

**PREZES
SĄDU REJONOWEGO
W RADOMIU**

Radom, dnia 22 kwietnia 2021 roku

Adm.-4100-68/21

**Pan
Sławomir Janczewski
faza@faza.com**

W odpowiedzi na Pana wniosek z dnia 12 kwietnia 2021 roku kierowany w trybie Ustawy z dnia 6 września 2001 roku o *dostępie do informacji publicznej* (Dz. U.2020 r, poz. 2176 j.t.), przedstawiam żądane dokumenty z zachowaniem anonimizacji:

1. Opinię biegłego w sprawie II W 780/18
2. Wyrok w sprawie II W 780/18 (wcześniejsza sygnatura VIII W 95/17)

Informację przygotowała Pani Aneta Madejska – starszy sekretarz w II Wydziale Karnym.

Prezes
Sądu Rejonowego
SSO Stanisław Olchowy



**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.
tel.
e-mail:

Organ zlecający opinię: Sąd Rejonowy w Radomiu
II Wydział Karny
ul. Warszawska 1, 26-610 Radom

Sygn. akt: II W 780/18 (wcz. VIII W 95/17)
Identyfikator opinii: JT191120
Data sporządzenia opinii: 20 listopada 2019 r.

Zlecenie Sądu (k. 26):

Wypowiedzieć się czy przy wykorzystaniu urządzenia laserowy przyrząd do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym - o znaku fabrycznym LTI 20/20 TRu CAM nr fabryczny TC004476 rok produkcji 2016 produkcji LASER Technology Inc. 7070 Tucson Way, Centennial, CO 801 12 USA istnieje możliwość ustalenia prędkości z jaką poruszał się D C w dniu roku o godz. w msc. B gmina Sł powiat na drodze krajowej nr pojazdem marki K o nr rejestracyjnym , a w szczególności czy dokonany przez funkcjonariusza policji pomiar przy użyciu tego urządzenia został wykonany prawidłowo.

OPINIA BIEGŁEGO

Po przeanalizowaniu materiału dowodowego biegły uważa, iż:

1. Użyty w sprawie przyrząd nie przeszedł właściwej ścieżki prawnej kontroli metrologicznej.
2. Materiał dowodowy nie pozwala na uznanie, że pomiaru dokonano prawidłowo.
3. Wyniku pomiaru nie można przypisać pojazdowi obwinionego.
4. Nie jest możliwe ustalenie prędkości obwinionego w sposób niezależny od niemiarodajnego pomiaru.
5. Nie jest możliwe takie uzupełnienie materiału dowodowego, aby znieść wszystkie wątpliwości względem użytego przyrządu i dokonanego pomiaru.



**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarostaw Teterycz

adres do korespondencji: ul.
tel.
e-mail:

UWAGI WSTĘPNE

1. W opinii zamiennie używane są terminy: urządzenie, przyrząd - na określenie przyrządu, którym dokonano pomiaru prędkości.
2. Prawem metrologicznym w opinii określane są następujące akty prawne:
 - 2.1. Ustawa prawo o miarach (Dz. U. 2001 nr 63 poz. 636 wraz z późniejszymi zmianami; nazywanej dalej **PoM**)
 - 2.2. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 kwietnia 2017 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli (Dz. U. 2017 poz. 885), nazywane dalej **„ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE RODZAJÓW PRZYRZĄDÓW”**
 - 2.3. Obowiązujące od 11.02.2004 r., Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie wymagań metrologicznych, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym (Dz.U. 2004.15.129), zwane dalej **„ROZPORZĄDZENIE ZT2004”**
 - 2.4. Obowiązujące od 18.12.2007 r., Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 29 listopada 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz.U. 2007 r. nr 225, poz. 1663), zwane dalej **„ROZPORZĄDZENIE ZT2007”**. Zastąpiło ono **ROZPORZĄDZENIE 2004**
 - 2.5. Obowiązujące od 21.03.2014 r. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz.U. 2014 poz. 281), zwane dalej **„ROZPORZĄDZENIE ZT2014”**. Zastąpiło ono **ROZPORZĄDZENIE 2007**
 - 2.6. W dniu 09.02.2019 r. weszło w życie Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 10 stycznia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz.U. 2019 poz. 151), które zmieniło treść **ROZPORZĄDZENIA 2014**. Zmieniona treść tego rozporządzenia będzie dalej nazywana **„ROZPORZĄDZENIE ZT2014 (2019)”**



