona jest przede wszystkim uwaga organów ścigania. Jest to jednak prawda niepełna, gdyż dla bezpieczeństwa ważne są również i inne czynniki, związane z drogą i pojazdem, jak też zachowanie pokrzywdzonego, które powinno być również przedmiotem postępowania dowodowego. One jednak zwykle umykają uwadze, chociaż ich rola wcale nie jest mało znacząca. Musimy pamiętać, że proces karny (także postępowanie w sprawach o wykroczenia) 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 przez organy ścigania. Ich naprawienie wielokrotnie nie jest możliwe, a mają one wpływ na opinie biegłych powoływanych w tego rodzaju sprawach. Częstość doprowadzają do formułowania fałszywych ocen, a co gorsza – wniosków końcowych, których organ procesowy nie jest w stanie rozpoznać z uwagi na brak fachowego przygotowania.

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

Dlatego 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 są liczne błędy. Materiał dowodowy zgromadzony prawidłowo i w sposób pełny umożliwi biegłym przeprowadzenie rekonstrukcji wypadku lub innego zdarzenia drogowego. Pozwoli również ekspertom na przyjęcie prawidłowych założeń do opiniowania, umożliwi ich precyzyjne uzasadnienie i będzie stanowiło pełnowartościowy materiał dowodowy, który oceni sąd w ramach zasady swobodnej oceny dowodów. Dlatego też tak ważne jest przygotowanie policjanta, prokuratora, sędziego, adwokata, radcy prawnego, które wymaga zrozumienia specyfiki tego rodzaju spraw, w tym także współdziałania z biegłymi do spraw ruchu drogowego i techniki samochodowej, jak również kontroli sporządzanych przez nich opinii. Opinie te nie mogą być traktowane jako swoistego rodzaju wyrocznie, podstawy faktyczne rozstrzygnięć, gdyż ich poziom bywa bardzo różny. Miał rację jeden z publicystów, pisząc, że „biegłym bywa miejscowy nauczyciel, który ma motorower i zna przepisy drogowe”. Przyjęcie przez biegłego błędnych założeń, mylne zinterpretowanie śladów, bezkrytyczne odniesienie się do tzw. symulacji komputerowej itp. nie może umykać kontroli organów procesowych, od których można i należy wymagać profesjonalizmu, zwłaszcza w zakresie wykorzystywania do procesu dowodzenia wszystkich możliwych źródeł dowodowych.

Rozważania autorów pozwalają na wyciągnięcie wielu wniosków dotyczących konieczności rozpatrywania bezpieczeństwa ruchu drogowego jako dyscypliny wybitnie interdyscyplinarnej, łączącej w sobie elementy bezpieczeństwa, prawa, kryminalistyki, kryminologii, medycyny, psychologii i innych. Problematyka dotyczy dosłownie nas wszystkich, poczesne miejsce zajmują opinie biegłych opiniujących w sprawach wypadków oraz innych zdarzeń drogowych. To ich opinie, podobnie jak cały zgromadzony w tego rodzaju sprawach materiał dowodowy, pozwolą na dokonanie dogłębnej analizy przyczyn wskazanych zdarzeń, wypracowanie rozsądnych koncepcji profilaktycznych, akceptowanych regulacji prawnych czy też działań propagandowych wychodzących naprzeciw zapobieganiu niebezpieczeń-

stwem związanym z uczestnictwem w ruchu drogowym. Zgodzić się należy z R. Wróblewskim², że tradycyjna koncepcja bezpieczeństwa powinna zostać zastąpiona koncepcją zintegrowanego i zrównoważonego bezpieczeństwa narodowego.

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 zostały zagadnienia związane z problematyką przestępstw określonych w rozdziale XXI Kodeksu karnego oraz wykroczeń z rozdziału XI Kodeksu wykroczeń wedle stanu prawnego obowiązującego we wrześniu 2020 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 inżynieryjnego, medycznego, antropologicznego oraz biologicznego.

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 pozaprocessowej, 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 ważne kwestie,

² R. Wróblewski, *Bezpieczeństwo narodowe zintegrowane i zrównoważone*, Siedlce 2019, s. 311–330.

