

**Mirosław Kędzierski**

## **Typowe błędy w postępowaniu przygotowawczym o wypadki i katastrofy drogowe. Wybrane aspekty**

**Selected aspects of typical errors made in preparatory proceedings in road traffic disaster and accident related cases**

### **Streszczenie**

*Celem prezentacji jest zasygnalizowanie problemu istnienia niedociągnięć w postępowaniu przygotowawczym o wypadki i katastrofy drogowe i wskazanie ich skutków na wybranych przykładach.*

### **1. Wstęp**

Wieloletnia analiza zdarzeń drogowych prowadzona w Laboratorium Kryminalistycznym Komendy Wojewódzkiej Policji w Lublinie pozwala na wyciągnięcie wniosku, iż na każdym etapie postępowania przygotowawczego mogą zaistnieć błędy uniemożliwiające prawidłową rekonstrukcję zdarzenia, ocenę zachowania uczestników zdarzenia i w konsekwencji ustalenie sprawcy.

W niniejszym artykule przedstawiono wybrane etapy postępowania o wypadki i katastrofy drogowe, na których mogą wystąpić błędy, i na autentycznych przykładach omówiono wpływ takich błędów na wyniki postępowania. Wybrano etapy drażliwe, niemożliwe do powtórnego przeprowadzenia.

## 2. Ramy prawne i organizacyjne postępowania o wypadki i katastrofy drogowe w Policji

Postępowanie przygotowawcze w sprawach o zdarzenia drogowe ujęte jest w szerokich ramach prawnych i regułach działania.

Pojęcie katastrofy w ruchu lądowym pojawia się w art. 173 k.k. Artykuł ten przedstawia ogólną definicję, lecz nie precyzuje kryteriów uznania zdarzenia drogowego za katastrofę. Wykładnia została przedstawiona w uchwale Sądu Najwyższego z 28 lutego 1975 r.<sup>1</sup> Zgodnie z treścią tej uchwały kryterium rozróżnienia zdarzeń drogowych jest rozmiar jego skutków, tj. ilość osób, wartość mienia, rozległość i wielość przedmiotów.

Ze względu na nietypowość i złożony charakter zdarzenia, jakim jest katastrofa, w KWP w Lublinie powołany został Zespół oględzinowy miejsc przestępstw o charakterze terrorystycznym, katastrof oraz identyfikacji ciał ofiar.

Z uwagi na specyfikę zdarzenia drogowego obowiązujące w Policji reguły dotyczące czynności przygotowawczych w sprawach o zdarzenia drogowe rozróżniają pojęcie kolizji drogowej i wypadku drogowego. Taka klasyfikacja występuje w wytycznych nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie postępowania policjantów na miejscu zdarzenia drogowego<sup>2</sup>. Wytyczne te zawierają szczegółowy wykaz czynności do wykonania na miejscach obu typów zdarzeń drogowych, bez wyodrębnienia czynności do wykonania na miejscach katastrof drogowych. Czynności na miejscu katastrofy drogowej wykonywane są zgodnie z zasadami obowiązującymi na miejscach wypadków drogowych.

Z kolei czynności wykonywane podczas całego postępowania przygotowawczego regulują wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie wykonywania czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów<sup>3</sup>. Wytyczne te zawierają praktyczne aspekty czynności wynikających z kodeksu postępowania karnego.

W przypadku oględzin o skomplikowanym stanie faktycznym wytyczne te odwołują się do Procedur postępowania Policji podczas organizowania i przeprowadzania oględzin miejsca przestępstwa<sup>4</sup>. Procedury te uwzględniają m.in. oględziny sektorowe, które mają zastosowanie na miejscach rozległych.

