



**Jacek
Książopolski**

Jak biegły do spraw wypadków drogowych „może” wypowiadać się o intencjach obwinionego?

Streszczenie

Artykuł przedstawia metodę opiniowania zdarzeń drogowych, udokumentowanych zapisem monitoringu, w których istnieje podejrzenie świadomego sprowokowania kolizji przez jednego z uczestników. Rozważania oparto na konkretnym zdarzeniu, w którym taką możliwość sugerowały zarówno dowody osobowe, jak i informacje o uczestniczeniu jednego z kierujących w dużej ilości podobnych zdarzeń drogowych. Pomimo że w przedmiotowej sprawie pytania skierowane do biegłego były sformułowane wyjątkowo ogólnikowo, to w istocie sprowadzały się do ustalenia, czy intencją obwinionego – kierującego, posiadającego pierwszeństwo przejazdu, było sprowokowanie zderzenia w okolicznościach wskazujących na odpowiedzialność drugiego uczestnika zdarzenia za jego wystąpienie. Oczywistym jest, że bezpośrednia odpowiedź na tego typu pytania byłaby skazana na zarzut przekroczenia kompetencji, ale odpowiednio przygotowana analiza może dać organowi procesowemu podstawę do samodzielnego ustalenia, jakie były intencje obwinionego.

Słowa kluczowe

Monitoring, prędkość, kolizja, zderzenie, skrzyżowanie, ruch okrężny, wyłudzenie, kompetencje biegłego.

Otrzymano 28 sierpnia 2021 r., zatwierdzono do druku 5 października 2021 r.

* * *

1. Wstęp

Nawet początkujący biegły do spraw wypadków drogowych ma świadomość, że ocena zeznań uczestników zdarzenia oraz wyjaśnień obwinionego lub oskarżonego jest kompetencją wyłącznie sądu. Tym bardziej zaskakującym było pytanie o intencje określonego działania. Takie kwestie pojawiają się jednak, w mniej lub bardziej zawołowanej formie, nie tylko na sali sądowej, ale nawet w pisemnych postanowieniach zlecających wykonanie opinii – przede wszystkim

w sprawach karnych, ale także w postępowaniach cywilnych. Mogą one dotyczyć nie tylko zderzeń pojazdów, ale także wypadków prowokowanych przez pieszych.

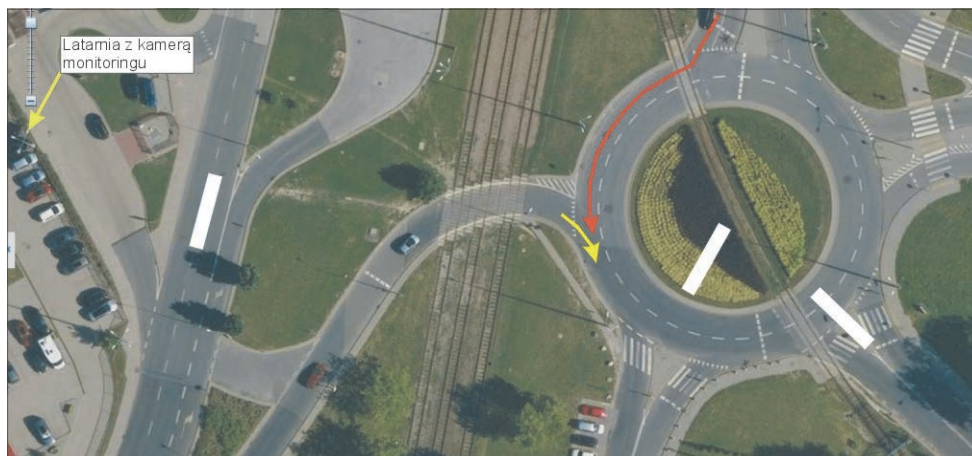
Jak więc biegły do spraw ruchu drogowego miałby ocenić, czy manewry, które ostatecznie zakończyły się kolizją, wynikały ze świadomego – złego zamiaru kierującego? Czy dane zdarzenie jest kolejnym nieszczęśliwym przypadkiem wyjątkowego pechowca czy może uczestniczący w nim (o znacznej wartości) samochód, poprzez wielokrotne wypłaty odszkodowań za jego uszkodzenia jest podstawą funkcjonowania właściciela?