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, potrąceń 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.

Poruszona w opracowaniu problematyka jest ważna dla każdego uczestnika ruchu drogowego, czyli każdego z nas. Nie może pozostać obojętna dla przedstawicieli dyscyplin naukowych wymienionych wyżej, albowiem to oni powinni poczynić starania, w oparciu o badania naukowe, o poznanie etiologii przestępczości komunikacyjnej, co będzie miało istotne znaczenie dla eliminacji zjawisk powodujących niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wyniki tych badań powinien wykorzystać ustawodawca, który często zmienia regulacje prawne, nie oglądając się na ich racjonalność oraz możliwość ich szerokiej akceptacji. Wypadki drogowe czy inne zdarzenia drogowe są zdarzeniami powszechnymi. Zainteresowanymi ich przyczynami jest wielu odbiorców, poczynając od policjantów, prokuratorów, sędziów, adwokatów, radców prawnych, biegłych czy specjalistów, a kończąc na aplikantach i studentach interesujących się tą problematyką.

Autorzy

Warszawa, 2020

WSTĘP

Nie ulega wątpliwości, że przestępstwa określone w rozdziale XXI Kodeksu karnego, podobnie jak wykroczenia, penalizują m.in. niebezpieczeństwo dla innych poza kierującym. Wymagają zatem rozważenia korelacji trzech pojęć: człowieka, pojazdu i drogi. Oczywiście najprościej jest przerzucać całą odpowiedzialność na człowieka – typowe najsłabsze ogniwo w całym systemie prawa karnego i prawa wykroczeń – co jest czynione już od wielu lat. Organy państwa zasadniczo całą odpowiedzialnością obarczają człowieka, z reguły kierującego, co w pewnym sensie znajduje swoje uzasadnienie, ale nie do końca. Przyjęty i zaakceptowany został schemat postępowania, że ów człowiek jest winny wszelkim zdarzeniom drogowym, co jest zaledwie półprawdą. Organy państwa, do czego absolutnie nie chcą się przyznać, nie wywiązują się z przyjętych na siebie zobowiązań. Traktują błąd człowieka – uczestnika ruchu drogowego – jako podstawową, a nawet wyłączną przyczynę zdarzenia drogowego, zapominając, że pobierają stosowne świadczenia zobowiązujące do zorganizowania ruchu drogowego w sposób bezpieczny dla jego uczestników. To one wszak odpowiadają za stan, wyposażenie dróg, jak też organizację ruchu. To one mają eliminować ujawnione, realnie grożące niebezpieczeństwa. Tymczasem organy państwa, i to od wielu lat, de-sygnują swoje służby przede wszystkim do sprawowania kontroli oraz karania, nawet za najdrobniejsze nieprzestrzeganie reguł rządzących ruchem drogowym. Zapominają, że ich podstawowym zadaniem jest sprawowanie funkcji profilaktycznej, tj. eliminowania zagrożeń. Łatwo jest ustawić patrol policyjny zatrzymujący przekraczających obowiązującą prędkość. Dużo zaś trudniej jest wysłać funkcjonariusza, który udzieliłby pomocy uczestnikom ruchu np. w razie awarii syg-

nalizacji świetlnej czy też konieczności rozładowania natężenia ruchu spowodowanego robotami drogowymi bądź innymi utrudnieniami. Tak więc cały represyjny aparat państwa został skierowany zasadniczo na kierujących. To podstawowy błąd świadczący o typowym „urzędniczym” rygorystycznym. Charakteryzuje on postępowanie organów państwa, do którego możemy dołożyć również małostkowość. Wszak nie każde zachowanie, nawet naruszające obowiązujące zasady bezpieczeństwa czy szczegółowe przepisy, zasługuje na surowe potępienie. Nieprzestrzeganie zakazu zatrzymania i postoju w tzw. godzinach szczytu niewątpliwie może stwarzać zagrożenie, ale przykładowo czy głęboką nocą kierujący powinien być traktowany z całą surowością? Tego rodzaju przykłady można mnożyć.

