

# 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

**proinfo.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](http://www.profinfo.pl)

## SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów .....	13
Streszczenie .....	15
Summary.....	19
Przedmowa.....	23
<b>Rozdział I</b>	
<b>Zarys problematyki.....</b>	<b>25</b>
1. Uwagi wprowadzające .....	25
2. Uwarunkowania ostrożności.....	27
3. Typizacja przestępstw i wykroczeń drogowych .....	30
<b>Rozdział II</b>	
<b>Przestępstwa z rozdziału XXI Kodeksu karnego. Zagadnienia węzłowe .....</b>	<b>33</b>
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

<b>Wykroczenia drogowe. Zagadnienia podstawowe .....</b>	<b>87</b>
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

<b>Podstawowe zasady bezpieczeństwa – zasady sprawności psychomotorycznej.....</b>	<b>100</b>
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

<b>Zasady bezpieczeństwa. Bezwzględne nakazy .....</b>	<b>126</b>
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

<b>Zasady bezpieczeństwa. Reguły interpretacyjne .....</b>	<b>138</b>
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

<b>Oszustwa i wyłudzenia odszkodowań jako prawnokarna kwalifikacja zdarzeń drogowych .....</b>	<b>174</b>
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

<b>Rekonstrukcja zdarzenia drogowego przez biegłego .....</b>	<b>222</b>
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

<b>Opinia biegłego do spraw ruchu drogowego i techniki samochodowej .....</b>	<b>256</b>
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

<b>Rodzaje opinii .....</b>	<b>277</b>
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**

<b>Zagadnienia wybrane w procesie opiniowania</b> .....	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**

<b>interdyscyplinarne</b> .....	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

<b>Dogmatyczna ocena materiału dowodowego.....</b>	<b>583</b>
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**

<b>Błędy organów procesowych oraz biegłych i ich ocena</b> .....	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 czerwcowa .....	642
6.4. Fakultatywny obowiązek zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych – nowela czerwcowa.....	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
<b>Załączniki</b> .....	691
Załącznik 1 .....	693
Załącznik 2 .....	712
<b>Bibliografia</b> .....	739
<b>O autorach</b> .....	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”<sup>1</sup>, 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

---

<sup>1</sup> 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”<sup>1</sup>. 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

---

<sup>1</sup> A. Gaberle, *Najslabsze 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”<sup>2</sup>. 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 Loeb<sup>3</sup>. 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. Wróblewski<sup>4</sup> when he

---

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

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

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

## Rozdział I

# ZARYS PROBLEMATYKI

## 1. Uwagi wprowadzające

Ustawodawstwo karne dotyczące przestępczości komunikacyjnej, poczynając od 1969 r.<sup>1</sup> poprzez kolejne nowelizacje oraz zmiany, w tym wprowadzone Kodeksem karnym z 1997 r., jak też późniejszymi nowelizacjami<sup>2</sup>, niewiele się zmieniło. Stąd wykładnia obowiązujących obecnie przepisów, a także orzecznictwo sądowe oraz poglądy doktryny zachowały swoją 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 liczbą apeli, przestróg, represyjności, chociaż nic z tego nie wynika<sup>3</sup>.

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, a także wypracowanie rozsądnych działań profilaktycznych ukierunkowanych nie tylko oceny zachowania uczestników ruchu drogowego. Rację należy przyznać A. Bachrachowi<sup>4</sup>, 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

---

<sup>1</sup> Ustawa z 19.04.1969 r. – Kodeks karny (Dz.U. Nr 13, poz. 94 ze zm.).

<sup>2</sup> Dz.U.: z 2014 r. poz. 538; z 2015 r. poz. 396, poz. 541, poz. 1528, poz. 1549, poz. 1707, poz. 1855; z 2016 r. poz. 189; z 2021 r. poz. 2345, poz. 2054, poz. 2447.

<sup>3</sup> 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, *Wy-padki drogowe. Aspekty kryminologiczne*, Warszawa 1986, s. 115–240; B. Hołyst, *Wiktymologia*, Warszawa 2011, s. 1094–1126 i podana tam literatura.