**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul

tel.

e-mail:

- 2.7. Określenie „**ROZPORZĄDZENIE ZT**” odnosi się do wymienionych rozporządzeń (od ZT2004 do ZT2014 (2019)-bez specyfikowania konkretnego, zależnie od tego jakie obowiązywało w okresie, który wynika z kontekstu użycia określenia.
3. Jeśli nie zaznaczono inaczej, to zdjęcia pochodzą z aplikacji Google Earth.
4. Jeśli nie zaznaczono inaczej, to podane odległości ustalono za pomocą narzędzi pomiarowych dostępnych w aplikacji Google Earth Pro.
5. Skrót „GE” oznacza aplikację Google Earth/Google Earth Pro
6. Wszystkie założenia, wymiary, wartości, obliczenia, zaokrąglenia były stosowane w opinii w sposób najkorzystniejszy dla kierowcy mierzonego pojazdu.
7. Określenie „punkt kontroli” odnosi się do miejsca, z którego dokonywano pomiaru (w którym znajdował się przyrząd pomiarowy).
8. Wszystkie symbole punktów użyte w opinii (w tym na ilustracjach i w tabelach) są stosowane jednoznacznie, tzn. ten sam symbol nie może dotyczyć różnych punktów.
9. Notacja XXhYYmZZs lub YYmZZs, oznacza XX godzinę, YY minutę, ZZ sekundę, np. 12h13m14s oznacza godzinę 12, minutę 13 i sekundę 14. Taki sposób zapisu jest używany przy odniesieniu do czasu dla zachowania jednoznaczności.
10. Termin „klatka” odnosi się do jednego nieruchomego obrazu wchodzącego w skład nagrania wideo. Zamiennie stosowane może być określenie „kadr”.
11. Pierwsze użycie danego oznaczenia lub terminu jest w opinii napisane czcionką pogrubioną. Pozwala to na łatwe odnalezienie miejsca, w którym jest opis tego oznaczenia.
12. Wszystkie zdjęcia, mapy, ilustracje użyte w opinii mają numerację składającą się z litery „O” oraz numeru kolejnego.

UZASADNIENIE

Sporny pomiar został wykonany przez J. M (k. 21v). W swojej notatce zapisał on, że posłużono się „radarem Tru-Cam”. W aktach znajduje się kopia świadectwa legalizacji ponownej przyrządu LTI 20/20 TruCAM o nr. fabrycznym TC004476 (k. 5). W treści protokołu przesłuchania J. M znajduje się nazwa „Trutan” oraz informacja, że jest to urządzenie laserowe (k. 21v). Nazwa LTI 20/20 TruCAM jest zwyczajowo skracana do członu TruCAM. Przyrząd ten jest urządzeniem laserowym. Policja nie użytkuje przyrządów o nazwie „Tru-Cam” ani „Trutan”, więc muszą to być zapisy nazwy „TruCAM” zapisane błędnie. Określenie „radar”, choć dotyczy zwykle technologii użytej w przyrządzie pomiarowym, to bywa potocznie używane w odniesieniu do przyrządów do pomiaru prędkości



**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.

tel.

e-mail:

nie będących radarami. Na tych podstawach biegły nie ma wątpliwości, że w sprawie posłużono się przyrządem LTI 20/20 TruCAM o nr. fabrycznym TC004476. Dalej w opinii przyrząd ten będzie skrótowo nazywany TC.

Wiedza biegłego odnośnie przyrządów TC wskazywała, że doszło do błędów w procedurze ich zatwierdzenia typu, która jest wymagana przez prawo metrologiczne. W związku z tym biegły zwrócił się do Sądu o uzyskanie z Głównego Urzędu Miar (dalej GUM) kopii dokumentacji zgromadzonej podczas procedury zatwierdzenia typu. Dostarczona biegłemu dokumentacja obejmowała 326 stron. Ich analiza była długotrwała i potwierdziła podejrzenia biegłego. Dla jasności argumentacji opinii, główne zarzuty względem przyrządów TC, w tym tego egzemplarza, który został użyty w niniejszej sprawie, są sformułowane w załączniku do opinii. Biegły przygotował go w takiej formie, która pozwoli na wykorzystanie załącznika w innych sprawach, w których użyty został dowolny egzemplarz przyrządu TC. W związku z argumentacją załącznika, biegły jest zdania, że przyrząd TC nie może być uznany za miarodajny, zatem nie można mieć pewności, że jakikolwiek dokonany nim pomiar, który nie zostanie zweryfikowany innym miarodajnym przyrządem, jest prawidłowy.