Autorzy zauważyli, że problematyka związana z opiniowaniem rekonstrukcyjnym zdarzeń drogowych uległa w ostatnich latach znacznemu rozszerzeniu. Otóż ujawnione zostały grupy przestępcze specjalizujące się w uzyskiwaniu odszkodowań w związku ze zgłaszaniem tzw. zdarzeń pozorowanych, a więc wyczerpujących znamiona przestępstw oszustwa i oszustwa ubezpieczeniowego. Stąd zaszła konieczność odniesienia się do tego zagadnienia od strony zarówno normatywnej, jak i dowodowej, w tym wyeksponowania pozycji biegłego jako tego, który jest w stanie ujawnić tego rodzaju przestępstwa.

Budowa książki wydaje się klarowna. Problematyka karnomaterialna oraz wykroczeniowa omówiona została w pierwszych sześciu rozdziałach, w których przedstawiono zagadnienia podstawowe dotyczące procesu rozpoznania znamion przestępstw oraz wykroczeń drogowych, a w dalszej kolejności problematykę obowiązujących w ruchu lądowym zasad bezpieczeństwa, których nieprzestrzeganie stanowi niejako punkt wyjścia do przypisania winy, chociaż udowodnienia wymaga zawinienie przez uczestnika ruchu, w tym zarówno w formie winy umyślnej, jak i nieumyślnej.

Kwestie procesowe dotyczące opiniowania omówione zostały w kolejnym, ósmym rozdziale, w tym w zakresie dopuszczenia dowodu z opinii biegłego, przedmiotu opinii, zasady bezstronności oraz obiek-

tywizmu, konieczności przesłuchania biegłego, opinii pozaprocessowej i jej znaczenia dowodowego, jak również oceny opinii.

W dalszej części książki Czytelnicy znajdą rozważania dotyczące opiniowania, w tym oceny pełności przedstawionego biegłemu materiału badawczego, przyjętych założeń oraz rekonstrukcji poszczególnych zdarzeń drogowych, w tym także pozorowanych. Poruszane kwestie zilustrowano przykładami, w tym licznymi materiałami graficznymi. Jeśli nie wskazano inaczej – są one opracowaniami własnymi autorów lub pochodzą z ich archiwów.

Rozdział 1

ZARYS PROBLEMATYKI

1. Uwagi wprowadzające

Ustawodawstwo karne dotyczące przestępczości komunikacyjnej, poczynając od 1969 r.¹ poprzez kolejne nowelizacje oraz zmiany, w tym wprowadzone Kodeksem karnym z 1997 r., jak też późniejszymi nowelizacjami², niewiele się zmieniło. Stąd wykładnia obowiązujących aktualnie przepisów, w tym orzecznictwo sądowe oraz poglądy doktryny, zachowała swą aktualność. Zmieniła się natomiast sama przestępczość, co należy wiązać m.in. z masowym rozwojem motoryzacji, zjawiskiem społecznym spontanicznym, kompletnie nie do opanowania. O niej zaś wiemy niezwykle mało. Jej etiologia w dalszym ciągu pozostaje nieznaną. Nie doczekaliśmy się bowiem kompleksowych, interdyscyplinarnych badań na jej temat. Spotykamy się natomiast z wielką ilością apeli, przestroóg, represyjności, chociaż nic z tego nie wynika³.

¹ Ustawa z 19.04.1969 r. – Kodeks karny.

² Dz.U. z 2014 r. poz. 538; Dz.U. z 2015 r. poz. 396, poz. 541, poz. 1528, poz. 1549, poz. 1707, poz. 1855; Dz.U. z 2016 r. poz. 189 i inne.

³ Szerzej A. Bachrach, *Elementy ogólnej profilaktyki wypadków drogowych*, Warszawa 1977, s. 87; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 7; A. Gaberle, *Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne*, Warszawa 1986, s. 115–240; B. Hołyst, *Wiktymologia*, Warszawa 2011, s. 1094–1126 i podana tam literatura.

