

**Aneta Łyżwa**

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

ORCID: 0000-0003-3285-7714

aneta.lyzwa@uwm.edu.pl

## **Prawno-kryminologiczne rozważania na temat katastrof w ruchu drogowym**

### **Wprowadzenie**

Zadaniem kryminologii i nauk pokrewnych, a zwłaszcza prawa karnego, jest stałe monitorowanie pojawiających się zjawisk patologicznych, takich jak przestępczość, poszukiwanie ich przyczyny oraz badanie rozmiarów i form ich występowania<sup>1</sup>. Rolą tych nauk jest również tworzenie narzędzi prawnych służących zwalczaniu tychże negatywnych zjawisk, zaś misją doktryny jest ich naukowa deskrypcja. Za jeden z najbardziej newralgicznych obszarów, w którym niezbędna jest kontynuacja naukowego dyskursu, należy dziś uznać bezpieczeństwo w komunikacji – w zatrważającym stopniu zagrożone przestępczością w postaci katastrof z art. 173 k.k.<sup>2</sup> i wypadków z art. 177 k.k. Jako ludzkość szcycimy się tym, że XXI w. cechuje błyskawiczny postęp technologiczny oraz towarzyszący jemu dynamiczny rozwój technik komunikacyjnych, lecz cywilizacyjne osiągnięcia człowieka w niektórych aspektach zaczynają obracać się przeciwko niemu.

Skalę cywilizacyjnych zagrożeń w postaci przestępczości przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w dużej mierze ukazują dane statystycznie sukcesywnie gromadzone przede wszystkim przez Policję, ale też przez inne organy ścigania, w tym prokuraturę, a ponadto przez wymiar sprawiedliwości. Zamiarem autorki prezentowanego artykułu nie jest czynienie statystycznych analiz, lecz dla zobrazowania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju niezbędne jest przywołanie niektórych danych liczbowych. Z treści uchwały Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z 22 kwiet-

<sup>1</sup> G. Kędzierska, W. Pływaczewski (red.), *Kryminologia wobec współczesnych wyzwań cywilizacyjnych*, Olsztyn 2010, s. 7.

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz.U. z 1997 r., Nr 88, poz. 553 ze zm.), dalej jako k.k.

nia 2021 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 r.”<sup>3</sup>, opracowanego na podstawie danych statystycznych zebranych przez Policję, wynika, że w Polsce w 2019 r. na 1 mln mieszkańców 77 osób odniosło śmierć w zdarzeniach zaistniałych na drogach<sup>4</sup>. W roku 2020 liczba ta wyniosła 65 (łącznie w skali całego kraju – 2491 zabitych), co stanowi czwarty najwyższy wskaźnik śmiertelności w Unii Europejskiej. Wprawdzie odnotowano w tym zakresie spadek w stosunku do roku 2010, kiedy to w zdarzeniach drogowych zginęło 103 osoby na 1 mln mieszkańców, ale nie należy zapominać, że we wskazanym okresie znacznie zmalało natężenie ruchu pojazdów z uwagi na pandemię COVID-19<sup>5</sup>. Ponadto w 2020 r. zarejestrowano w naszym kraju 23 540 zdarzeń drogowych, w wyniku których osoby w nich uczestniczące poniosły śmierć bądź doznały obrażeń ciała<sup>6</sup>. Zdarzenia te wyczerpywały znamiona przestępstw z art. 173 k.k. oraz 177 k.k.

Mając na uwadze rozmiar wskazanej przestępczości, ważne jest, aby prowadzone w tym kierunku postępowania przygotowawcze cechowała wysoka jakość czynności dowodowych, pozwalająca na wykrycie sprawców oraz służąca prawnej ochronie interesów pokrzywdzonych.

## Znamiona przestępstwa katastrofy w ruchu

Rozważania w obszarze problematyki katastrof w ruchu drogowym stylizowanych w art. 173 k.k., powinny być poprzedzone przybliżeniem znamion tegoż przestępstwa. Ścigany z oskarżenia publicznego występkiem sprowadzania katastrofy, w aktualnym stanie prawnym umiejscowiony jest w rozdziale XXI zatytułowanym „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”, a zatem rodzajowym przedmiotem ochrony ustawodawca objął bezpieczeństwo we wszystkich postaciach ruchu. Przepisy zawarte w tym rozdziale odwołują się ponadto do zasad bezpieczeństwa określonych w ustawie z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> Uchwała nr 1/2021 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 22 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia sprawozdania „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2020 r.”, <https://www.krbrd.gov.pl/baza-wiedzy/raporty-o-stanie-brd/> (data dostępu: 10.10.2021).

<sup>4</sup> W uchwale tej pojęcie „wypadek drogowy” jest m.in. rozumiane zgodnie z zarządzeniem nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych i oznacza „zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna”.

<sup>5</sup> Ibidem, s. 13–15.

<sup>6</sup> Ibidem, s. 18.

<sup>7</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694, 720, 1641); szerzej zob. także: R.A. Stefański, *Ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2003.

Do znamion przestępstwa z art. 173 k.k. w typie podstawowym, jak wynika *in fine* z § 1, zalicza się sprowadzanie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, zagrażającej życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. Jest to czyn zagrożony karą pozbawienia wolności od roku do lat dziesięciu. Ustawodawca statuuje również typy kwalifikowany oraz uprzywilejowany. W typie kwalifikowanym, zawartym w § 3, a zagrożonym karą pozbawienia wolności od dwóch do dwunastu lat, penalizacji podlega zachowanie sprawcy, którego następstwem jest śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób. Natomiast łagodniejszą odpowiedzialność karną poniesie sprawca katastrofy powodujący ją nieumyślnie, bowiem przestępstwo to jest zagrożone karą pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5 (typ uprzywilejowany z § 2). Jeżeli jednak katastrofa, o której mowa, zaistnieje na skutek czynu nieumyślnego, którego skutkiem będzie śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób (§ 4), występki taki jest zagrożony karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8 (kwalifikowany typ nieumyślnego spowodowania katastrofy).

W doktrynie bezspornie wyraża się pogląd, że śmierć, obrażenia ciała lub szkoda w mieniu stanowią element konstytutywny katastrofy i decydują o tym, że zdarzeniu w ruchu można nadać walor katastrofy, zaś zagrożenie wskazanych dóbr nadaje temu czynowi charakter katastrofy przestępnej określonej w art. 173 k.k. W przypadku katastrofy przestępnej mamy do czynienia z dwustopniową konstrukcją. Pierwszym stopniem jest realny skutek w postaci naruszenia dobra, zaś drugim – samo zagrożenie dobra prawnego<sup>8</sup>. Podkreślenia wymaga, że zagrożenie, o którym mowa w tym przepisie, musi być konkretne i realne, bowiem przestępstwo zachodzi wyłącznie, gdy zostanie stwierdzony stan niebezpieczeństwa dla dóbr wymienionych w treści tego artykułu<sup>9</sup>.

Obecnie obowiązujący Kodeks karny, podobnie jak poprzedzający go kodeks z 1969 r.<sup>10</sup>, nie zawiera legalnej definicji pojęcia „katastrofa”, a ponieważ aktualne przepisy art. 173 k.k. nawiązują w swym brzmieniu do treści art. 136 k.k. z 1969 r. (który penalizował w §1 sprowadzanie zdarzenia zagrażającego życiu lub zdrowiu ludzi albo mieniu w znacznych rozmiarach, mającego – między innymi – postać katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym<sup>11</sup>),

<sup>8</sup> R.A. Stefański, [w:] A. Wąsek, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 1, Warszawa 2010, s. 491; M. Bojarski, J. Giezek, Z. Sienkiewicz (red.), *Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna*, wyd. ósme, Warszawa 2020, s. 606; A. Ważny, *Znamiona przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu lądowym*, „Prawo na Drodze” 2014, nr 11, s. 32; zob. też wyrok SA w Lublinie z 12 września 2013 r., sygn. akt II AKa 157/13, Lex nr 1369244.

<sup>9</sup> M. Bojarski, J. Giezek, Z. Sienkiewicz (red.), op. cit., s. 606.

<sup>10</sup> Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. Kodeks karny (Dz.U. Nr 13, poz. 94 z późn. zm.), akt archiwalny.