---

1 OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

2 Dz.U. KGP nr 17, poz. 133.

3 Dz.U. KGP poz. 7.

4 Załącznik do pisma Komendanta Głównego Policji nr Ad-1078/2001 z dnia 7 sierpnia 2001 r.

### 3. Problem prawidłowej realizacji oględzin miejsca zdarzenia

Kluczową czynnością poprzedzającą oględziny miejsca zdarzenia jest zabezpieczenie miejsca zdarzenia. Zabezpieczenie to ma na celu zarówno niedopuszczenie do powstania zmian w jego rejonie, jak i zapewnienie bezpieczeństwa osób wykonujących czynności na jego terenie.

Ewentualne zmiany w rejonie miejsca zdarzenia przed rozpoczęciem oględzin miejsca zdarzenia mogą uniemożliwić ustalenie rzeczywistej przyczyny zaistnienia zdarzenia.

Przykładem wpływu takich zmian na ustalenie przyczyn zdarzenia może być wypadek polegający na czołowym zderzeniu mikrobusa z ciągnikiem siodłowym na prostym odcinku drogi. W wyniku oględzin miejsca zdarzenia ustalono, iż do zderzenia pojazdów doszło na pasie ruchu ciągnika siodłowego, po uprzedniej zmianie pasa ruchu mikrobusa. Ślady na miejscu zdarzenia nie pozwalały na wyjaśnienie przyczyn zmiany pasa ruchu mikrobusa. Hipoteza o ewentualnym wyprzedzaniu NN pojazdu przez kierującego mikrobusem jako przyczynę wypadku wskazywałaby na nieprawidłowe manewry tego kierującego. Z informacji uzyskanych jeszcze na miejscu zdarzenia wynikało natomiast, iż przed rozpoczęciem oględzin uprzątnięte zostało drzewo leżące na pasie ruchu mikrobusa w rejonie miejsca zderzenia, które najprawdopodobniej było przyczyną zmiany pasa ruchu tego pojazdu. W tym świetle ocena zachowania kierującego mikrobusem musiała ulec zmianie.

Początkowa faza oględzin miejsca zdarzenia, tzw. faza statyczna, ma na celu m.in. ocenę rozległości terenu, na którym występują ślady wypadku drogowego, ustalenie ukształtowania i oznakowania drogi. Niewystarczająca penetracja terenu może doprowadzić przykładowo do znalezienia mniejszej liczby śladów pozostawionych przez NN pojazd na miejscu potrącenia pieszego lub w skrajnym przypadku może doprowadzić do nieujawnienia zwłok ofiary wypadku drogowego.

Praktyka wskazuje, iż ślady związane z wypadkiem drogowym mogą występować na odcinku kilkuset metrów. Przykładem właściwej penetracji rejonu miejsca zdarzenia może być wypadek polegający na czołowym zderzeniu samochodu osobowego z ciągnikiem siodłowym na krętym, pagórkowatym terenie. W wyniku oględzin miejsca zdarzenia ustalono, iż do zderzenia pojazdów doszło na pasie ruchu ciągnika siodłowego, po uprzedniej zmianie pasa ruchu samochodu osobowego. Również w tym przypadku kluczowym zadaniem było ustalenie przyczyny zmiany pasa ruchu samochodu osobowego. Położenie miejsca zderzenia pojazdów bezpośrednio za łukiem drogi mogło wskazywać na nadmierną prędkość samochodu osobowego jako przyczynę niekontrolowanej zmiany pasa ruchu. Właściwa

penetracja rejonu miejsca zdarzenia doprowadziła do znalezienia plamy tłustej cieczy zalegającej na odcinku blisko 200 m przed miejscem zderzenia pojazdów, na torze ruchu samochodu osobowego. Późniejsza rekonstrukcja zdarzenia wykazała, iż plama ta najprawdopodobniej była przyczyną zmiany pasa ruchu samochodu osobowego, a początkowa prędkość tego pojazdu umożliwiałyby bezpieczne pokonanie łuku drogi na czystej nawierzchni jezdni.