Dalsza część opinii jest istotna jedynie w przypadku, jeśli pomimo argumentacji z załącznika, Sąd uzna, że przyrząd TC jest miarodajny i może być w świetle prawa stosowany w związku z kontrolą ruchu drogowego.

Wskazane świadectwo legalizacji ponownej zostało wystawione w dn. 18.05.2016 r. i było ważne do 31.05.2017 r., czyli obejmowało dzień zdarzenia, tj. r. Ważne świadectwo legalizacji jest jedynym wymaganym prawem metrologicznym dokumentem, którym musi się legitymować przyrząd do pomiaru prędkości, aby można go było użyć w związku z przestrzeganiem porządku publicznego. Ten wymóg dla użytego w sprawie przyrządu był spełniony.

W dniu 13.10.2017 r. biegły zapoznał się z użytym w sprawie przyrządem. W trakcie zapoznania biegły ustalił iż na karcie pamięci przyrządu brak jest zapisów dotyczących spornego pomiaru. Było to istotne, albowiem zgromadzony w aktach materiał dowodowy nie zawierał tych zapisów. Podczas zapoznania biegły dowiedział się od funkcjonariusza Policji, który udostępnił przyrząd, że zapisy nie zachowały się. W trakcie zapoznania biegły dodatkowo ustalił, iż użyty w sprawie przyrząd zasilany jest z modułu akumulatora litowego, takiego jak opisany w załączniku do opinii. Posługując się wzorcowaną lupą pomiarową biegły ustalił także, że użyty w sprawie przyrząd wyświetla wyniki pomiarów za pomocą cyfr o wysokości około 6,5 mm, zatem odnoszą się do niego zarzuty w tym zakresie, które przedstawiono w załączniku do opinii.

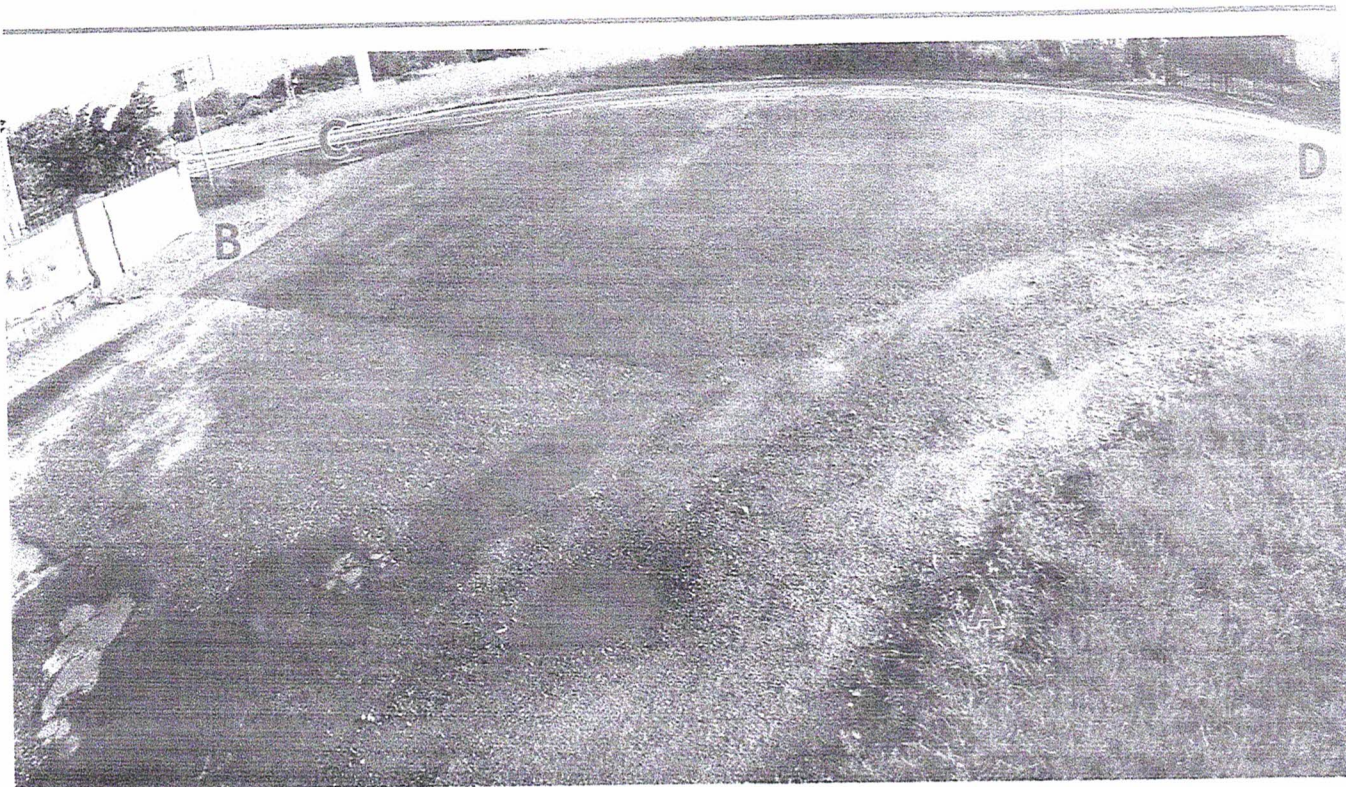
Przyrząd TC dokumentuje pomiaru za pomocą nagrania wideo i/lub zdjęcia wraz z dodatkowymi informacjami na temat okoliczności pomiaru (położenie przyrządu, odległość pomiaru). Niestety zapisy z przyrządu nie są dostępne zgodnie z tym, co biegły napisał