<sup>11</sup> Art. 136 k.k. z 1969 r. przewidywał również odpowiedzialność za sprowadzenie zdarzeń mających postać: zaważenia się budowli, zalewu albo obsunięcia się ziemi, skał lub śniegu, eksplozji materiałów wybuchowych lub łatwopalnych albo innego gwałtownego wyzwolenia energii, rozpowszechniania się substancji trujących, duszących lub parzących albo promieniowania radioaktywnego.

swą aktualność zachowuje wykładnia rzeczzonego pojęcia dokonywana zarówno przez przedstawicieli doktryny przedmiotu, jak i judykaturę. Jednakże największy wpływ na kształtowanie poglądów doktryny oraz linii orzeczniczej w tym zakresie wywarła uchwała Izby Karnej Sądu Najwyższego z 28 lutego 1975 r. w sprawie o przestępstwa drogowe, w której sąd ten orzekł, że katastrofą w ruchu drogowym jest zdarzenie „(...) zakłócające w sposób nagły i groźny ruch lądowy, sprowadzające konkretne, rozległe i dotkliwe skutki obejmujące większą liczbę ludzi lub mienie w znacznych rozmiarach (...)”<sup>12</sup>. W świetle przywołanej uchwały Sądu Najwyższego katastrofa zakłóca w sposób nagły i groźny ruch lądowy oraz znamienna jest skutkami w zakresie powszechnym. Oznacza to nie tylko powszechne zagrożenie, będące wynikiem trudnej do opanowania siły bezwładności wielkich mas, którym nadano dużą szybkość, ale i wywołanie konkretnych zmian o cechach powszechności, a więc w takim stopniu rozległych i dotkliwych (przez objęcie skutkami większej liczby ludzi czy mienia w znacznych rozmiarach), że całe zdarzenie odpowiada semantycznemu i potocznemu znaczeniu terminu „katastrofa”<sup>13</sup>. Jak trafnie zauważa Andrzej Marek, przytoczone rozumienie pojęcia „katastrofa” można dziś odnieść także do innych rodzajów katastrof, tj. w ruchu kolejowym, wodnym i powietrznym<sup>14</sup>.

Omawiany występki może być popełniony umyślnie w postaci zamiaru bezpośredniego albo ewentualnego, zarówno poprzez działanie, jak i zaniechanie<sup>15</sup>. Podmiotem tegoż przestępstwa może być każdy, a nawet osoby niebędące uczestnikami ruchu. Na aprobatę zasługuje stanowisko Sądu Apelacyjnego w Krakowie zawarte w wyroku z 28 czerwca 1991 r., że „mogą to być osoby bezpośrednio uczestniczące w ruchu, sprawujące nadzór nad tym ruchem, np. dyspozytorzy, kontrolerzy ruchu, wykonujący roboty drogowe, a także osoby pozostające, poza tym ruchem, konstruktor pojazdu lub urządzenia, dystrybutor ruchu, a także osoby z zewnątrz dokonujące zamachu, np. przez przedstawienie semaforów, rozkręcenie szyn kolejowych”<sup>16</sup>. W doktrynie natomiast podkreśla się, że sprawcami mogą być bardzo różni uczestnicy ruchu, tacy jak: kierowcy pojazdów mechanicznych i niemechanicznych, pasażerowie pojazdów, jadący wierzchem, osoby pędzące zwierzęta, piesi, a ponadto osoby niebędące

<sup>12</sup> Uchwała SN Izby Karnej z 28 lutego 1975 r., sygn. akt V KZP 2/74, OSNKW 1975, Nr 3–4, poz. 33.

<sup>13</sup> M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221*, t. 1, <https://sip.legalis.pl/documentview.seam?documentId=mjxw62zogi3damjwgizdgnboobqxlrtgu4dcmbyheza> (data dostępu: 2.09.2021).

<sup>14</sup> A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 413 i nast.

<sup>15</sup> M. Budyn-Kulik, [w:] M. Mozgawa, M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska-Kalisz, M. Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2017, s. 517; O. Górniok, [w:] A. Wąsek, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 2, Warszawa 2010, s. 129; J. Piórkowska-Flieger, *Komentarz do art. 173 k.k.*, [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2015, s. 471.

<sup>16</sup> Wyrok SA w Krakowie z 28 czerwca 1991 r., sygn. akt II AKr 45/91, OSA 1991, Nr 4, poz. 21.

uczestnikami ruchu, jak np. budowniczowie drogi, pracownicy drogowi biorący udział w pracach remontowych i ich oznakowaniu, wszelkie osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo ruchu, osoby odpowiedzialne za należyty stan pojazdów, osoby dopuszczające (wbrew obowiązkowi) do prowadzenia pojazdów kierującego w stanie nietrzeźwości lub niemającego wymaganych umiejętności. Ponadto przedstawiciele doktryny zauważają, że mogą to być także inne osoby dopuszczające się wszelkiego rodzaju zamachów godzących w bezpieczeństwo w komunikacji, w tym osoby rzucające przedmiotami w pojazdy znajdujące się w ruchu, zamykające drogi różnego typu przeszkodami, usuwające znaki ostrzegawcze, bądź ustawiające znaki fałszywe itp.<sup>17</sup>

Ponadto, jak zasadnie podnosi A. Marek, warunkiem niezbędnym odpowiedzialności za spowodowanie katastrofy jest jedynie stwierdzenie, że między zachowaniem się osoby, której zarzuca się sprawstwo, a skutkiem w postaci katastrofy istnieje związek przyczynowo-skutkowy, przy czym przyjmuje się, że związek taki zachodzi, gdy zachowanie sprawcy było bezpośrednią i wystarczającą przyczyną zaistnienia skutku<sup>18</sup>.

W konkluzji rozważań na temat znamion występku z art. 173 k.k. należy jeszcze odnieść się, chociażby sygnałnie, do interpretacji pojęcia „wiele osób”. Zagadnienie to było w ostatnich latach przedmiotem wykładni Sądu Najwyższego i sądów apelacyjnych, których stanowisko w przedmiotowej kwestii nie było spójne, a linia orzecznicza dość labilna, co budziło wiele interpretacyjnych kontrowersji po stronie przedstawicieli doktryny prawa karnego. Praktykom natomiast sprawiało trudność właściwe dokonywanie subsumpcji danego stanu faktycznego pod odpowiednie normy prawne, tj. oceny, czy należy prowadzić postępowania przygotowawczego w kierunku katastrofy z art. 173 k.k., czy wypadku z art. 177 k.k. Warto zatem przytoczyć wybrane poglądy w tym zakresie.

Zdaniem A. Marka pojęcie to nie jest liczebnikiem oznaczającym „kilkanaście”, lecz zalicza się do pojęć ocennych, oznaczających „dużo, dużą ilość lub liczbę”. Co więcej, w jego ocenie będzie to również liczba osób mniejsza niż dziesięć. Podobny pogląd prezentuje Kazimierz Buchała, który uważa, że „wiele osób” to ponad pięć<sup>19</sup>, a zatem obaj wybitni przedstawiciele doktryny prawa karnego podzielili w tym zakresie pogląd Sądu Najwyższego wyrażony w jednym z orzeczeń dotyczący stanu faktycznego, związanego z zaistnieniem powszechnego niebezpieczeństwa. Sąd ten stwierdził wówczas, że „jeżeli liczba konkretnie zagrożonych osób wynosiła 6, a nadto w każdej chwili niebezpie-

<sup>17</sup> J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 110–111; K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1961, s. 25; B. Gadecki, *Komentarz do rozdziału XXI*, [w:] M. Banaś-Grabek, B. Gadecki, J. Karnat, A. Łyżwa, R. Łyżwa, *Kodeks karny. Część szczególna art. 148–251*, Warszawa 2020, s. 175–176.

<sup>18</sup> Zob. szerz. A. Marek, op. cit., s. 413 i nast.

<sup>19</sup> K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 66.

czeństwo to mogło przybrać jeszcze szersze rozmiary, to w tych warunkach istnieją pełne podstawy do uznania, iż omawiane niebezpieczeństwo miało cechy powszechności”<sup>20</sup>. Podobną interpretację wskazanego pojęcia zastosował także Sąd Apelacyjny w Katowicach w wyroku z 28 października 2001 r., stwierdzając, że „skoro w konkretnym wypadku zagrożone było życie lub zdrowie siedmiorga małoletnich dzieci, wystarczy do stwierdzenia, że niebezpieczeństwem objętych było wiele osób”<sup>21</sup>.