Oczywiście biegły nie może udzielić bezpośredniej odpowiedzi na tak stawiane pytania. W niektórych jednak przypadkach, dysponując dostatecznymi dowodami (np. zapisem wideo), może przeprowadzić analizy, w wyniku których powstanie materiał umożliwiający sądowi jednoznaczną interpretację ocenianego działania – tak jak w opisanej poniżej kolizji.

2. Przebieg kolizji

2.1. Miejsce kolizji

Do opiniowanej kolizji doszło na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym, nieposiadającym sygnalizacji świetlnej. Rycina 1 przedstawia fotografię lotniczą miejsca zdarzenia oraz jego otoczenia. Na tej rycinie strzałka koloru czerwonego symbolicznie pokazuje kierunek ruchu samochodu kierowanego przez obwinionego, a koloru żółtego przez świadka – drugiego uczestnika zdarzenia. Do zderzenia pojazdów doszło tuż po wjechaniu samochodu świadka na jezdnię obwodni ronda.



Ryc. 1. Fotografia lotnicza miejsca zdarzenia.

Na omawianym skrzyżowaniu obowiązywała organizacja ruchu wynikająca, z prawidłowo ustawionych znaków A-7 „ustąp pierwszeństwa” oraz C-12 „ruch

okrężny”. Kwestia pierwszeństwa przejazdu uczestników zdarzenia przez skrzyżowanie nie mogła budzić wątpliwości.

2.2. Warunki wystąpienia kolizji

Infrastruktura drogowa miejsca, w którym doszło do kolizji była stosunkowo nowa. Z racji położenia w reprezentacyjnej części miasta, została ona zaprojektowana i wykonana z dużą starannością, co przejawiało się np. w bardzo dobrym oznakowaniu oraz oświetleniu. Z tych powodów warunki atmosferyczne i natężenie ruchu nie mogły mieć istotnego wpływu na zaistnienie kolizji. Należy jednak zauważyć, że przedmiotowe zdarzenie wystąpiło w porze dużego natężenia ruchu (w piątek około godz. 17) na mokrej nawierzchni, podczas lekkiego deszczu.

2.3. Relacje kierujących

Obwiniony (kierujący samochodem, którego tor ruchu symbolizuje strzałka koloru czerwonego na ryc. 1) wyjaśnił, że poruszając się po obwodni rondo nie zmieniał pasa ruchu, zaś kolizja wystąpiła z powodu nagłego wjazdu drugiego pojazdu na drogę z pierwszeństwem. Równocześnie przywołał on długą listę przepisów, które – jego zdaniem – zostały naruszone przez kierującego pojazdem wjeżdżającym na obwiednię ronda.

Kierujący pojazdem wjeżdżający na rondo (którego tor ruchu przedstawia strzałka koloru żółtego na ryc. 1) zeznał, że przed wjazdem na skrzyżowanie upewnił się o możliwości bezpiecznego zrealizowania tego zamiaru. Podał on także kilka szczegółowych informacji, między innymi o tym, że zauważył nadjeżdżający pojazd kierowany przez obwinionego, który zwiększył swoją prędkość, jechał pasem częściowo lewym a częściowo prawym obwiedni ronda. Według świadka obwiniony nie zrobił żadnego manewru w celu uniknięcia kolizji, a wręcz przeciwnie patrząc na prawo (w stronę samochodu świadka) uderzył całym impetem nie próbując hamować.

Przedstawione powyżej relacje są w zasadzie typowymi dla kolizji, których miejscem jest skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Najczęściej, zgromadzone w takich przypadkach, dowody materialne nie pozwalają na potwierdzenie wersji przebiegu zdarzenia deklarowanej przez któregośkolwiek z jego uczestników, a obwinionym (inaczej, niż w opisywanym przypadku) zazwyczaj jest kierujący pojazdem wjeżdżającym na rondo [2].