<sup>4</sup> A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 8.

i zachowania. Obserwowaną szybkość zmian, rewolucję naukowo-techniczną, postępy nauk społecznych, medycznych, psychologicznych obecnie można mierzyć wręcz postępowaniem 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 zindywidualizowanych 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. Normy zawarte w części ogólnej nie mogą być skostniałymi dogmatami, zupełnie nieprzystającymi do współczesnej przestępczości komunikacyjnej, czyli czynami określonymi jako przestępstwa *sensu stricto* techniczne. Są to przecież czyny 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 technik<sup>5</sup>. W odniesieniu do tej kategorii czynów dominująca jest metoda dedukcyjna, która we współczesnych warunkach ruchu drogowego wielokrotnie okazuje się zawodna. Do pojęć ogólnych aktualnych wiele lat wstecz naginane są nowe zjawiska, z czego nie może wynikać nic dobrego. Zasada indukcji w dalszym ciągu jest pomijana przez praktykę, a lekceważona lub pomijana przez teorię.

Prawo karne, jak również 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 oraz 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. Bachracha<sup>6</sup>, 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.

<sup>5</sup> Por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 9.

<sup>6</sup> A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia...*, s. 10.



Definicja „niebezpieczeństwa” nie została wypracowana. Wiadomo jednak, że zależna bywa od fachowych ocen biegłych sądowych, chociaż jest określeniem wybitnie prawnym. Aktualny pozostaje jednak pogląd, że podstawowe znaczenie ma powiązanie zasady przestrzegania ostrożności, co należy wiązać z wywołaniem niebezpieczeństwa jako pierwotnej (podstawowej) przyczyny przestępstw, jak również niektórych wykroczeń drogowych.

## 2. Uwarunkowania ostrożności

Przyczyny przestępstw oraz 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 społeczeństwa<sup>7</sup>. 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 się do wszelkich warunków, wielokrotnie nawet zaskakujących, aby nie narazić się na zarzut braku ostrożności. A. Bachrach<sup>8</sup> 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-przedmiotowy<sup>9</sup>.

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 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

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

<sup>8</sup> 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.

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

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 przepisów<sup>10</sup>.

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 połączonych z agresją<sup>11</sup>.

Stawiam przy tym znak równości między sprawcami oraz ofiarami. Owe ryzykowne decyzje w znaczącej większości nie sprowadzają niebezpieczeństwa, jak również nie kończą się wypadkiem, katastrofą bądź sprowadzeniem jej bezpośredniego niebezpieczeństwa. Wręcz przeciwnie, kryminalny skutek wywołuje nieznany procent ryzykownych zachowań. Można szacować, że nie więcej niż 20%, chociaż problem ten nie został zbadany. Wniosek ten wyprowadziłem na podstawie własnych badań empirycznych prowadzonych przez 4 lata. Nie podejmowałem przy tym próby nakreślenia portretów sprawców lub ofiar, gdyż tego rodzaju badania byłyby oparte na zbyt niepewnych podstawach, o czym będzie mowa w dalszej części opracowania. Podobnie nie przeprowadziłem badań nad ewentualnymi predyspozycjami uczestników ruchu do podejmowania ryzykownych zachowań. Mogłem jedynie ograniczyć się do przestępczego skutku będącego wynikiem podjęcia ryzykownych decyzji. Sam zaś skutek był tak prawdopodobny jak wygrana w ruletkę czy totolotka. Powyższe można rozumieć w ten sposób, że rozumienie ryzyka, jego mierzenie i ocenianie jego konsekwencji związane są z umiejętnością formułowania precyzyjnych prognoz dotyczących możliwego przebiegu przyszłych zdarzeń i dokonania wyborów między różnymi możliwościami. Kontrolowanie ryzyka wyznacza kierunek działań w różnych dziedzinach, w tym zagrożeń wypadkowością. Współczesne metody

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

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

postępowania wobec ryzyka oparte zostały na teorii prawdopodobieństwa, rachunku prawdopodobieństwa, teorii racjonalności itd. Jednak skonstruowanie modelu matematycznego, który zdawałby się wyjaśniać wszystkie zdarzenia, jak pisał P.L. Bernstein<sup>12</sup>, nie ułatwia wszystkiego, kiedy stajemy w obliczu zmagania powszechnego życia, konkretnych prób i błędów, niejednoznaczności faktów i siły ludzkich namiętności. Spór między ujęciem ilościowym, które odwołuje się do faktów zaobserwowanych w przeszłości, a subiektywną siłą przekonań nabiera z czasem głębszego znaczenia. Matematycznie zorientowany aparat wykorzystywany współcześnie do kontrolowania ryzyka zawiera załączki dehumanizującej, autodestrukcyjnej technologii.