Odmiennej interpretacji w powyższym zakresie dokonują natomiast Janusz Wojciechowski czy Ryszard Andrzej Stefański, którzy za „wiele osób” uważają co najmniej dziesięć<sup>22</sup>. Pogląd ten został następnie podzielony przez Sąd Apelacyjny w Lublinie, który orzekł, że „kilka” jest liczebnikiem określającym liczby od 3 do 9, porównując to pojęcie z jego definicją zawartą w *Uniwersalnym słowniku języka polskiego*<sup>23</sup>. Ponadto, jak dalej zauważył ten sąd, w przedmiotowym słowniku „wiele” oznacza wielką liczbę osób, dużą liczbę osób, natomiast w piśmiennictwie podkreśla się, że o dużej liczbie osób można mówić w wypadku co najmniej kilkunastu. Dalej przyjął, że znaczenie znamienia „kilka” musi być inne niż „wiele”, a zatem zwrot „wiele” obejmuje „co najmniej 10 osób”<sup>24</sup>. Podobnej wykładni pojęcia, o którym mowa, dokonał Sąd Apelacyjny w Szczecinie w wyroku z 5 lipca 2018 r., stwierdzając, że przy ocenie, czy dane zdarzenie należy kwalifikować jako katastrofę w ruchu drogowym, czy też śmiertelny wypadek drogowy, to „zakładając racjonalność ustawodawcy, należy przyjąć, że gdyby chodziło o liczbę mniejszą niż dziesięć, posłużyłby się słowem »kilku«”<sup>25</sup>. Wydaje się, że ta ostatnia wykładnia zasługuje na aprobatę.

Warto też dodać, że kryminalizacji podlega spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, powietrznym i wodnym (art. 174 k.k.), jak również przygotowanie do spowodowania katastrofy (art. 175 k.k.).

---

<sup>20</sup> Orzeczenie zacytowane [w:] K. Buchała, *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 11–12, s. 9.

<sup>21</sup> Wyrok SA w Katowicach z 28 października 2001 r., sygn. akt II Aka 372/01, „Prokuratura i Prawo” 2002, nr 7–8.

<sup>22</sup> J. Wojciechowski, *Kodeks karny: komentarz, orzecznictwo*, Warszawa 2000, s. 258; R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 30.

<sup>23</sup> S. Dubisz (red.), *Uniwersalny słownik języka polskiego*, t. 1–4, Warszawa 2003.

<sup>24</sup> Wyrok SA w Lublinie z 18 lipca 2013 r., sygn. akt II Aka 117/13, [http://orzeczenia.ms.gov.pl/content/\\$N/15300000001006\\_II\\_AKa\\_000117\\_2013\\_Uz\\_2013-07-18\\_001](http://orzeczenia.ms.gov.pl/content/$N/15300000001006_II_AKa_000117_2013_Uz_2013-07-18_001) (data dostępu: 2.09.2021).

<sup>25</sup> Wyrok SA w Szczecinie z 5 lipca 2018 r., sygn. akt II Aka 104/18, Lex nr 2547712.

## Czynności dowodowe organów ścigania w związku z katastrofą w ruchu drogowym – uwag kilka na temat oględzin miejsca zdarzenia

Z uwagi na charakter przestępstw z art. 173 k.k., w tym konieczność niezwłocznego zabezpieczenia śladów i dowodów na miejscu zdarzenia przed ich utratą, zniekształceniem lub zniszczeniem, śledztwa w tych sprawach są inicjowane w trybie art. 308 k.p.k.<sup>26</sup> Natychmiastowe wykonanie czynności procesowych jest tu bowiem niezbędne, bowiem ich przesunięcie w czasie byłoby jednoznaczne z faktyczną niemożnością ich późniejszego dokonania bądź – w najlepszym wypadku – byłoby potem związane z niewspółmiernymi trudnościami<sup>27</sup>. Słusznie wskazuje się w literaturze, że przeprowadzenie czynności na zasadach określonych w przepisie, o którym mowa, nie oznacza zwolnienia organów procesowych od zachowania wszelkich przewidzianych przez prawo gwarancji procesowych uczestników tych czynności, bowiem ich konwalidacja może być utrudniona z uwagi na niepowtarzalny charakter niektórych z nich – często podejmowanych bezpośrednio na miejscu zdarzenia w określonych, charakterystycznych dla danej chwili warunkach<sup>28</sup>.

Charakter prezentowanego artykułu nie pozwala nie omówienie wszystkich rodzajów czynności dowodowych podejmowanych przez organy ścigania (Policję i prokuraturę) w przypadku zaistnienia katastrofy w ruchu lądowym z art. 173 k.k. Do najistotniejszych z nich, mając na uwadze realizację celów postępowania przygotowawczego określonych w art. 297 k.k., należy zaliczyć niewątpliwie oględziny miejsca zdarzenia, osób i rzeczy. Z kryminalistycznego punktu widzenia oględziny są bowiem podstawową czynnością śledczą, będącą punktem wyjścia do dalszych czynności technicznych i taktycznych<sup>29</sup>. W zależności od okoliczności zdarzenia, kluczowe dla ustalenia stanu faktycznego mogą się również okazać środki dowodowe w postaci zeznań świadków (w tym pokrzywdzonych) i podejrzanych (niekiedy zweryfikowane w drodze konfrontacji, czy też okazań). Bywa, że niezbędne będzie ponadto przeprowadzenie przeszukań pomieszczeń bądź osób czy też przeprowadzenie eksperymentu procesowego. Niekiedy sięga się również do pozaprocesowej wizji lokalnej w celu „unaocznienia przebiegu zdarzenia i pełniejszego zorientowania się w sytuacji lub uściślenia na miejscu zebranych dotychczas informacji, jak również skontrolowania prawidłowości zapisów zamieszczonych w protokołach

<sup>26</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego (Dz.U. z 1997 r., Nr 89, poz. 555 ze zm.), dalej jako k.p.k.

<sup>27</sup> L. Schaff, *Zakres i formy postępowania przygotowawczego*, Warszawa 1961, s. 67.

<sup>28</sup> M. Błoński, *Głosa do postanowienia Sądu Najwyższego z 11 kwietnia 2012 r., II KK 313/11*, 2013, Lex.

<sup>29</sup> B. Grzelak, A. Solarz (red.), *Ślady. Metodyka ujawniania i zabezpieczania śladów oraz pobierania materiału porównawczego*, Warszawa 1967, s. 5.

ogłędzin oraz zapewnienia bezpośredniej orientacji co do przebiegu zdarzenia i co do możliwości czynienia spostrzeżeń przez osoby obecne na miejscu zdarzenia<sup>30</sup>. Mając jednak na uwadze, że w sprawach karnych dotyczących katastrof, zaistniałych w ruchu drogowym, najbardziej cenne dowody (najpełniej umożliwiające rekonstrukcję przebiegu zdarzenia i stanu faktycznego w sprawie) zbiera się w toku oględzin miejsca zdarzenia, czynności tej należy poświęcić kolejne rozważania. Jednakże z racji tego, że tematyka oględzin od wielu lat cieszy się ogromnym zainteresowaniem w środowisku naukowym i powstało w tym obszarze wiele cennych opracowań autorstwa wybitnych uczonych, wypada skupić się jedynie na wybranych aspektach tejże czynności.

Należy po raz kolejny podkreślić, że katastrofy w ruchu drogowym mogą mieć zróżnicowaną specyfikę, uzależnioną m.in. od rodzaju pojazdów w niej uczestniczących, liczby przewożonych w nich ludzi i doznanego przez nich stopnia uszkodzenia ciała (śmierci), jak również rodzajów transportowanych ładunków (niekiedy substancji niebezpiecznych dla życia i zdrowia). Zdarzenia te ze swej istoty wywołują rozległe szkody oraz wiążą się z wysokim stopniem trudności podejmowanych czynności dowodowych. Stąd też niezbędne jest posiadanie w tym zakresie wysokich kwalifikacji przez funkcjonariuszy Policji i prokuratorów oraz uczestnictwo w tego typu oględzinach odpowiednich biegłych (w tym przede wszystkim z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego) oraz specjalistów służących pomocą w ramach wykonywanych czynności technicznych, w szczególności wykonania pomiarów, obliczeń, zdjęć, utrwalenia śladów itd. – jak słusznie zauważa Wojciech Kotowski, niezwykle pomocnym materiałem podczas rekonstrukcji przebiegu zdarzenia jest panoramiczne zdjęcie miejsca zdarzenia wykonane z lotu ptaka<sup>31</sup>. Częstym utrudnieniem dla funkcjonariuszy organów ścigania jest trwająca równocześnie na miejscu zdarzenia akcja ratownicza, która wielokroć łączy się z koniecznością użycia ciężkiego sprzętu służącego do np. rozcinania zmiążdżonych pojazdów w celu poszukiwania i wydobywania z ich wraków żyjących osób, ciał ofiar oraz usuwania wszelkiego rodzaju innych skutków katastrofy. Fakt ten dodatkowo utrudnia działania organów procesowych, bo część śladów oraz dowodów rzeczowych ulega wówczas zatarciu, uszkodzeniu bądź całkowitej utracie. Dodatkową okolicznością komplikującą rzetelne przeprowadzenie oględzin miejsca zdarzenia bywa potrzeba ich realizacji w jak najkrótszym czasie, z uwagi na konieczność udrożnienia drogi i niezwłocznego przywrócenia ruchu pojazdów<sup>32</sup>.