3. Analiza dowodów materialnych

Zgromadzonymi w przedmiotowej sprawie dowodami materialnymi były m.in. protokoły oględzin obu samochodów z dołączonymi do nich (niskiej jakości) czarno-białymi wydrukami fotografii oraz zapis z kamery monitoringu wizyjnego, która była zamontowana na latarni w miejscu wskazanym na ryc. 1.

Analiza śladów udokumentowanych na fotografiach, a przedstawiających uszkodzenia pojazdów oraz porównanie ich sylwetek wskazały, że w chwili kontaktu samochód obwinionego nie był hamowany i poruszał się z większą prędkością niż samochód świadka. Natomiast pojazd świadka był wówczas intensywnie hamowany. Wnioski te nie były jednak wystarczające dla potwierdzenia którejkolwiek z występujących wersji przebiegu zdarzenia.

Kluczowym w sprawie dowodem materialnym okazał się zapis monitoringu. Biegłemu udostępniono film w formacie *.ave, charakteryzujący się rejestracją 25 klatek w ciągu 1 sekundy. Na każdym kadrze podana była chwila jego rejestracji z dokładnością do tysięcznych części sekundy.

Na nagraniu, do chwili wystąpienia przedmiotowego zdarzenia zaobserwowano 20 przejazdów zrealizowanych w sposób odpowiadający przejazdowi skrzyżowania wykonanemu przez obwinionego. Na wstępnym etapie analiz tego doświadczenia zaobserwowano również, że nieobrotowa kamera, zamontowana na wysokiej latarni, na skutek podmuchów wiatru nieznacznie zmieniała swoje położenie, co jednak nie wpływało na możliwości wykonania analizy. W obszarze rejestrowanym przez kamerę znajdowały się latarnie oraz słupki znaków drogowych, których pionowe elementy przyjęto jako znaczniki do ustalenia położenia pojazdów poruszających się po obwodni ronda (ryc. 2).



Ryc. 2. Wybór znaczników położenia dla analizy ruchu samochodów po obwodni ronda.

Należy dodać, że poza jedną latarnią, znaczniki te znajdowały się w pobliżu zewnętrznej krawędzi obwiedni ronda, co niewątpliwie pozytywnie wpływało na dokładność prowadzonej analizy.

W czasie analizy, stosując metodykę opisaną w [3] ustalone zostały czasy, jakie potrzebne były na pokonanie odcinków pomiędzy kolejnymi znacznikami położenia przez pojazdy, których przejazd został utrwalony przez kamerę monitoringu. Jak już wspomniano, pierwsze 20 przejazdów zostało zrealizowanych przez przypadkowych uczestników ruchu, natomiast przejazd 21 wykonał obwiniony.

Na ryc. 3–7 przedstawiono sposób ustalania czasów przejazdu samochodu kierowanego przez obwinionego (pojazd wskazany strzałką) do kolejnych znaczników.



Ryc. 3. Dojazd samochodu obwinionego do znacznika „A”.



Ryc. 4. Dojazd samochodu obwinionego do znacznika „B”.



Ryc. 5. Dojazd samochodu obwinionego do znacznika „C”.



Ryc. 6. Dojazd samochodu obwinionego do znacznika „D”.



Ryc. 7. Dojazd samochodu obwinionego do znacznika „E”.

Z uwagi na zatrzymanie się pojazdów po kolizji blisko miejsca jej wystąpienia i wynikającą z tego zmianę ogólnej sytuacji drogowej, nie było zasadnym badanie czasów przejazdów następných pojazdów, jakie zostały zarejestrowane po wystąpieniu przedmiotowego zdarzenia. Uznano, że wówczas zachowanie kierujących nie było już naturalne.