Doświadczenie ekip dochodzeniowo-śledczych kierowanych na oględziny miejsca zdarzenia pozwala na ukierunkowanie poszukiwań śladów na ślady charakterystyczne dla danego rodzaju zdarzenia. Nieznajomość wachlarza śladów lub pośpiech podczas oględzin miejsca zdarzenia może doprowadzić do pominięcia śladów typowych i istotnych. Przykładem pomijanego typowego śladu może być pozornie błahy ślad w postaci obsypanego z podwozia pojazdu błota. Ślad taki powstaje na skutek wstrząsu wywołanego zderzeniem pojazdów i ze względu na stosunkowo krótki pozderzeniowy odrzut wyznacza miejsce zderzenia pojazdów. Obecnie ze względu m.in. na konstrukcję współczesnych pojazdów zasób śladów wypadku drogowego jest ograniczony i pominięcie takiego śladu może uniemożliwić ustalenie miejsca zderzenia pojazdów.

Poszukiwanie śladów na miejscu zdarzenia drogowego może być utrudnione w przypadku wystąpienia śladów nietypowych. Ślady takie mogą mieć szczególną wartość dowodową.

Przykładem nietypowego śladu wskazującego na przedwypadkowe uszkodzenia zawieszenia pojazdu może być ślad znaleziony na miejscu wypadku polegającego na czołowym zderzeniu samochodu ciężarowego z samochodem osobowym na prostym odcinku drogi. W wyniku oględzin miejsca zdarzenia ustalono, iż do zderzenia pojazdów doszło na pasie ruchu samochodu osobowego, po uprzedniej zmianie pasa ruchu samochodu ciężarowego. Na jezdni, na torze ruchu samochodu ciężarowego, znaleziono ślad blokowania koła o nieregularnym rozkładzie smug pochodzących od klocków bieżnika opony. Nieregularny rozkład smug w obrębie śladu wskazywał na niestabilny kontakt koła z nawierzchnią, wynikający najprawdopodobniej z nieprawidłowego działania przedniego zawieszenia samochodu ciężarowego. Późniejsze badania elementów zawieszenia samochodu ciężarowego i rekonstrukcja zdarzenia wykazały, iż przyczyną niekontrolowanej zmiany pasa ruchu samochodu ciężarowego najprawdopodobniej było rozdzielenie resoru przedniego zawieszenia tego pojazdu.

Zadaniem grupy dochodzeniowo-śledczej na miejscu oględzin zdarzenia drogowego jest m.in. właściwe udokumentowanie śladów, a w szczególności ich kształtu, lokalizacji

względem przyjętej bazy wymiarowej, postaci i wielkości. Nieznajomość metod dokumentowania śladów lub pośpiech mogą doprowadzić do pominięcia istotnych cech śladów.

Przykładem wpływu lakoniczności opisu śladów na ustalenie przyczyn zdarzenia może być wypadek polegający na czołowym zderzeniu samochodów osobowych BMW i Volkswagen w rejonie łuku drogi. W wyniku oględzin miejsca zdarzenia ustalono, iż do zderzenia pojazdów doszło po uprzedniej zmianie pasa ruchu samochodu BMW, po pokonaniu łuku drogi. Podczas oględzin miejsca zdarzenia znaleziono ślady hamowania samochodu Volkswagen powstałe przed zderzeniem. Zwykle ślady kół pojazdu stanowią podstawę m.in. do wnioskowania o torze i sposobie ruchu pojazdu. Na podstawie lokalizacji tych śladów podczas oględzin miejsca zdarzenia ustalono, iż samochód Volkswagen, który zaznaczył te ślady, pierwotnie poruszał się swoim pasem ruchu, co z kolei wskazywało na zmianę pasa ruchu samochodu BMW jako przyczynę zaistnienia wypadku, prawdopodobnie w wyniku nadmiernej prędkości na łuku drogi. Nadmiernie uproszczony sposób opisu śladów hamowania umożliwił jednak odmienną ocenę toru ruchu samochodu Volkswagen w fazie bezpośrednio poprzedzającej hamowanie. Przedstawiona w trakcie późniejszego postępowania opinia prywatna stawiała tezę o pierwotnym torze ruchu samochodu Volkswagen lewym pasem ruchu. Taka interpretacja lakonicznego opisu śladów hamowania całkowicie zmieniała ocenę przyczynienia uczestników zdarzenia do spowodowania wypadku – uzasadniała zmianę pasa ruchu samochodu BMW jako reakcję na nieprawidłowy przedwypadkowy tor ruchu samochodu Volkswagen.