Zakres oględzin miejsca katastrofy drogowej jest zatem implikowany charakterem zdarzenia. W przypadku czołowego zderzenia pojazdów, najechania

<sup>30</sup> Wyrok SN z 14 kwietnia 1981 r., sygn. akt IV KR 60/81, OSNPG 1981, Nr 11, poz. 120.

<sup>31</sup> W. Kotowski, *Policyjne czynności na miejscu wypadku drogowego*, „Palestra” 2012, nr 5-6, s. 231.

<sup>32</sup> Por. A. Łyżwa, M. Tokarski, *Katastrofy w transporcie kolejowym. Ujęcie prawnokarne*, Olsztyn 2020, s. 111–112.



pojazdów na siebie bądź na inne przeszkody, upadku pojazdu z wysokości czy też wyjechania poza obszar drogi – najwięcej śladów znajduje się zwykle poza bezpośrednim miejscem zaistnienia katastrofy i tam właśnie należy ich poszukiwać. Utrwalając w protokole miejsce zdarzenia, należy je skrupulatnie opisać, szczególną uwagę zwracając na położenie pojazdów i ich stan techniczny. Ważne jest też opisanie miejsc, w których znajdują się urządzenia wykorzystywane do organizacji ruchu drogowego i służące jego bezpieczeństwu. Nie mniej istotne jest opisanie warunków atmosferycznych i oświetleniowych, związanych z porą doby, pogodą (opadami, mgłą i widocznością), oświetleniem naturalnym i sztucznym, temperaturą. Uwadze organu procesowego nie może też umknąć topografia miejsca zdarzenia oraz odpowiednich odcinków przed i za tym miejscem. Kluczowe bywa także precyzyjne opisanie stanu nawierzchni drogowej oraz drogi przebiegu pojazdu drogowego przed miejscem zdarzenia, tj. przede wszystkim określenie rodzaju i stanu nawierzchni jezdni oraz pobocza, zamieszczenie w protokole informacji na temat funkcjonowania sygnalizacji świetlnej, opisanie oznakowania poziomego i pionowego, a gdy do zdarzenia doszło na łuku drogi – dokonanie pomiaru krzywizny tego łuku w sposób umożliwiający wyliczenie jego promienia<sup>33</sup>.

Odrębnym zagadnieniem są oględziny zwłok na miejscu zdarzenia, którym autorka nie poświęci w tym miejscu uwagi. Warto jedynie przypomnieć, że czynność tę przeprowadza się na zasadach określonych w trybie art. 209 k.p.k. Funkcjonariusze Policji sięgają też w tym zakresie do przepisów tzw. prawa resortowego<sup>34</sup>.

Wiedzy specjalnej wymagają oględziny pojazdów uczestniczących w katastrofie, o której mowa. Stąd też powinny być one przeprowadzane z udziałem odpowiedniego biegłego oraz z pomocą specjalistów. Jak nakazują kanony policyjnej metodyki, w protokole z przebiegu przedmiotowej czynności należy m.in. utrwalić: stan poszczególnych układów pojazdu (kierowniczego, hamulcowego, instalacji elektrycznej, w tym stan oświetlenia, stan kół pojazdu itp.), pozycję dźwigni zmiany biegów, długość pojazdów oraz ślady (głównie mecha-

---

<sup>33</sup> *Metodyka oględzin miejsc przestępstw o charakterze terrorystycznym i katastrof*, Warszawa 2019, opracowanie zmodyfikowane przez Zespół zadaniowy ds. usprawnienia działań w zakresie identyfikacji ciał ofiar katastrofy, powołany na mocy decyzji nr 33 Przewodniczącego Międzyresortowego Zespołu ds. Zagrożeń Terrorystycznych z dnia 28 lipca 2017 r., s. 28–29 (pierwotnie stanowiąca załącznik do pisma zastępcy Komendanta Głównego Policji Aom-1369/2012 z 24 października 2012 r.); zob. też: W. Kotowski, *Z problematyki postępowań w sprawach o wypadki drogowe*, „Prokuratura i Prawo” 2008, nr 6, s. 143–152.

<sup>34</sup> Czyli m.in.: wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z 30 sierpnia 2017 r. w sprawie wykonywania niektórych czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów (Dz. Urz. z 2017 r., poz. 59), zmienione przez wytyczne nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 1 lipca 2019 r., zmieniające wytyczne w sprawie wykonywania niektórych czynności dochodzeniowo-śledczych przez policjantów (Dz. Urz. z 2019 r., poz. 92), jak również Procedury postępowania Policji podczas organizowania i przeprowadzania oględzin miejsca przestępstwa, stanowiące załącznik do pisma Komendanta Głównego Policji Ad-1078/2001 z dnia 7 sierpnia 2001 r.

noskopijne) występujące w obrębie podwozia i nadwozia, stan pulpitu kierowcy i innych urządzeń w pojeździe drogowym. Ponadto niezbędne jest, aby wykryć i zabezpieczyć wszelkie ślady (przeważnie biologiczne bądź osmologiczne) mogące posłużyć do ustalenia rozmieszczenia osób w pojeździe w chwili zdarzenia<sup>35</sup>.

Zagadnieniem, któremu warto poświęcić większą uwagę na gruncie niniejszego artykułu, jest problem kompletnego oraz właściwego zabezpieczania dowodów rzeczowych na miejscu katastrofy drogowej. W przypadku zdarzeń z udziałem samochodu ciężarowego jedną z najistotniejszych czynności procesowych jest zabezpieczenie tachografu cyfrowego w toku oględzin pojazdu, który może się okazać koronnym dowodem w sprawie. W czynności tej powinien uczestniczyć odpowiedni biegły, który w jej trakcie może nawet przeprowadzić ekspertyzę, bowiem należy przypomnieć, że zgodnie z treścią art. 212 k.p.k. w toku oględzin można również dokonywać innych czynności procesowych. Zaznaczenia wymaga, że organ procesowy powinien m.in. dążyć do ustalenia, czy w tachografie nie wprowadzono zmian konstrukcyjnych umożliwiających manipulowanie danymi dotyczącymi czasu pracy kierowcy. Jak bowiem pokazuje praktyka, możliwe jest wprowadzanie do tego urządzenia zmian polegających na wmontowaniu wewnątrz czujnika ruchu dodatkowych układów elektronicznych, umożliwiających zakłócanie sygnałów przekazywanych do przyrządu rejestrującego, oraz wprowadzeniu do instalacji tachografu urządzenia elektronicznego do zakłócania drugim niezależnym sygnałem prędkości wymiany danych pojazdu przekazywanych przez magistralę<sup>36</sup>.

Cennym dowodem rzeczowym mogą też okazać się tzw. czarne skrzynki, czyli rejestratory pozwalające na odtworzenie przebiegu katastrof i wypadków drogowych, montowane od kilku lat w pamięciach sterowników samochodów osobowych najnowszej generacji. Od maja 2022 r. nowe modele samochodów sprzedawanych w Unii Europejskiej będą obowiązkowo wyposażone w szereg systemów asystujących kierowcy, a także w rejestratory, o których mowa. Warto wyjaśnić, czym jest „czarna skrzynka”. To wyodrębniona część pamięci w sterowniku samochodu, w której stale nadpisywane są parametry jazdy – w tym prędkość, status uruchomienia i działania poszczególnych urządzeń (ABS, ESP i in.), przyspieszenie kątowe, ciśnienie w układzie hamulcowym (wskazuje, czy kierowca próbuje hamować), stopień otwarcia przepustnicy (wskazuje, czy kierowca naciska gaz), kąt obrotu kierownicy i in. W przypadku zarejestrowania zdarzenia (silne opóźnienie, wstrząs, uruchomienie zabezpieczeń pirotechnicznych itp.) w pamięci urządzenia zapisywane są trwale parametry jazdy na kilka lub kilkanaście sekund przed zdarzeniem, w jego trakcie i jakiś czas po nim. Danych zapisywanych przez niektóre pojazdy jest

<sup>35</sup> Ibidem, s. 29–30.