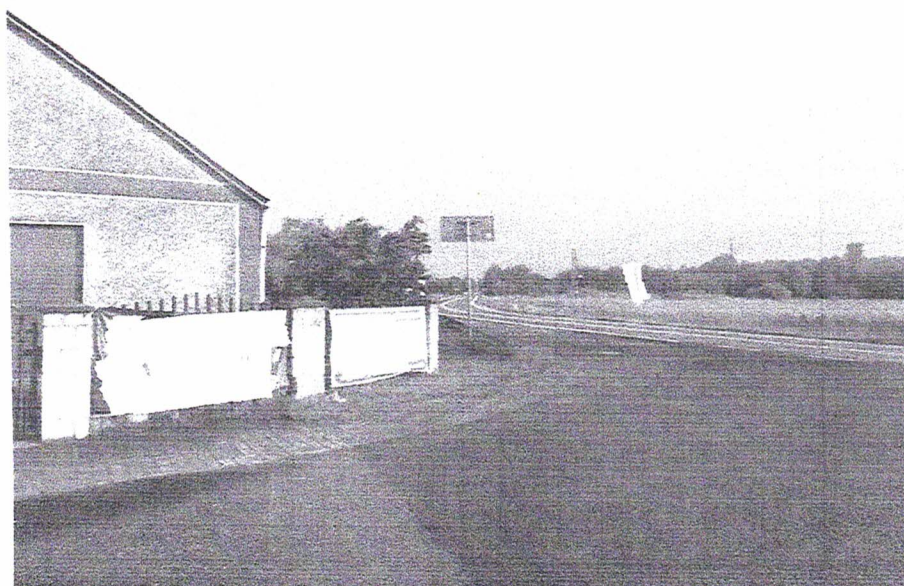
**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.
tel.
e-mail:



Zdjęcie 01 - miejsce prowadzenia kontroli



Zdjęcie 02 - widok w stronę dokonania pomiaru z punktu A



8
BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.

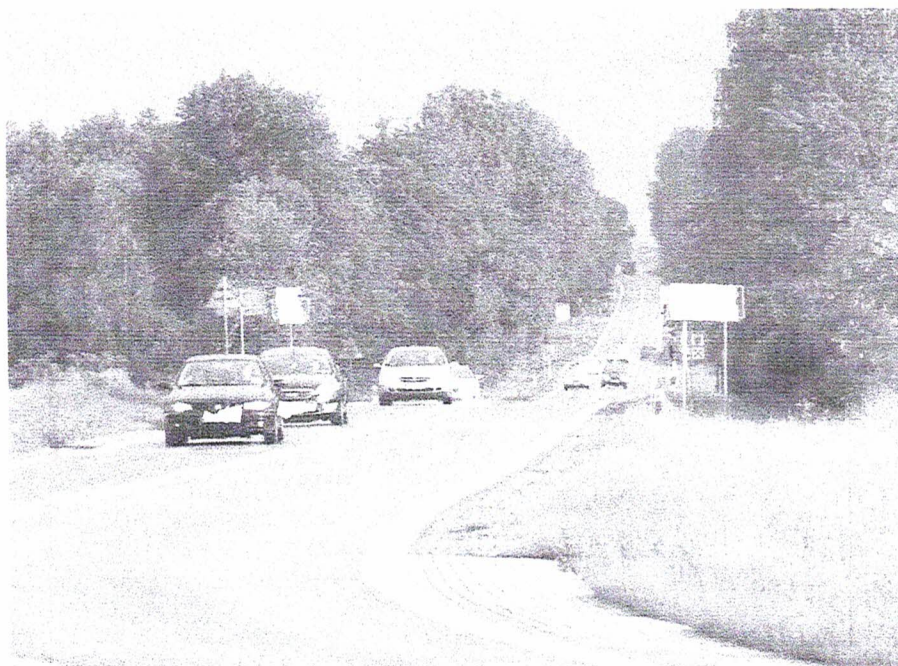
Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul

e-mail:



Zdjęcie 03 - zbliżenie widoku z 02



Zdjęcie 04 - zbliżenie widoku z punktu D

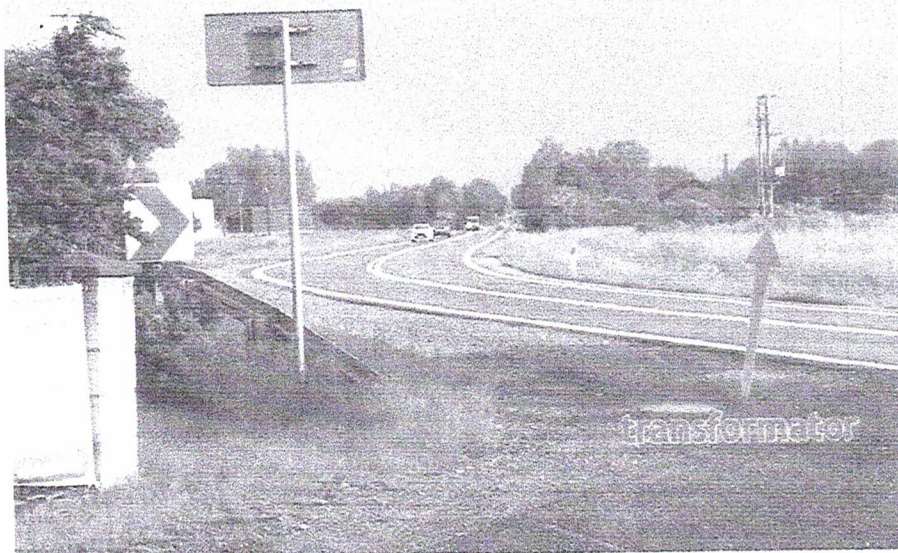


8

**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul. .
tel. .
e-mail: .



Zdjęcie 05 - transformator

wcześniej. Materiał dowodowy w aktach dość szczerze opisuje okoliczności pomiaru. Brak jest informacji o odległości pomiaru, a J. M. w trakcie przesłuchania przed Sądem nie pamiętał tej informacji (k. 21v). W treści protokołu przesłuchania go znajduje się zapis „pojazd poruszał się w kolumnie, jechał jako jedyny” (k. 21v). Biegły odczytuje to jako omyłkę pisarską w postaci braku zaprzeczenia w pierwszej części wypowiedzi, tj. że pojazd nie poruszał się w kolumnie, jechał jako jedyny. Takie rozumienie wspiera dalsza wypowiedź tego świadka, tj. „trudno jest zmierzyć prędkość pojazdu kiedy go ktoś zastania, w tym wypadku tak nie było” (k. 21v). Samo miejsce prowadzenia kontroli oraz położenie radiowozu dokumentują złożone przez obwinionego zdjęcia (k. 20). Zdjęcia te nie pozwalają na pełny wgląd w charakterystykę miejsca zdarzenia, ale pozwalają na odnalezienie go. Biegły dokonał tego posługując się aplikacją Google Earth. Zapoznał się z dostępną tam dokumentacją fotograficzną. Niestety dokumentacja ta pochodzi z sierpnia 2012 roku, więc biegły uznał, że zachodzi potrzeba osobistego udania się na miejsce zdarzenia, co uczynił w dniu 02.06.2019 r. Posługując się precyzyjnym odbiornikiem GNSS biegły dokonał pomiarów położenia punktów istotnych dla treści opinii. Następnie na tej podstawie ustalił odległości, które są w opinii przywoływane.