W tabeli 1 podano czas, w którym kolejne obserwowane pojazdy dojechały do poszczególnych znaczników położenia. Czas ten był każdorazowo odczytywany ze stempla czasowego widocznego na poszczególnych kadrach. Tabela 2 przedstawia z kolei czasy pokonania odcinków między kolejnymi znacznikami położenia (AB, BC, CD, DE) przez obserwowane samochody, natomiast tabela 3 procentowy udział czasu przejazdu poszczególnych odcinków w odniesieniu do czasu przejazdu całego analizowanego odcinka (AE). Czcionką koloru czerwonego wyróżniono wartości dotyczące przejazdu obwinionego. Ryciny 8–12 są wizualizacją wyników przedstawionych w tabelach 1–3.

Tabela 1. Czas dojazdu do kolejnych znaczników położenia [s].

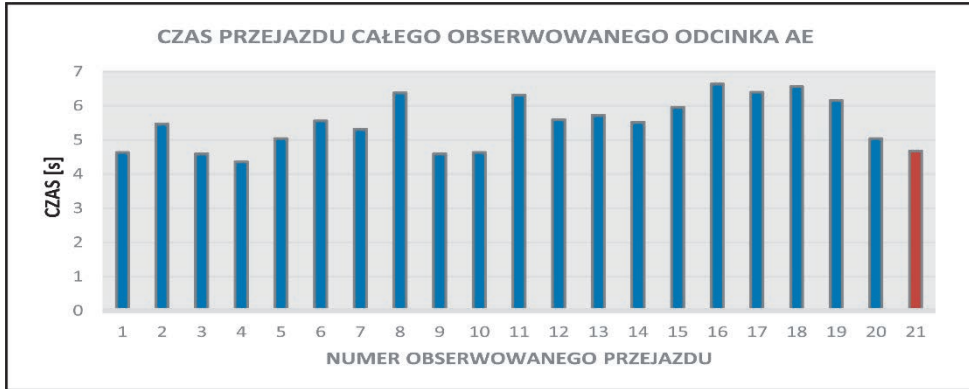
Lp.	Chwila dojazdu do znacznika:				
	A	B	C	D	E
1	3,036	5,197	5,877	6,357	7,677
2	4,677	7,037	7,997	8,557	10,157
3	7,597	9,797	10,437	10,917	12,197
4	9,517	11,557	12,197	12,637	13,877
5	12,877	15,197	15,957	16,477	17,917
6	16,197	18,357	19,317	19,957	21,757
7	25,477	28,157	28,917	29,397	30,797
8	42,717	45,677	46,597	47,237	49,097
9	56,717	58,837	59,557	60,037	61,317
10	1,197	4,117	4,997	5,557	7,157
11	10,517	13,917	14,717	15,277	16,837
12	16,917	19,837	20,597	21,717	22,517
13	19,557	22,317	23,157	23,757	25,277
14	32,917	35,558	36,358	36,918	38,438
15	35,318	38,198	39,078	39,678	41,278
16	38,198	41,438	42,478	43,118	44,838
17	43,758	47,078	47,958	48,558	50,158
18	13,527	17,007	17,887	18,487	20,087
19	34,647	37,927	38,767	39,327	40,807
20	40,047	42,407	43,127	43,647	45,087
21	46,287	49,127	49,647	50,007	50,967

Tabela 2. Czas przejazdu odcinków pomiędzy kolejnymi znacznikami [s].