<sup>36</sup> Wyrok WSA w Warszawie z 29 stycznia 2020 r., sygn. akt VI SA/Wa 1734/19, Lex nr 3014986.

tak wiele, że znając je, można ocenić nawet, która z osób jadących w pojeździe siedziała za kierownicą, jakie czynności wykonywała przed i w trakcie zdarzenia, z której strony nastąpiło uderzenie, czy samochód przed katastrofą/wypadkiem opuścił pas ruchu itp.<sup>37</sup> Podsumowując, są to dane pozwalające odtworzyć przebieg zdarzenia drogowego. Do ich odczytania potrzebne jest jednak specjalistyczne oprogramowanie i wiedza specjalna, jaką posiada jedynie biegły.

W tym miejscu wypada zauważyć, że listy biegłych prowadzonych przez prezesów sądów okręgowych powinny podlegać systematycznej weryfikacji co do kompetencji biegłych z zakresu techniki pojazdów, z uwagi na dynamiczny postęp technologiczny w motoryzacji. Stąd też autorka postuluje, aby rozważyć wprowadzenie specjalnej formy weryfikacji tejże wiedzy, np. w formie obowiązkowych ankiet dla biegłych, zawierających pytania odnoszące się (w szczególności) do ich możliwości opiniowania w odniesieniu do nowoczesnych rozwiązań technicznych w pojazdach samochodowych.

Pomocne w rzetelnym i sprawnym przeprowadzeniu oględzin byłoby korzystanie przez funkcjonariuszy organów ścigania z nowoczesnych technologii śledczych, których wciąż przybywa w związku z dynamicznym postępem w zakresie technik kryminalistycznych. Należy mieć nadzieję, że wkrótce (gdy tylko możliwości finansowe poszczególnych jednostek organizacyjnych Policji na to pozwolą) wspomniane technologie na szeroką skalę zastąpią taśmy miernicze, wózki pomiarowe i dalmierze, a tym bardziej ręczne metody utrwalania miejsca zdarzenia, takie jak np. szkice sytuacyjne, fotografie czy też zapisy video. Jak bowiem słusznie zauważył Józef Gurgul, wartość dowodowa śladów zależy nie tylko od prawidłowego ich zabezpieczenia technicznego, ale też od profesjonalizmu sporządzonej *in concreto* dokumentacji czynności<sup>38</sup>. Katalog technicznych rozwiązań dedykowanych obecnie utrwalaniu czynności na miejscu zdarzenia jest bardzo obszerny, a jego zasoby nie stanowią zamkniętej listy rozwiązań<sup>39</sup>. Pożądanym byłoby zatem wykorzystywanie w toku oględzin miejsc katastrof w ruchu drogowym takich osiągnięć współczesnej techniki, jak: naziemne skanowanie 3D (łącznie pomiar i rejestrację obrazu oraz umożliwiające udokumentowanie, analizę, rekonstrukcję i trójwymiarową wizualizację miejsca), technologia do zabezpieczania i cyfrowego odtwarzania trójwymiarowej topografii miejsca zdarzenia w ramach powstałej w tym celu w Centralnym Laboratorium Kryminalistycznym Policji platformy informatyczno-sprzętowej, metoda SfM (ang. *Structure from Motion*), pozwalająca na

<sup>37</sup> <https://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/aktualnosci/czarne-skrzynki-w-autach-i-asystent-predkosci-obowiazkowo-juz-za-rok/jqvk1x2> (data dostępu: 15.10.2021).

<sup>38</sup> J. Gurgul, *O organizacyjnych i psychologicznych problemach oględzin miejsca z perspektywy doświadczeń praktyka*, „Problemy Kryminalistyki” 2010, nr 269, s. 34.

<sup>39</sup> M. Zubańska, *Nowe technologie w kryminalistyce. Aspekty prawne i kryminalistyczne*, Olsztyn 2019, s. 95–96.

skanowanie jednolitych płaskich powierzchni, jak i powierzchni o wysoce potwarzalnych wzorach (z użyciem kamer multispektralnych) czy wreszcie bezzałogowe statki powietrzne zwane dronami<sup>40</sup>.

## **Katastrofa drogowa w Nowym Mieście nad Pilicą – studium przypadku**

W celu zobrazowania stopnia trudności oraz skali działań Policji i prokuratury w związku z zaistnieniem przestępstwa z art. 173 k.k., w tym miejscu analizie poddany zostanie przypadek katastrofy w ruchu lądowym zaistniałej 12 października 2010 r. w Nowym Mieście nad Pilicą w woj. mazowieckim. Co prawda przedmiotowe zdarzenie zaistniało jedenaście lat temu, lecz ustawowa procedura postępowania karnego w sprawach katastrof z art. 173 k.k. i wypadków z art. 177 k.k. nie uległa zmianie, zaś doprecyzowujące ją akty prawne niższego rzędu (a zwłaszcza zarządzenia i wytyczne Komendanta Głównego Policji) jak dotychczas poddano nowelizacjom nierzutującym w sposób istotny na taktykę i technikę prowadzenia czynności wykrywczych we wskazanym obszarze. Ponadto, w ocenie autorki przedmiotowego artykułu, postępowanie dowodowe w tej sprawie zostało przeprowadzone na tyle rzetelnie, że warto je przybliżyć z uwagi na walory praktyczne.

Rzeczony studium dokonane będzie w oparciu o badania aktowe materiałów zgromadzonych w ramach śledztwa przeprowadzonego w tej sprawie przez Prokuraturę Okręgową w Radomiu<sup>41</sup>. Przedmiotowe zdarzenie istotnie poruszyło opinię publiczną i zostało szeroko nagłośnione przez media, jako jedno z najtragiczniejszych w historii polskiej komunikacji drogowej. Mimo tego, niniejsze studium oparto wyłącznie na materiale dowodowym zebrany przez organy ścigania w toku zrealizowanego postępowania przygotowawczego, co było zabiegiem celowym, bowiem jest to źródło bezpośrednie i wolne od dziennikarskich interpretacji.

Z analizy treści materiałów zawartych w aktach V Ds 69/10 wynika, że 12 października 2010 r. o godz. 6.20 oficer dyżurny Komendy Powiatowej Policji w Grójcu otrzymał zgłoszenie dotyczące zdarzenia drogowego zaistniałego na drodze wojewódzkiej nr 707 w Nowym Mieście nad Pilicą. W chwili gdy pierwszy policyjny patrol z Wydziału Ruchu Drogowego dojechał na wskazane miejsce, trwała tam już akcja ratownicza prowadzona przez zespoły pogotowia ratunkowego i miejscowe jednostki państwowej oraz Ochotniczej Straży Pożarnej. Okazało się, że na wskazanej drodze, w obszarze niezabudowanym, doszło do czołowego zderzenia dwóch pojazdów, tj. samochodu ciężarowego

<sup>40</sup> Ibidem, s. 96–102.

<sup>41</sup> Akta śledztwa przeprowadzonego przez Prokuraturę Okręgową w Radomiu, sygn. akt V Ds 69/10. Badanie zawartości akt zostało przeprowadzone przez autorkę w 2016 r.

z naczepą Volvo FL (TIR), kierowanego przez Tomasza S. i jadącego z Rawy Mazowieckiej do Nowego Miasta nad Pilicą, oraz VW-T4 (tzw. busa), kierowanego przez Mirosława B. i jadącego w kierunku przeciwnym.

Jak udokumentowały organy ścigania, do zderzenia doszło podczas manewru wyprzedzania zapoczątkowanego przez kierującego „busem”, w warunkach ograniczonej do około 50 m widoczności z powodu panującej na drodze gęstej mgły. Mirosław B. wyprzedzał bliżej nieustalony pojazd marki MAN model TGX z naczepą typu cysterna, kierowany przez nieustaloną osobę. Wewnątrz „busa” znajdowało się, oprócz kierowcy, siedemnaście osób, podczas gdy auto to było konstrukcyjnie przystosowane do przewozu maksymalnie sześciu pasażerów (nie włączając do tej liczby kierującego).