Regulacje karne dotyczące czynów zabronionych w komunikacji drogowej (przepisy rozdziału XXI Kodeksu karnego oraz rozdziału XI Kodeksu wykroczeń) już dawno wyszły z wieku dziecięcego. Nie jest to zatem pora na dalsze eksperymenty, przede wszystkim polityków wykazujących się wielokrotnie wręcz nieprawdopodobnymi pomysłami. Konieczne są podjęcie poważnych studiów nad społecznymi realiami zjawiska, poznanie jego etiologii, jak też wypracowanie rozsądnych działań profilaktycznych ukierunkowanych nie tylko na recenzowanie zachowania uczestników ruchu drogowego. Rację należy przyznać A. Bachrachowi⁴, który już przed blisko 40 laty pisał, że „ewolucja prawa karnego nigdy nie była tak szybka, jak szybko zmieniały się realia społeczne warunkujące ludzkie postawy i zachowania. Obserwowana szybkość zmian, rewolucja naukowo-techniczna, postępy nauk społecznych, medycznych, psychologicznych obecnie można mierzyć wręcz postępem geometrycznym. Tymczasem rozwój prawa karnego nie osiąga nawet tempa postępu arytmetycznego. Tradycyjne treści pojęć ogólnych prawa karnego (również prawa wykroczeń): czyn, wina, sprawstwo – ukształtowane na gruncie XIX-wiecznych, albo i wcześniejszych jeszcze struktur społecznych – coraz mniej przystają do zdynamizowanych i zdeindywidualizowanych społeczności ostatnich dziesiątków lat”.

Trzeba zwrócić uwagę, że części szczegółowe kodeksów rozwijają się niezwykle dynamicznie. Jest to zrozumiałe, gdyż katalogi nowych przestępstw łatwo jest uzupełniać. Od lat natomiast pozostają niezmiennione części ogólne. To one wszak są uogólnionym produktem części szczegółowych. Idee części ogólnych nie mogą być skostniałymi dogmatami, zupełnie nieprzystającymi do współczesnej przestępczości komunikacyjnej, czyli czynami *sensu stricto* technicznymi. Są to przecież delikty ludzi popełniane w toku wykonywania lub w związku z wykonywaniem, i to wielokrotnie w warunkach zespołowych, różnych czynności wybitnie fachowych, związanych z zastosowaniem i używaniem nowoczesnych technik⁵. W odniesieniu do tej kategorii czynów dominująca jest metoda dedukcyjna, która

⁴ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 8.

⁵ Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 9.

we współczesnych warunkach ruchu drogowego wielokrotnie okazuje się zawodna. Do pojęć ogólnych aktualnych wiele lat wstecz naginane są nowe zjawiska, z czego nic dobrego wyniknąć nie może. Zasada indukcji w dalszym ciągu jest pomijana przez praktykę, a lekceważona lub pomijana przez teorię.

Prawo karne, jak też prawo wykroczeń, w zakresie zjawisk związanych z komunikacją drogową wymaga gruntownej modernizacji. Nie dokonają jej teoretycy ani praktycy, a tym bardziej politycy, traktujący wiele opinii eksperckich jako zło konieczne, hamujące ich „nowatorskie” pomysły. Bez gruntownych badań społeczno-prawnych, przed laty niemożliwych do przeprowadzenia, ale obecnie niezbędnych, powyższe nie może być wykonane. Wystarczą wyłącznie dobra wola, wyobraźnia, jak też ekonomiczne myślenie o opłacalności przedsięwzięcia. Warto, aby legislatorzy w końcu dostrzegli, a nie jest to takie trudne, że postęp naukowo-techniczny charakteryzuje się tym, iż technika ściśle łączy się z nauką, a ta ostatnia nie może funkcjonować bez techniki. W tym miejscu ponownie przytoczmy pogląd A. Bachracha⁶, który wręcz wizjonersko zauważył, że „nowością nie jest sprzężenie zwrotne; nowością jest jego skala, przemysłowa skala nauki. Odpowiada ona przemysłowej skali wypadkowości w komunikacji i produkcji oraz jej odpryskom w postępowaniu karnym”.