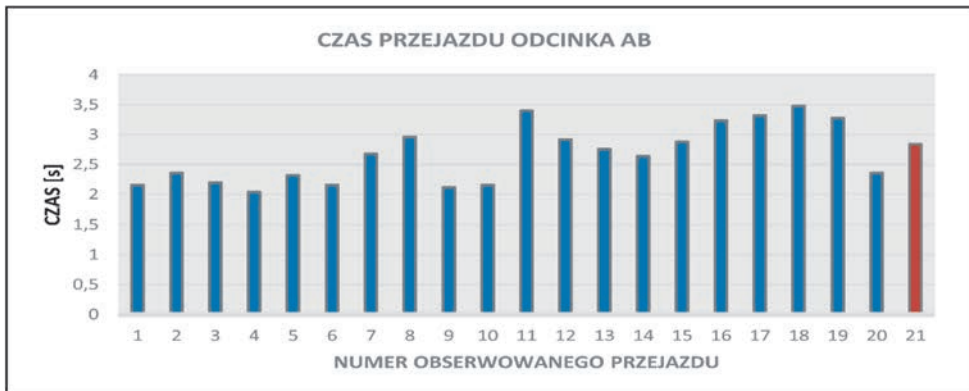
Lp.	AB	BC	CD	DE	AE	Lp.	AB	BC	CD	DE	AE
1	2,16	0,68	0,48	1,32	4,64	11	3,40	0,80	0,56	1,56	6,32
2	2,36	0,96	0,56	1,60	5,48	12	2,92	0,76	0,52	1,40	5,60
3	2,20	0,64	0,48	1,28	4,60	13	2,76	0,84	0,60	1,52	5,72
4	2,04	0,64	0,44	1,24	4,36	14	2,64	0,80	0,56	1,52	5,52
5	2,32	0,76	0,52	1,44	5,04	15	2,88	0,88	0,60	1,60	5,96
6	2,16	0,96	0,64	1,80	5,56	16	3,24	1,04	0,64	1,72	6,64
7	2,68	0,76	0,48	1,40	5,32	17	3,32	0,88	0,60	1,60	6,40
8	2,96	0,92	0,64	1,86	6,38	18	3,48	0,88	0,60	1,60	6,56
9	2,12	0,72	0,48	1,28	4,60	19	3,28	0,84	0,56	1,48	6,16
10	2,16	0,68	0,48	1,32	4,64	20	2,36	0,72	0,52	1,44	5,04
21	2,84	0,52	0,36	0,96	4,68						

Tabela 3. Procentowy udział czasu przejazdu poszczególnych odcinków w czasie pokonania całego obserwowanego odcinka (AE) [%].

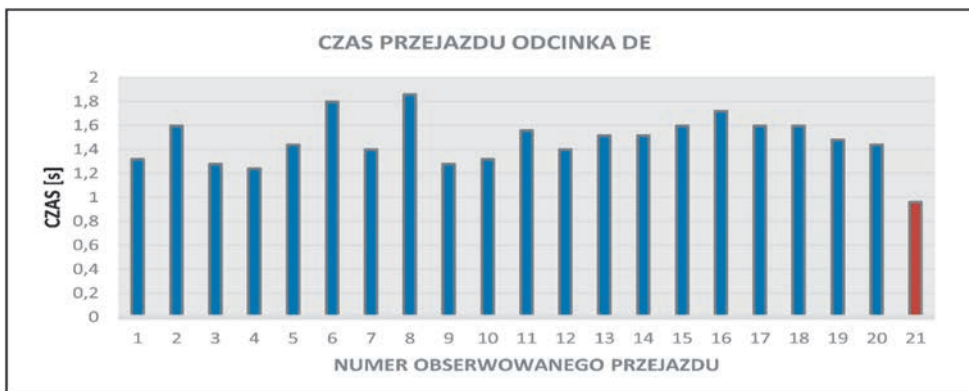
Lp.	AB/ AE	BC/ AE	CD/ AE	DE/ AE	Lp.	AB/ AE	BC/ AE	CD/ AE	DE/ AE
1	47	15	10	28	11	54	13	9	25
2	43	18	10	29	12	52	14	9	25
3	48	14	10	28	13	48	15	10	27
4	47	15	10	28	14	48	14	10	28
5	46	15	10	29	15	48	15	10	27
6	39	17	12	32	16	49	16	10	26
7	50	14	9	26	17	52	14	9	25
8	46	14	10	29	18	53	13	9	24
9	46	16	10	28	19	53	14	9	24
10	49	15	9	27	20	47	14	10	29
21	61	11	8	21					