W wyniku zderzenia pojazdów śmierć na miejscu poniosło szesnaście osób jadących VW-T4, w tym kierujący wymienionym pojazdem. Dwoje pasażerów samochodu VW-T4 oraz kierujący samochodem ciężarowym Volvo Tomasz S., zostali przewiezieni do szpitali w Nowym Mieście nad Pilicą i Radomiu. Kierujący samochodem Volvo doznał ogólnych, niezagrażających życiu, obrażeń, natomiast pozostali pokrzywdzeni zmarli w szpitalu. Jak ustalono w toku śledztwa, pasażerowie „busa” jechali do pracy przy zbiorze owoców sezonowych.

Z analizy akt wynika, że w budynku Urzędu Miejskiego w Nowym Mieście nad Pilicą zorganizowano punkt informacyjny dla rodzin ofiar katastrofy, którym jednocześnie udzielano pomocy z wykorzystaniem policyjnych zespołów psychologów. Zorganizowano także spotkanie z osobami najbliższymi dla ofiar, w którym udział wzięli wojewoda łódzki.

Na miejsce katastrofy przybyli ponadto: Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji, wojewoda mazowiecki, Komendant Główny Policji oraz Komendant Wojewódzki Państwowej Straży Pożarnej.

Po zakończeniu czynności procesowych na miejscu zdarzenia, zwłoki ofiar katastrofy zostały przewiezione do Zakładu Medycyny Sądowej w Warszawie, gdzie ostatecznie poddano je oględzinom wewnętrznym (tzw. badaniom sekcyjnym). Karawany przewożące ciała były pilotowane przez Policję (w pilotażu wzięło udział dwudziestu pięciu policjantów i wykorzystano przy tym jedenaście oznakowanych pojazdów służbowych).

Ruch na drodze numer 707 był w tym dniu zablokowany od godz. 6.20 do 16.30. Na miejscu katastrofy swoje ustawowe zadania wykonywały służby aktywowane w ramach prowadzonej (w pierwszej kolejności) akcji ratowniczej, tj. pogotowie ratunkowe, straż pożarna oraz służby Policji (prewencyjne, kryminalne, logistyczne). Czynności procesowe realizowały służby dochodzeniowo-śledcze Policji pod kierunkiem oraz pod nadzorem prokuratorów z Prokuratury Rejonowej w Grójcu oraz Prokuratury Okręgowej w Radomiu. Z uwagi na poważny charakter oraz rozległość skutków przedmiotowego zdarzenia, zaistniała ponadto sytuacja kryzysowa, o której mowa w ustawie

z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym<sup>42</sup>, co wiązało się również z reakcją ze strony podmiotów odpowiedzialnych za przebieg i koordynację zadań z zakresu zarządzania kryzysowego.

Z zawartej w aktach śledztwa karty informacyjnej sporządzonej przez Państwową Straż Pożarną w Grójcu wynika, że do działań na miejscu katastrofy skierowano następujące siły i środki:

- z Komendy Powiatowej Policji w Grójcu – 29 policjantów;
- z Komendy Miejskiej Policji w Radomiu – 2 techników kryminalistyki;
- z Komendy Wojewódzkiej Policji w Radomiu: z Samodzielnych Pododdziałów Prewencji Policji – 17 osób, z Laboratorium Kryminalistycznego – 2 osoby, z Wydziału Kontroli – 1 osobę, ze Sztabu Policji – 3 osoby, z zespołu psychologów – 3 osoby, z Wydziału Ruchu Drogowego – 2 osoby, z zespołu prasowego – 2 osoby (w sumie 79 policjantów), a ponadto pojazd Ruchomego Stanowiska Dowodzenia i 24 radiowozy;

- z Komendy Wojewódzkiej Policji w Kielcach, Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi oraz z Komendy Głównej Policji – zespoły psychologów;

- z Państwowej Straży Pożarnej w Grójcu – 19 osób;
- z Ochotniczej Straży Pożarnej w Nowym Mieście nad Pilicą – 13 druhow, z Ochotniczej Straży Pożarnej w Zdżarach – 6 druhow (w sumie 38 strażaków i 10 pojazdów).

Ponadto do akcji ratowniczej próbowano wykorzystać helikopter, lecz z uwagi na gęstą mgłę pilot nie mógł wylądować w okolicy miejsca zdarzenia.

Bezpośrednio po zakończeniu akcji ratowniczej organy ścigania przystąpiły do realizacji postępowania dowodowego w sprawie.

W ramach czynności przeprowadzonych w niezbędnym zakresie, tj. w trybie art. 308 k.p.k., przede wszystkim przeprowadzono oględziny miejsca zdarzenia, oględziny zwłok, przesłuchano świadków oraz wydano stosowne postanowienia o zasięgnięciu opinii biegłych.

Oględziny miejsca zdarzenia rozpoczęto w dniu zaistnienia katastrofy, bezpośrednio po zakończeniu akcji ratowniczej. Czynność tę zrealizował prokurator Prokuratury Rejonowej w Grójcu z udziałem specjalistów w osobach dwóch techników kryminalistyki z Komendy Powiatowej Policji w Grójcu oraz eksperta z Laboratorium Kryminalistycznego z Komendy Wojewódzkiej Policji w Radomiu. W toku oględzin dołączyło do nich dwóch biegłych z Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Policji w Warszawie. Przebieg oględzin utrwalano technicznie przy pomocy sferycznej kamery video i aparatów fotograficznych. Oględziny prowadzono w porze dziennej, bez użycia sztucznego oświetlenia, przy niewielkim zachmurzeniu, lecz przy panującej wciąż mgłę.

---

<sup>42</sup> Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 1856; z 2021 r., poz. 159).

Podkreślenia wymaga, że oględziny miejsca zdarzenia zostały zrealizowane osobiście przez prokuratora, z udziałem odpowiednich biegłych oraz specjalistów, co czyni zadość przepisom rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 7 kwietnia 2016 r. – Regulamin wewnętrznego urzędowania powszechnych jednostek organizacyjnych prokuratury<sup>43</sup>. Ze wskazanego aktu prawnego wynika bowiem obowiązek osobistego wykonywania przez prokuratora czynności na miejscu takiego zdarzenia, którego skutkiem jest śmierć człowieka (a także innych zadań wskazanych przez kierownika danej jednostki prokuratury)<sup>44</sup>. Nadmienić też wypada, że jeśli we wskazanej czynności udział bierze prokurator, z mocy prawa posiada on status kierującego tą czynnością bądź – jeśli dokonuje jej osobiście – status prowadzącego tę czynność. Funkcjonariusze Policji, biegli i specjaliści (przeważnie policyjni technicy kryminalistyki) powinni zatem realizować zadania w granicach zakreślonych przez wyżej wymieniony podmiot, wykonując jego polecenia i wytyczne.

Ponadto nie może umknąć uwadze, że omawiane oględziny miejsca katastrofy zostały przeprowadzone na tyle rzetelnie, iż nie zachodziła potrzeba ponownego ich realizowania w ramach tzw. reogłędzin. Jak pokazuje praktyka, jest to rzadkość, bowiem z reguły oględziny miejsca katastrofy przeprowadzane są kilkakrotnie, mimo niepowtarzalnego charakteru tej czynności<sup>45</sup>.

Kolejną fundamentalną czynnością procesową podjętą na miejscu katastrofy w trybie art. 308 k.p.k. były udokumentowane w odrębnym protokole, oględziny zewnętrzne zwłok. Przeprowadzili je prokuratorzy z Prokuratury Rejonowej w Grójcu i Prokuratury Okręgowej w Radomiu przy udziale policyjnych techników kryminalistyki i protokolantów.

Pewne zastrzeżenia może budzić brak obecności przy zewnętrznych oględzinach zwłok biegłego z zakresu medycyny sądowej. Jednakże z uwagi na fakt, że w toku dalszych czynności prokurator – referent sprawy wydał postanowienie o zasięgnięciu opinii tegoż biegłego w związku z oględzinami połączonymi z otwarciem zwłok, należy uznać, iż nie było to istotne uchybienie i nie rzutowało w żaden sposób na jakość zgromadzonego w śledztwie materiału dowodowego. Należy też dodać, że prokurator niezwłocznie powołał biegłych z zakresu medycyny sądowej w celu ustalenia tożsamości ofiar katastrofy na podstawie badań DNA.