Należy w tym miejscu przypomnieć, iż obecnie istnieją sposoby i metody eliminujące błędy pomiarowe i niedokładności odwzorowania kształtu. Prokuratorzy prowadzący oględziny lub nadzorujący postępowanie winni mieć na uwadze możliwość zastosowania istniejących metod i systemów. Przykładowo w garnizonie lubelskim od 2009 r. funkcjonują laserowe systemy pomiarowe na miejscach zdarzeń. W znacznym uproszczeniu można określić te systemy jako geodezyjne tachimetry z kryminalistycznym oprogramowaniem. Systemy te służą do wykonywania pomiarów dowolnych punktów w przestrzeni i są nieocenione na miejscach zdarzeń drogowych.

Tego typu systemy funkcjonują również w innych województwach.

LK KWP w Lublinie dysponuje również możliwościami uzupełnienia informacji z miejsca zdarzenia w oparciu o fotogrametryczną analizę dokumentacji fotograficznej. Jeżeli dokumentacja fotograficzna przedstawia ślady, przedmioty istotne dla analizy zdarzenia, które były pominięte w pozostałej dokumentacji oględzinowej, to można podjąć próbę ustalenia

brakujących rozmiarów, lokalizacji śladów bezpośrednio ze zdjęcia. O ile konkretna fotografia spełnia niezbędne wymogi, to może zostać przekształcona z typowego rzutu ukośnego na wyskalowany rzut poziomy. Tak przetworzone zdjęcie umożliwia odczytanie brakujących informacji. Możliwości zastosowania fotogrametrii przedstawiono na przykładzie śladu blokowania koła z charakterystycznym punktem zmiany kierunku przebiegu śladu. Taki element śladu stanowi podstawę do jednoznacznego wskazania położenia pojazdu w momencie zderzenia. Gwałtowna zmiana kierunku przebiegu śladu jest skutkiem przyłożenia zewnętrznego impulsu siły, a więc zderzenia pojazdów. Zmierzenie lokalizacji punktu zmiany kierunku przebiegu śladu jest więc konieczne do określenia miejsca zderzenia pojazdów. Lokalizację tego charakterystycznego punktu śladu pominięto w dokumentacji oględzinowej. Informację tę uzupełniono poprzez fotogrametryczną transformację zdjęć.

Cechą szczególną oględzin miejsca zdarzenia drogowego jest zabezpieczanie śladów lub nośników śladów głównie poprzez ich utrwalanie w dokumentacji oględzinowej, a w mniejszym stopniu fizyczne zabezpieczanie. Niemniej jednak wielokrotnie zachodzi konieczność zabezpieczenia przedmiotów, śladów lub nośników śladów. Szczególnie wartościowym dowodem w sprawie może być coraz powszechniej występujący zapis monitoringu. Warto przypomnieć, iż obecnie monitoring instalowany jest również w pojazdach komunikacji publicznej. Praktyka wskazuje, iż zapis taki niejednokrotnie bywa jedyną podstawą do zweryfikowania sprzecznych relacji uczestników zdarzenia.

#### **4. Problem prawidłowej realizacji oględzin pojazdów**

Zgodnie z wytycznymi nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie wykonywania czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów oględziny pojazdu prowadzi przeszkolony funkcjonariusz komórki ruchu drogowego lub inny policjant, lecz przy udziale biegłego. Zasady te mają na celu zapewnienie optymalnego przebiegu oględzin pojazdu. Niemniej jednak występują przypadki pobieżnie wykonywanych oględzin pojazdu, które pomijają istotne informacje o pojeździe i jego powypadkowym stanie.