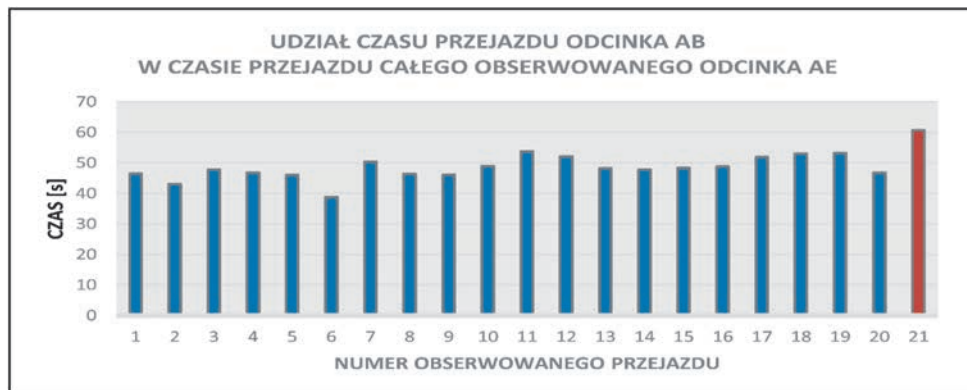
Ryc. 8. Porównanie czasów przejazdu całego obserwowanego odcinka (AE).



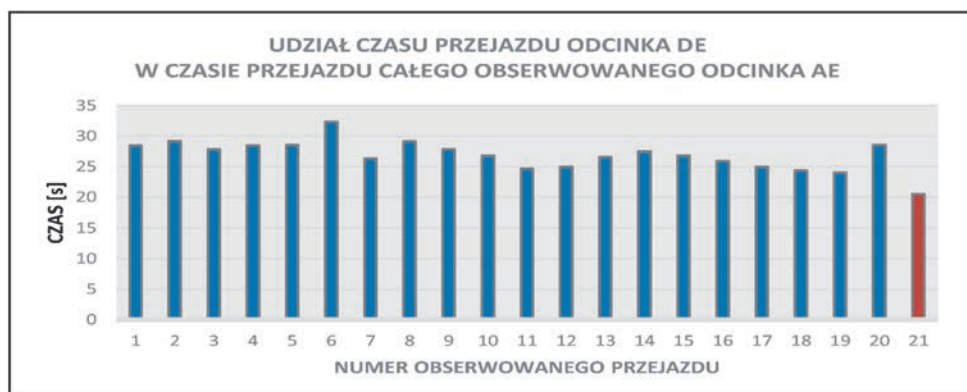
Ryc. 9. Porównanie czasów przejazdu pierwszego odcinka (AB).



Ryc. 10. Porównanie czasów przejazdu ostatniego odcinka (DE).



Ryc. 11. Porównanie udziału czasu przejazdu pierwszego odcinka (AB) w czasie przejazdu całego obserwowanego odcinka (AE).



Ryc. 12. Porównanie udziału czasu przejazdu ostatniego odcinka (DE) w czasie przejazdu całego obserwowanego odcinka (AE).

4. Podsumowanie

W wyniku przeprowadzonych analiz możliwe było obiektywne porównanie zachowania obwinionego z działaniami dwudziestu kierujących, którzy wykonali analogiczny przejazd przez miejsce zdarzenia. Porównano czas (w wartościach bezwzględnych) przejazdu całego obserwowanego odcinka (AE) oraz poszczególnych odcinków (między kolejnymi znacznikami położenia). Na podstawie ryciny 8 nie można stwierdzić, aby średnia prędkość jazdy obwinionego po obwodni ronda wyróżniała się czymś szczególnym. Podobnie należało ocenić sposób przejazdu przez tego kierującego pierwszego odcinka (AB) – ryc. 9. Natomiast istotne wątpliwości wpływały z analizy czasu pokonania przez obwinionego odcinka DE – bezpośrednio poprzedzającego zderzenie (tab. 2 i ryc. 10). Niewątpliwie pokonał

on go w czasie krótszym od każdego z zarejestrowanych dwudziestu wcześniejszych przejazdów.