Ruch drogowy ze swej natury jest niebezpieczny, a niebezpieczeństwo to ma eliminować m.in. zasada ostrożności obowiązująca dosłownie wszystkich. Zasada ta, co już wypracowały orzecznictwo sądowe i doktryna, nie wyeliminowała niebezpieczeństwa. Definicja „niebezpieczeństwa” nie została wypracowana. Wiadomo jednak, że zależna bywa od fachowych ocen biegłych sądowych, chociaż niebezpieczeństwo należy do ocen prawnych. Aktualny pozostaje jednak pogląd, że podstawowe znaczenie ma powiązanie przestrzegania zasad ostrożności z wywołaniem niebezpieczeństwa jako pierwotnej (podstawowej) przyczyny przestępstw, jak też niektórych wykroczeń drogowych.

⁶ A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 10.

2. Uwarunkowania ostrożności

Przyczyny przestępstw, jak też wykroczeń godzących w bezpieczeństwo komunikacji oceniane są, co jest niezwykle wygodne dla organów państwa, w sposób bardzo jednostronny. Zasadniczo wszystko sprowadzane jest do wadliwości postępowania uczestników ruchu, a więc ogółu społeczeństwa⁷. Wielokrotnie tak też jest w istocie, jeśli stwierdzone i udowodnione zostanie naruszenie ogólnych zasad bezpieczeństwa bądź szczegółowych przepisów regulujących ruch drogowy. Umykały jednak uwadze okoliczności obiektywne, które wielokrotnie przyczyniały się do popełniania czasami zupełnie niezawinionych błędów. Owe czynniki obiektywne, a nie tylko ludzkie zachowania, wchodzi w skład pojęcia ostrożności. Pomijanie ich jest poważnym błędem, gdyż stanowią one czynniki kryminogenne. Zły stan dróg i ich wyposażenia, stan pojazdów, organizacja ruchu mogą mieć bowiem istotny wpływ na wywołanie zagrożenia. Uczestnicy ruchu, a w szczególności kierujący, obowiązani są do przystosowania do wszelkich, niekonstytucyjnych warunków, wielokrotnie nawet zaskakujących, aby nie narażać się na zarzut braku ostrożności. A. Bachrach⁸ ostrożność rozumiał jako stopień skupienia uwagi i rozważę w podejmowaniu decyzji. Zwracał jednak uwagę na indywidualne właściwości uczestników, tak ważne w procesie reagowania na niebezpieczeństwo. Dostrzegał zatem istotny aspekt podmiotowo-przedmiotowy⁹.

Z kolei nieostrożność to nie tylko czynnik subiektywny, ale także obiektywny. Zależy nie tylko od osobowości człowieka, lecz także od okoliczności obiektywnych – tego, w jakich warunkach ruch drogowy ma miejsce. Można ogólnie stwierdzić, że im trudniejsze są warunki jazdy, tym łatwiej o nieostrożność kierującego. Niewątpliwie mają na to

⁷ Nie jest to „sprawiedliwość owiec” (L. Swann, *Sprawiedliwość owiec. Filozoficzna powieść kryminalna*, Warszawa 2006).

⁸ Por. K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2016, s. 103–108 oraz podane tam literatura i orzecznictwo; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 11.

⁹ Szerzej K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 29–50 oraz podana tam literatura; K.J. Pawelec, *Sprawdzenie niebezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zarys problematyki*, PnD 2016/8, s. 5–15.

wpływ okoliczności właściwe dla danego kierowcy, zwłaszcza stopień jego wykształcenia, doświadczenie, właściwości psychofizyczne itp. W odniesieniu do kierujących regulacje karne wprowadzają fikcję, którą też można nazwać domniemaniem. Zakładają, że każdy kierujący to tzw. dobry kierowca posiadający odpowiednią wiedzę dotyczącą trudności oraz niebezpieczeństw związanych z ruchem drogowym, umiejętność odpowiedniego reagowania oraz przewidywania, aby zostawić sobie dość czasu na podjęcie skutecznych manewrów obronnych. Wskazane domniemanie (fikcja) bardzo oddala się od indywidualizacji odpowiedzialności karnej, jednak znajduje swoje uzasadnienie prakseologiczne. Za zawinione błędy kierujących nie można przecież karać ich nauczycieli czy egzaminatorów. Powyższe oznacza jednak wprowadzenie w sferę odpowiedzialności karnej elementu losowego, gdyż na kierującego spada ryzyko odpowiedzialności. Nie spotkałem się ze sprawą, w której nieujawnione niedomagania zdrowia kierującego były badane pod kątem odpowiedzialności karnej opiniującego lekarza czy brak reakcji na zgłaszane niedostatki w organizacji ruchu były powodem wszczęcia postępowania karnego przeciwko odpowiedzialnemu urzędnikowi. Niedostatki w zakresie bezpiecznego utrzymania dróg, środków przewozowych, systemu organizacji ruchu nie mogą bez końca obciążać kierujących, zwłaszcza gdy znaleźli się oni w sytuacji zaskakującej, nie do przewidzenia, a nie sposób im było zarzucić naruszenia zasad bezpieczeństwa lub szczegółowych przepisów¹⁰.