Jednym z celów prowadzenia oględzin pojazdu jest ustalenie stanu głównych podzespołów. Wielokrotnie w rubrykach protokołu pojazdu dotyczących stanu poszczególnych podzespołów spotyka się zapis „brak możliwości sprawdzenia” i wynikać on może z warunków, w jakich pojazd i jego podzespoły poddawane są oględzinom. Położenie pojazdów na miejscu zderzenia wyraźnie odbiega od optymalnych warunków badania

pojazdów (niekorzystne warunki atmosferyczne, terenowe, zniszczenia pojazdów). Istnieją jednak przypadki nieuzasadnionego odstąpienia od wykonania czynności. Klasycznym przykładem jest próba drogowa. W sytuacji gdy uszkodzenia pojazdu są stosunkowo niewielkie (np. po potrąceniu pieszego czy kierującego rowerem), istnieje możliwość wykonania takiej próby i sprawdzenia stateczności ruchu i hamowania pojazdu, a przy użyciu prostych urządzeń pomiarowych zmierzenia opóźnienia hamowania pojazdu. Wartość opóźnienia hamowania jest istotnym parametrem przy późniejszym szacowaniu prędkości początkowej pojazdu i analizie możliwości uniknięcia zdarzenia. Ze względu na złożone warunki środowiskowe, atmosferyczne, konstrukcyjne pojazdu późniejsze ustalenie wartości opóźnienia hamowania może być niemożliwe nawet podczas eksperymentu procesowego.

Kolejnym celem prowadzenia oględzin pojazdu jest opis jego uszkodzeń i śladów występujących na pojeździe. Opis w formie ewidencji uszkodzonych elementów jest nieprzydatny z punktu widzenia kryminalistycznej rekonstrukcji zdarzenia. Brak rozgraniczenia na ślady kontaktowe – pierwotne i indukcyjne – wtórne uniemożliwia właściwą ocenę kontaktu pojazdu z przeszkodą. Z kolei brak opisu głębokości deformacji nadwozia uniemożliwia oszacowanie ekwiwalentu prędkości zderzenia – składowej prędkości początkowej pojazdu. W takiej sytuacji wydanie pojazdu bezpośrednio po wykonaniu oględzin wyklucza uzupełnienie tych informacji.

Niejednokrotnie podczas oględzin pojazdu zachodzi potrzeba zabezpieczenia elementów pojazdów lub nośników informacji. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia elementów pojazdu, których ewentualne uszkodzenie przed wypadkiem mogło mieć wpływ na zaistnienie zderzenia, celowe jest zabezpieczenie pojazdu i zlecenie badania stanu technicznego.

Prowadzący oględziny musi ponadto ocenić, czy istnieje konieczność zabezpieczenia innych elementów pojazdu, np. takich jak żarówki, elementy odblaskowe, pasy bezpieczeństwa etc., lub też nośników śladów, takich jak zapis tachografu, monitoring etc.

Należy pamiętać, iż zapis tachografu cyfrowego, zawierający informacje o prędkości ruchu pojazdu, zachowywany jest jedynie przez 24 godziny pracy pojazdu.

Zabezpieczenie takich elementów po zwróceniu pojazdu może być niemożliwe lub też wartość dowodowa takich elementów może być znikoma.

## **5. Powypadkowe badanie stanu technicznego pojazdów**

Prowadzący oględziny miejsca zdarzenia drogowego musi ocenić, na ile stan techniczny pojazdów mógł mieć wpływ na zaistnienie i przebieg zdarzenia, i ewentualnie podjąć decyzję

o ich zabezpieczeniu do dalszych badań stanu technicznego przez biegłego.

Szczególnie w przypadku nietypowego sposobu ruchu pojazdu przed zderzeniem błędem byłoby odstępianie od badań jego stanu technicznego.

Badania stanu technicznego pojazdu mają na celu udokumentowanie uszkodzeń nadwozia, ewentualnie podwozia, śladów kontaktu z przeszkodą, ocenę stanu poszczególnych podzespołów i określenie mechanizmu powstania ewentualnych uszkodzeń podzespołów.