W ostatnich latach liczba wypadków drogowych w Polsce utrzymuje się mniej więcej na podobnym poziomie – ok. 34 000. B. Hołyst<sup>13</sup> przeprowadził prognozę na rok 2022. Wynika z niej, że w 2022 r., z zastosowaniem metody Holta, wydarzy się 99 925 wypadków, a wedle tej samej metody z trendem gasnącym wydarzą się 83 704 wypadki<sup>14</sup>. Problem zatem będzie prawdopodobnie narastał. Dopóki jednak nie poznamy etiologii

<sup>12</sup> P.L. Bernstein, *Against the Gods. The remarkable story of risk*, New York 1996, s. 18–19.

<sup>13</sup> B. Hołyst, *Tendencje rozwojowe przestępczości do 2022 r.* [w:] *Prognozowanie kryminologiczne w wymiarze społecznym*, red. B. Hołyst, t. 1, *Metodologia, analiza, tendencje rozwojowe*, Warszawa 2017, s. 281–282.

<sup>14</sup> Należy dodać, że chodzi o wszystkie wypadki, w których istniały obrażenia ciała, a nie tylko te zdefiniowane prawnie jako wypadek drogowy – naruszenie czynności narządów ciała na okres powyżej dni siedmiu. Przykładowo:

- Niemcy – w 300 143 wypadkach zginęło 3 046 osób, a 384 270 zostało rannych,
- Włochy – w 172 183 wypadkach zginęło 3 173 osób, a 241 384 zostało rannych,
- Hiszpania – w 104 080 wypadkach zginęło 1 755 osób, a 139 358 zostało rannych,
- Belgia – w 37 699 wypadkach zginęło 646 osób, a 47 147 zostało rannych,
- Austria – w 35 736 wypadkach zginęło 416 osób, a 45 141 zostało rannych,
- Czechy – w 20 806 wypadkach zginęło 618 osób, a 25974 zostało rannych,
- Rumunia – w 31 146 wypadkach zginęło 1 864 osób, a 39 670 zostało rannych,
- Bułgaria – w 6 730 wypadkach zginęło 628 osób, a 8 499 zostało rannych.

Wydaje się więc, że prognozy B. Hołysta i tak są bardzo ostrożne, jeśli porównamy wielkości powyższych państw z Polską.

*Znaczna część wypadków nie trafia do statystyk – ocenia Janusz Popiel*, 2021, <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/rozmowy/znacznaz-czesc-wypadkow-drogowych-nie-trafia-do-statystyk-ocenia-> (dostęp: 10.05.2023 r.).

*J. Popiel, Ważne analizy, ale też wątpliwości (części 1–4)*, 2021, <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-1>, <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-2>, <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-3>, <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-4> (dostęp: 10.05.2023 r.).

Informacja jakoby to kierujący byli głównie sprawcami wypadków z pieszymi jest najprawdopodobniej nieprawdziwa. Jest oparta na nieweryfikowanych (po prawomocnych zakończeniach spraw) statystykach KGP. Badania na aktach sądowych wykonane przez Pieszą Polskę (brak dostępu do badań; przedstawicielka tej instytucji Katarzyna Grochowicka podała taką informację na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w trakcie prac nad omawianą ustawą w dniu 8.12.2020 r.: [https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/transmisja.xsp?documentId=39A8F74FE5F7BF53C125862C00417D20&symbol=TRANSMISJA\\_ARCH&info=T](https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/transmisja.xsp?documentId=39A8F74FE5F7BF53C125862C00417D20&symbol=TRANSMISJA_ARCH&info=T), dostęp: 10.05.2023 r.) wykazały, że „wielokrotnie częściej” sądy orzekają o winie pieszego. Zdaje się to potwierdzać doświadczenie biegłych.

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



**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)