Nie możemy mieć zastrzeżeń do poglądu, że pewna liczba wypadków, jak też innych zdarzeń drogowych jest wynikiem podejmowania przez uczestników ruchu ryzykownych decyzji, w tym także połączonej z agresją¹¹.

Stawiam przy tym znak równości między sprawcami oraz ofiarami. Owe ryzykowne decyzje w znaczącej większości nie sprowadzają niebezpieczeństwa, jak też nie kończą się wypadkiem, katastrofą bądź spro-

¹⁰ Szerzej K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy...*, s. 72–75 oraz podane tam literatura i orzecznictwo.

¹¹ Szerzej K.J. Pawelec, *Agresja w ruchu drogowym i jej karnomaterialna ocena. Zagadnienia wybrane*, M. Prawn. 2018/3, s. 128–139.

W książce omówiono szereg zagadnień związanych z problematyką wypadku drogowego, w tym takie kwestie jak:

- dowody w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych;
- użycie nowoczesnych technik w opiniowaniu w sprawach wypadków drogowych, m.in. wykorzystanie odbiorników GPS, kamer samochodowych, tachografów, „czarnych skrzynek” i sterowników pojazdów;
- zasady sporządzania opinii biegłego do spraw techniki samochodowej.

W opracowaniu wyczerpująco zaprezentowano również:

- przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji oraz najważniejsze wykroczenia drogowe;
- zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, np.: szczególnej ostrożności i ograniczonego zaufania, pierwszeństwa oraz prędkości dostosowanej.

Przystępnie podane informacje, w tym bogaty materiał ilustracyjny, pozwolą osobom niemającym wykształcenia technicznego zrozumieć metody opiniowania i sposób wykorzystania zgromadzonego materiału dowodowego, co umożliwi im prawidłową ocenę ekspertyzy.

Tadeusz Diupero – wieloletni biegły sądowy w zakresie rekonstrukcji przebiegu wypadków drogowych i techniki samochodowej, specjalista w dziedzinie bezpieczeństwa biernego pojazdów, autor książek i artykułów poświęconych bezpieczeństwu drogowemu.

Piotr Krzemień – doktor nauk technicznych o specjalności związanej z rekonstrukcją wypadków drogowych, biegły sądowy prowadzący Biuro Badania Wypadków Drogowych zajmujące się m.in. techniczną i kryminalistyczną rekonstrukcją wypadków drogowych; autor i współautor wielu publikacji naukowych.

Kazimierz J. Pawelec – doktor nauk prawnych, adwokat, pracownik naukowy Instytutu Nauk o Bezpieczeństwie na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach; autor wielu publikacji książkowych i artykułów.

Marcin Pawelec – adwokat; specjalizuje się m.in. w przestępczości komunikacyjnej, przestępstwach ściganych w trybie prywatnoscargowym, tzw. przestępstwach z nienawiści; współautor kilku książek.

Andrzej Sekuła – magister biologii z kilkunastoletnim doświadczeniem zawodowym w laboratorium genetyki sądowej; pracuje na stanowisku specjalisty badawczo-technicznego; autor i współautor kilku publikacji naukowych.



9 788381 879262 W01P01

ISBN 978-83-8187-926-2



9 788381 879262

ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA 801 04 45 45

ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL

WWW.PROFINFO.PL

CENA 129 ZŁ (W TYM 5% VAT)