Truizmem jest stwierdzenie, iż znaczący wpływ na jakość przeprowadzonych badań mają warunki, w jakich wykonuje się badania. Powszechne są jednak badania stanu technicznego pojazdów na miejscu zdarzenia, gdy warunki badawcze daleko odbiegają od optymalnych. Szczególnie w przypadku pojazdów ciężkich lub istotnie zniszczonych badanie ich stanu technicznego na miejscu zdarzenia może skutkować błędnymi ustaleniami.

Przykładem wpływu błędnych ustaleń, poczynionych podczas badań stanu technicznego, na ocenę przyczyn zaistnienia zdarzenia może być opisywany wyżej wypadek polegający na czołowym zderzeniu samochodu ciężarowego z samochodem osobowym na prostym odcinku drogi. Zderzenie pojazdów w tym wypadku wynikało ze zmiany pasa ruchu samochodu ciężarowego bezpośrednio przed samochodem osobowym. W tej sprawie zlecono badania stanu technicznego samochodu ciężarowego, które wykonane zostały bezpośrednio na miejscu zdarzenia. Ze względu na położenie pojazdu na boku dostęp do wszystkich istotnych podzespołów był wyraźnie utrudniony. Pomimo tych ograniczeń biegły zbadał stan techniczny pojazdu i ocenił, iż był on sprawny technicznie przed wypadkiem i spełniał wymogi dopuszczenia do ruchu po drogach publicznych. Wniosek o sprawności technicznej pojazdu przed wypadkiem jednoznacznie wskazywał, iż zmiana pasa ruchu tego pojazdu była wynikiem nieprawidłowych manewrów podjętych przez kierującego.

W przedmiotowej sprawie zlecono dodatkowo badania metalograficzne rozdzielonego resoru, które wykazały, iż pęknięcie resoru było zmęczeniowe i było wynikiem zmiennych obciążeń eksploatacyjnych. Zmęczeniowe rozdzielenie resoru mogło nastąpić przed wypadkiem i być przyczyną samoczynnej zmiany toru ruchu pojazdu. Analiza śladów pozostawionych przez samochód ciężarowy przed zderzeniem potwierdziła wniosek o uszkodzeniu zawieszenia pojazdu przed zderzeniem. W tym świetle ocena przyczyn niewłaściwego toru ruchu samochodu ciężarowego i zachowania kierującego nim musiała ulec zmianie.

Kolejnym problemem pojawiającym się w opiniach z zakresu badania stanu technicznego pojazdu jest nieuprawniona kategoryczność wniosków. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie



zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach w celu określenia sprawności pojazdu wymagane jest zbadanie ponad 600 punktów pojazdu. Wniosek w opinii o sprawności pojazdu, który nie został w ten sposób przebadany, jest nieuprawniony. Badania powypadkowe pojazdów nie wymagają sprawdzenia wszystkich tych punktów, ale głównych podzespołów. Jednak i w tak ograniczonym zakresie badań nieuprawniony jest wniosek o sprawności pojazdu. Przykładowo niedziałanie systemu ABS w pojeździe stanowi podstawę do określenia stanu technicznego pojazdu jako niezadowolający – „niesprawny”. Sprawdzenie prawidłowości działania systemu ABS w pojeździe unieruchomionym na miejscu zdarzenia, bez zaawansowanych systemów diagnostycznych, jest niemożliwe. Ta informacja może mieć bardzo istotne znaczenie do oceny ruchu pojazdu w trakcie wypadku. Innym przykładem może być kluczowy parametr w ocenie możliwości uniknięcia wypadku, a mianowicie opóźnienie hamowania pojazdu. Ten parametr również jest niemożliwy do zmierzenia na pojeździe unieruchomionym na miejscu zdarzenia.

Optymalnym rozwiązaniem byłoby zabezpieczanie pojazdów i zlecenie badań na stacjach diagnostycznych.