---

<sup>43</sup> Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 7 kwietnia 2016 r. – Regulamin wewnętrznego urzędowania powszechnych jednostek organizacyjnych prokuratury (Dz.U. z 2016 r., poz. 508 ze zm.), § 123.

<sup>44</sup> *Ibidem*, § 52.

<sup>45</sup> Wnioski autorki wyciągnięte na podstawie badań akt spraw karnych prowadzonych w kierunku art. 173 k.k. i art. 177 k.k., zrealizowanych w latach 2015–2018, w ramach zadania pt. „Grupy robocze w procesie wykrywania i zwalczania wybranych kategorii przestępstw”, nr IBnPKiT-1/2015/P/AŁ, na utrzymanie potencjału badawczego Wydziału Bezpieczeństwa Wewnętrznego Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie.

12 października 2010 r. prokurator Prokuratury Okręgowej w Radomiu wydał postanowienie o formalnym wszczęciu śledztwa „w sprawie spowodowania katastrofy w ruchu lądowym, w dniu 12 października 2010 roku, na drodze nr 707, w odległości 2 km od Nowego Miasta nad Pilicą, w której śmierć poniosło 18 osób jadących samochodem m-ki VW-T4, tj. o przestępstwo z art. 173 § 1 i 3 k.k.”.

20 października 2010 r. prokurator z udziałem dwóch biegłych z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego oraz policyjnego technika kryminalistyki przeprowadził oględziny pojazdów (zabezpieczonych na policyjnym parkingu), które brały udział w katastrofie. W toku tejże czynności zabezpieczono również z samochodu ciężarowego marki Volvo urządzenie pomiarowe – tachograf, w celu stwierdzenia jaką drogę przejechał tenże pojazd w dniu katastrofy, jak wyglądała aktywność (okres pracy) kierowcy we wskazanym dniu, z jaką prędkością poruszał się pojazd w chwili zdarzenia oraz jaka była i jak się zmieniała prędkość rzeczonoego pojazdu na drodze nr 707, na odcinku jednego kilometra do miejsca katastrofy.

Jednocześnie biegli, o których mowa, przeprowadzili ekspertyzę, w ramach której stwierdzili: jaki jest stan techniczny obu pojazdów, jakie uszkodzenia powstały w pojazdach w następstwie katastrofy, a ponadto ustalili, czy znajdujące się w pojazdach układy i urządzenia mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego były sprawne w chwili katastrofy.

Dodatkowo prokurator uzyskał opinię biegłych z zakresu techniki samochodowej i ruchu drogowego (powołanych postanowieniem o zasięgnięciu opinii biegłego z 18 kwietnia 2011 r.), zawierającą odpowiedzi na niżej wymienione (warte przytoczenia z praktycznej perspektywy) pytania:

– „Z jaką prędkością bezpośrednio przed zaistnieniem katastrofy poruszały się oba pojazdy?

– Czy możliwe jest ustalenie, z jaką prędkością poruszał się samochód VW-T4 bezpośrednio przed oraz w trakcie podjętego przez kierowcę Mirosława B. manewru wyprzedzania?

– Czy warunki atmosferyczne panujące w chwili zaistnienia katastrofy, mające wpływ m.in. na widoczność, pozwalały na bezpieczne podjęcie przez Mirosława B., kierującego pojazdem m-ki VW-T4, manewru wyprzedzania jadącego przed nim samochodu ciężarowego z naczepą typu cysterna?

– Czy kierujący pojazdami mieli możliwość uniknięcia katastrofy, a jeżeli tak, to w jaki sposób?

– Który z uczestników katastrofy kierujących ww. pojazdami naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ją spowodował/przyczynił się do jej zaistnienia?”.

Należy także podnieść, że w ramach czynności wykrywczych, mających na celu ustalenie danych kierowcy samochodu ciężarowego marki MAN z cysterną, który nie zatrzymał prowadzonego przez siebie pojazdu tuż po zaist-



nieniu katastrofy i nie udzielił pomocy pokrzywdzonym w wyniku tego przestępstwa, prokurator – referent sprawy powołał biegłego z Polskiego Towarzystwa Kryminalistycznego w Warszawie, aby uzyskać ekspertyzę z zabezpieczonego uprzednio przez Policję w Nowym Mieście nad Pilicą zapisu video z monitoringu obejmującego obszar drogi, po której mógł się poruszać wspomniany pojazd.

Podkreślenia wymaga nadto, że w toku przeprowadzonych czynności wykrywczych, prokurator – referent postępowania przygotowawczego przeprowadził osobiście szereg istotnych czynności procesowych, w tym m.in.:

1. skierował pismo do dyrektora Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Warszawie z zapytaniami:

– „Do jakiej kategorii, ze względu na funkcję w sieci drogowej oraz ze względu na dostępność, zaliczana jest droga nr 707 na odcinku pomiędzy miejscowościami Nowe Miasto nad Pilicą a Rawą Mazowiecką?

– Jaki organ jest zarządcą tej drogi?

– Czy na tej drodze istnieją ograniczenia w dopuszczeniu ruchu pojazdów, a jeżeli tak, to jakiego rodzaju?

– Czy uczestniczący w katastrofie samochód m-ki Volvo (...) mógł zgodnie z przewidzianymi w przepisach normami poruszać się po drodze nr 707?

– Czy w dniu zdarzenia na wskazanym odcinku prowadzone były jakiegokolwiek roboty mające na celu przebudowę, remont lub utrzymanie drogi lub też istniały inne ograniczenia, które mogły mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego?”;

2. zarządził opublikowanie w środkach masowego przekazu komunikatu zmierzającego do ustalenia bezpośrednich świadków katastrofy,

3. zabezpieczył dokumentację dotyczącą uprawnień do prowadzenia pojazdów w odniesieniu do obu kierowców,

4. skierował pismo do Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Krakowie w celu ustalenia i należytego udokumentowania warunków pogodowych panujących w chwili zaistnienia katastrofy.

10 października 2011 r. prokurator wydał postanowienie o umorzeniu śledztwa w sprawie:

1. „Nieumyślnego spowodzenia w dniu 12 października 2010 roku na drodze nr 707 w odległości 2 km od Nowego Miasta nad Pilicą w powiecie grójeckim, przez Mirosława B., kierującego samochodem m-ki VW-T4 o nr rej (...), katastrofy w ruchu lądowym zagrażającej życiu i zdrowiu wielu osób w następstwie której to katastrofy śmierć poniosło 18 osób jadących samochodem m-ki VW-T4, nr rej. (...), zaś kierujący pojazdem m-ki Volvo Tomasz S. doznał obrażeń skutkujących naruszeniem czynności narządów ciała i rozstrojeniem zdrowia na okres trwający nie dłużej niż 7 dni, w następstwie niedostosowania prędkości, przy znacznie ograniczonej widoczności do panujących warunków drogowych i nie zachowania należytej szczególnej ostrożności pod-

czas wykonywania manewru wyprzedzania nieustalonego pojazdu m-ki MAN model TGX z naczepą typu cysterna, który to manewr z uwagi na niedostateczną widoczność nie był manewrem bezpiecznym i w istniejących okolicznościach nie powinien zostać podjęty, w wyniku czego doszło do zderzenia kierowanego przez Mirosława B. pojazdu VW-T4 ze znajdującym się na przeciwnym pasie ruchu a poruszającym się w przeciwnym kierunku pojazdem m-ki Volvo kierowanym przez Tomasza S., tj. o przestępstwo z art. 173 § 1, 2 i 4 k.k. – wobec śmierci sprawcy przestępstwa.

2. Nieudzielenia pomocy Marioli K. i Kamilowi K. znajdującym się w następstwie katastrofy, o której mowa w pkt. 1, w położeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeństwem utraty życia, przez nieustaloną osobę kierująca nieustalonym pojazdem o którym mowa w pkt. 1, mogącą im udzielić bez narażenia siebie lub innej osoby na niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, tj. o przestępstwo z art. 162 § 1 k.k. – wobec niewykrycia sprawcy przestępstwa”.