Do jeszcze bardziej jednoznacznych wniosków doprowadziło porównanie procentowego udziału czasu przejazdu poszczególnych odcinków w czasie przejazdu całego obserwowanego odcinka (AE). W przypadku obwinionego, dla odcinka pierwszego (AB) udział ten wyniósł 61%, a dla ostatniego (ED) 21%. Są to wartości wyraźnie odbiegające od występujących w pozostałych obserwowanych przejazdach (tab. 3 i ryc. 12).

Obwiniony pierwszy odcinek obwiedni ronda pokonał relatywnie najwolniej, a ostatni, bezpośrednio poprzedzający kolizję, co należy podkreślić: w warunkach zapewniających rozpoznanie stanu zagrożenia bezpieczeństwa ruchu – najszybciej.

Dla pełnego obrazu materiału dowodowego należy dodać, że obwiniony w swoich wyjaśnieniach bynajmniej nie informował o jakimkolwiek samoistnym przyspieszaniu jego samochodu – np. z powodu zablokowania pedału przyspieszenia, przeciwnie – konsekwentnie utrzymywał, że przejazd wykonywał spokojnie i z umiarkowaną prędkością.

5. Wnioski

1. Udzielanie odpowiedzi na pytanie, czy doszło do świadomego ukierunkowania działania na uzyskanie określonego skutku – czynu zabronionego, pozostaje poza zakresem kompetencji biegłego.
2. W szczególnych przypadkach biegły może podjąć próbę ustalenia obiektywnych kryteriów porównawczych i zbudowania bazy obserwowanych parametrów ruchu, zarówno działania osoby obwinionej, jak i innych uczestników ruchu w warunkach analogicznych do panujących podczas analizowanego zdarzenia.
3. Działania biegłego powinny ograniczyć się do porównania uzyskanych wartości określonych parametrów, a ostateczną interpretację tych porównań należy pozostawić organowi procesowemu.

Bibliografia

1. Tarkowski, S., Rzążewski, M. (2017). Analiza dokładności oszacowania prędkości pojazdu na podstawie zapisu monitoringu. *Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 18 (12), 1357–1362.
2. Mahdalová, I., Malina, T. (2017). Problematyka przebiegu wypadku na mini rondzie. Studium przypadku. *Paragraf na Drodze*, 4, 55–68.
3. Ciępka, P. (2017). Ustalenie prędkości samochodu przed potrąceniem osoby pieszej na podstawie nagrania z kamery CCTV. *Materiały z VIII Konferencji Rzeczoznawców certyfikowanych w ECCRiSTS*, Trzebieszowice, 25–28 maja 2017 r.
4. <https://bezpieczna.um.warszawa.pl/bezpieczenstwo-publiczne/monitoring-miejski> (dostęp: 27.07.2021).

5. <http://www.aval.com.pl/index.php?monitoring-wizyjny> (dostęp: 27.07.2021).
6. <https://www.auto-swiat.pl/porady/prawo/jak-prowokuja-wypadki-i-wyludzaja-odszkodowania/tqhpmmf> (dostęp: 27.07.2021).
7. <https://moto.pl/MotoPL/7,88389,27342584,metoda-na-stluczke-dziala-i-moze-cie-sporo-kosztowac-policjant.html#s=BoxOpImg8> (dostęp: 27.07.2021).

* * *

How can a road accident expert witness formulate an opinion on the intentions of the defendant?

Abstract

A method of producing expert opinions on road traffic accidents evidenced by monitoring system recording, in which one of the participants is suspected of having deliberately orchestrated the collision is presented. The discussion was based on an actual event in which such a possibility was suggested by both the witnesses' testimony as well as information on the participation of one of the drivers in a large number of similar events. Despite the fact that the questions the court expert was asked were formulated in an extremely general way, they were essentially aimed at establishing whether it was the intention of the defendant – the driver who had the right of way to provoke the collision in circumstances indicating the responsibility of the other participant. Obviously, a direct answer to this type of question was doomed to the complaint of exceeding the competences. However, an adequately formulated analysis may provide the judicial authority with a basis for an independent decision as to what the defendant's intentions were.

Key words

Monitoring, speed, collision, crossroads, fraud, competences of an expert witness.