## **6. Oględziny i sądowo-lekarska sekcja zwłok, badania i ocena obrażeń ciała uczestników zdarzenia**

Obrażenia ciała uczestnika zdarzenia są podstawowym kryterium kwalifikacji prawnej zdarzenia. Ze względu na specyfikę rekonstrukcji wypadków drogowych postanowienie o powołaniu biegłego w celu oceny obrażeń ciała uczestnika zdarzenia winno zawierać dodatkowo polecenie oceny obrażeń pod kątem mechanizmu powstania obrażeń. Rzetelna analiza obrażeń ciała pieszego może wskazywać na kierunek działania siły uderzenia na ciało, a tym samym wskazywać usytuowanie osoby względem uderzającego pojazdu. Ustalenia te są podstawą do oceny kierunku przemieszczania osoby.

Analogiczny problem występuje w przypadku sekcji i oględzin zwłok uczestnika zdarzenia. Podstawowym zadaniem sekcji zwłok jest ocena przyczyn zgonu, jednak ze względu na późniejszą rekonstrukcję zdarzenia celowe jest rozszerzenie badań o markery biologiczne.

Praktyka wskazuje, iż niejednokrotnie wnioski z analizy mechanizmu powstania obrażeń ciała uczestnika zdarzenia są jedyną podstawą do określenia jego sposobu przemieszczania i zweryfikowania relacji uczestników zdarzenia w tej kwestii.

## **7. Ocena prawna zachowania uczestników zdarzenia w świetle obowiązujących przepisów**

Obowiązki uczestników ruchu wynikające z regulacji prawnych są kluczowym elementem analizy możliwości uniknięcia zdarzenia i oceny przyczynienia do zaistnienia zdarzenia. Dla biegłych z zakresu technicznej rekonstrukcji zdarzenia drogowego w tym miejscu analizy rodzi się problem właściwej oceny obowiązków uczestników zdarzenia. Biegli, zwykle inżynierowie, wkraczają w ten sposób w obszar kompetencji organu procesowego i prawników. Problem staje się tym bardziej istotny, im bardziej niejednoznaczne są uregulowania prawne.

Jednym z powodów utrudnionej oceny obowiązków jest rozproszenie przepisów. Przykładem mogą być obowiązki ciążące na kierującym pojazdem zbliżającym się do oznakowanego przejścia dla pieszych. W myśl ustawy Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Dodatkowo zgodnie z rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych kierujący pojazdem, zbliżając się do oznakowanego przejścia dla pieszych, obowiązany jest zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się w tym miejscu lub na nie wchodzących.

Niejednokrotnie występują nowelizacje przepisów odmienne w treści. Przykładowo uprzednio obowiązujące Prawo o ruchu drogowym zabraniało kierującemu rowerem na przejeździe dla rowerzystów wjeżdżania bezpośrednio przed jadący pojazd – analogicznie dla pieszych. Natomiast nowelizacja Prawa o ruchu drogowym uchyliła ten zapis. Taka zmiana całkowicie modyfikuje ocenę możliwości uniknięcia i przyczynienia do zaistnienia zdarzenia.

Największe trudności powoduje jednak niejednoznaczność przepisów. Biegli zwykle posiłkują się wszelkiego rodzaju wykładniami prawa, lecz stanowiska judykatury bywają odmienne. Jako przykład można podać nadal nierozstrzygniętą ocenę obowiązku kierującego zmieniającego kierunek ruchu dodatkowego upewnienia się, czy bezpośrednio przed zmianą pasa ruchu nie jest wyprzedzany przez inny pojazd. Odmienne oceny przedstawiono w wyroku SN z dnia 8 marca 2006 r. (sygn. IV KK 416/05) oraz postanowieniu SN z dnia 8 stycznia 2013 r. (sygn. III KK 109/12).

Konsekwencją takiego stanu prawnego może być całkowicie odmienna ocena

zachowania uczestników zdarzenia.

### **Abstract**

The purpose of this article is to signal deficiencies in preparatory proceedings concerning offences against safety in traffic, as well as consequences thereof based on selected examples.