Warto dodać, że w ramach poszukiwania sprawcy, o którym mowa w pkt 2 postanowienia o umorzeniu śledztwa, ustalono, że spółka MANN Polska sprzedała do dnia katastrofy 755 pojazdów, które mogły teoretycznie znajdować się na miejscu zdarzenia. Pojazdy te zostały zarejestrowane na terenie podległym 152 jednostkom Policji w całym kraju. Do wszystkich tych jednostek wysłano telefonogramy w celu przesłuchania właścicieli poszczególnych przedsiębiorstw i ustalenia, gdzie znajdowały się w dniu zdarzenia pojazdy, które użytkowali. Ponadto uzyskano wykaz numerów telefonicznych osób realizujących połączenia za pośrednictwem stacji BTS, obejmujących swym zasięgiem miejsce katastrofy; wykaz ten obejmował 413 abonentów. Niestety, mimo tego, nie zdołano ustalić sprawcy przestępstwa z art. 162 § 1 k.k., o którym wyżej mowa.

Dokonując oceny zakresu przeprowadzonego w opisanej sprawie postępowania dowodowego, należy stwierdzić, że było ono zrealizowane bardzo szeroko i kompletnie. Nie można też nie zauważyć, że główny jego ciężar spoczął na prokuratorze, chociaż nie było to postępowanie przygotowawcze o charakterze śledztwa własnego w rozumieniu k.p.k. Aktywność śledcza prokuratora – referenta tejże sprawy zasługuje zatem na duże uznanie, bowiem regułą jest, że zdecydowaną większość czynności dowodowych w śledztwach przeprowadzają funkcjonariusze dochodzeniowo-śledczy Policji. Z zasady bowiem, w ślad za postanowieniem o wszczęciu śledztwa, prokurator wydaje zarządzenie o jego powierzeniu w całości (bądź w określonym zakresie) Policji<sup>46</sup>.

---

<sup>46</sup> Wnioski autorki wyciągnięte m.in. w oparciu o przeprowadzone badania w ramach zadania pt. „Grupy robocze w procesie wykrywania i zwalczania...”, jak również doświadczenia własne zdobyte w toku dziesięcioletniej służby w Policji w pionach dochodzeniowo-śledczych.

## Zakończenie

W konstatacji powyższych rozważań na temat katastrof w ruchu drogowym nasuwają się wnioski, że w dobie postępu technologicznego w dziedzinie motoryzacji za niezbędne uznać należy zacieśnienie współpracy organów ścigania z biegłymi z zakresu techniki jazdy oraz rekonstrukcji wypadków drogowych. Nie ulega bowiem wątpliwości, że w sprawach, o których mowa, najistotniejsze znaczenie odgrywają czynności dowodowe przeprowadzone na miejscu zdarzenia i bezpośrednio po jego zaistnieniu. Zabezpieczenie dowodów powinno odbywać się w takich przypadkach – co do zasady – z udziałem biegłych, o których mowa. Nabiera to szczególnego znaczenia w odniesieniu do badania nowoczesnych pojazdów, które brały udział w zdarzeniu, wyposażonych w szereg innowacyjnych rozwiązań technologicznych (np. w „czarne skrzynki”), nierzadko stanowiących źródło wielu istotnych danych na temat przebiegu katastrofy drogowej (wypadku). Nie można też tracić z pola widzenia faktu, że obecność takiego biegłego w trakcie oględzin miejsca katastrofy, kiedy jeszcze nie doszło do usunięcia pojazdów, ma o wiele większe znaczenie z punktu widzenia prawidłowego ustalenia stanu faktycznego w danej sprawie niż przekazanie mu w późniejszym czasie (dla celów wydania opinii) samego protokołu z tychże oględzin. Praktyka wskazuje bowiem, że w tej ostatniej sytuacji biegły zmuszony jest do przeprowadzania w późniejszym czasie własnych ustaleń na miejscu zdarzenia, kiedy to wiele istotnych śladów zostało już utraconych albo zniekształconych. Tym samym należy postulować wprowadzenie do praktyki organów ścigania obowiązku przeprowadzenia tego typu czynności z udziałem biegłego z zakresu techniki pojazdów i rekonstrukcji wypadków drogowych, co niewątpliwie przyczyni się do poprawy jakości prowadzonych w tym zakresie postępowań przygotowawczych.

## Wykaz literatury

- Błoński M., *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z 11 kwietnia 2012 r., II KK 313/11*, 2013, Lex.
- Buchała K., *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, „Prokuratura i Prawo” 1998, nr 11–12.
- Buchała K., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1961.
- Buchała K., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1973.
- Budyn-Kulik M., [w:] M. Mozgawa, M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska-Kalisz, M. Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2017.
- Bojarski M. (red.), Giezek J., Sienkiewicz Z., *Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna*, wyd. ósme, Wolters Kluwer, Warszawa 2020.

- Dubisz S. (red.), *Uniwersalny słownik języka polskiego*, t. 1–4, Wyd. Nauk. PWN, Warszawa 2003.
- Grzelak B., Solarz A. (red.), *Ślady. Metodyka ujawniania i zabezpieczania śladów oraz pobierania materiału porównawczego*, Wyd. Zakładu Krymianistyki KG MO, Warszawa 1967.
- Gadecki B., *Komentarz do rozdziału XXI*, [w:] M. Banaś-Grabek, B. Gadecki, J. Karnat, A. Łyżwa, R. Łyżwa, *Kodeks karny. Część szczególna art. 148–251*, C.H. Beck, Warszawa 2020.
- Górniok O., [w:] A. Wąsek, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 2, C.H. Beck, Warszawa 2010.
- Gurgul J., *O organizacyjnych i psychologicznych problemach oględzin miejsca z perspektywy doświadczeń praktyka*, „Problemy Kryminalistyki” 2010, nr 269.
- Kędzierska G., Plywaczewski W. (red.), *Kryminologia wobec współczesnych wyzwań cywilizacyjnych*, Katedry Kryminologii i Polityki Kryminalnej UWM, Olsztyn 2010.
- Kochanowski J., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Wyd. Prawnicze, Warszawa 1991.
- Kotowski W., *Z problematyki postępowań w sprawach o wypadki drogowe*, „Prokuratura i Prawo” 2008, nr 6.
- Kotowski W., *Policyjne czynności na miejscu wypadku drogowego*, „Palestra” 2012, nr 5–6.
- Królikowski M., Zawłocki R. (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221*, t. 1, Legalis.
- Łyżwa A., Tokarski M., *Katastrofy w transporcie kolejowym. Ujęcie prawnokarne*, Wyd. UWM, Olsztyn 2020.
- Marek A., *Kodeks karny. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2010.
- Piórkowska-Fliieger J., *Komentarz do art. 173 k.k.*, [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Wolters Kluwer, Warszawa 2015.
- Schaff L., *Zakres i formy postępowania przygotowawczego*, PWN, Warszawa 1961.
- Stefański R.A., *Ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 2003.
- Stefański R.A., [w:] A. Wąsek, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna*, t. 1, C.H. Beck, Warszawa 2010.
- Wojciechowski J., *Kodeks karny: komentarz, orzecznictwo*, Librata, Warszawa 2000.
- Ważny A., *Znamiona przestępstwa spowodowania katastrofy w ruchu lądowym*, „Prawo na Drodze” 2014, nr 11.
- Zubańska M., *Nowe technologie w kryminalistyce. Aspekty prawne i kryminalistyczne*, Pracownia Wydawnicza „ElSet”, Olsztyn 2019.

## Summary

### Legal and criminological considerations of traffic crashes

**Keywords:** law, road crash, investigation, preservation of evidence, visual inspection, physical evidence, traces.

The presented article aimed to present, in selected aspects, the problem of traffic accidents from the legal and criminological perspective. The study consists of two content layers, i.e. dogmatic part and case study. Showing the essence of the offence under Article 173 of the Penal Code, it was necessary to characterize its features. Then, the author went on to discuss the most important evidentiary activities carried out by the trial authorities at the stage of the investigation, placing particular emphasis on the issue of inspection of the scene of the crime and securing material evidence of key importance for detection purposes – including tachographs from trucks and the so-called “black boxes” from passenger vehicles. Bearing in mind the complicated nature of evidence proceedings conducted by law enforcement authorities as a result of the occurrence of the crime in question, postulates of solutions aimed at improving the efficiency of procedural activities (usually under the procedure of Article 308 of the Code of Criminal Procedure) were proposed. Considerations have been enriched by the study of the case of a road crash in Nowe Miasto nad Pilicą, which was made based on the analysis of materials collected in the files of the investigation carried out in this case.