Do pomiarów biegły użył profesjonalnego odbiornika GNSS SATLAB SL300 z aktywnymi poprawkami RTK. Jest to przyrząd o klasie dokładności subdecymetrowej (błąd ustalenia pozycji wynoszący poniżej 1 decymetra, czyli mniej niż 10 cm). Przyrząd ten udostępnia parametry, które są określeniem dokładności pomiaru pozycji poziomej (HSDV) oraz pionowej (VSDV). Parametry te wyrażone są w metrach z precyzją 3 miejsc po przecinku. Użyty przez biegłego odbiornik charakteryzuje się poziomem ufności 99,7%, co oznacza, że wskazana



82

**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.

tel.

e-mail:

przez urządzenie pozycja z prawdopodobieństwem 99,7% nie przekracza błędu większego niż wartość HSDV. Dla pewności biegły przyjmuje trzykrotną wartość błędu ($3 \cdot \text{HSDV}$), co pozwala na podniesienie prawdopodobieństwa do 99,9999998%. W statystyce taki poziom prawdopodobieństwa przyjmuje się za odpowiednik pewności. Dla wysokości poziomy prawdopodobieństwa dotyczące błędów są takie same z tym, że należy użyć parametru VSDV zamiast HSDV.

Odległość pomiędzy punktami obliczono posługując się tzw. metodą Vincentego. Jest ona jednym z najdokładniejszych sposobów ustalenia odległości pomiędzy dwoma punktami, dla których znane są współrzędne geograficzne (np. wyznaczone za pomocą odbiornika GNSS). Metoda ta uwzględnia kształt Ziemi w oparciu o model elipsoidalny. Dokładność tej metody sięga 0,5 mm. Obliczone odległości uwzględniają także różnicę wysokości punktów z tym, że różnica w wysokości jest brana w linii prostej, czyli nie uwzględnia przebiegu drogi, która mogłaby pomiędzy punktami kilkakrotnie zmieniać swoją wysokość. Rzeczywista długość drogi może być większa od wyznaczonej odległości, natomiast nie może być od niej mniejsza, czyli użycie tak wyznaczonej odległości działa na korzyść kierującego, którego prędkość zostanie w oparciu o nią wyznaczona. Wysoka dokładność wyznaczenia współrzędnych punktów oraz metody obliczenia odległości powodują, że nie zachodzi potrzeba uwzględniania w obliczeniach innych błędów, niż błędy ustalenia pozycji ($3 \cdot \text{HSDV}$) oraz wysokości ($3 \cdot \text{VSDV}$).

Na zdjęciu O1 przedstawiony jest obszar, na którym musiał znajdować się mierzący. Jest to rejon skrzyżowania drogi głównej, po której jechał obwiniony i drogi bocznej. Dokładna pozycja mierzącego nie jest znana. Zależnie od jego lokalizacji, różne czynniki wpływałyby na ocenę pomiaru. Literami oznaczono granice położenia mierzącego. Linia łącząca punkt A i B (odległość 8,8 m) wyznaczała największe odsunięcie mierzącego od drogi głównej. Gdyby był dalej odsunięty od drogi głównej, to nie widziałby nadjeżdżających pojazdów. Punkty C i D (odległość 15,7 m) leżą przy skraju drogi głównej. Odległość od B do C to 7,4 m, natomiast od A do D to 10,9 m. Jest mało prawdopodobne, aby mierzący w chwili pomiaru wchodził na tę drogę. Widok, jaki mierzący miałby w stronę dokonania pomiaru z punktu D przedstawia zdjęcie O2, a zbliżenie jest na zdjęciu O3. Widok z punktu D przedstawia zdjęcie O4. Na tych zdjęciach widać, że w stronę z której nadjeżdżał obwiniony znajdował się zakręt drogi głównej. Na O3 oznaczono miejsce początku obszaru zabudowanego, który wyznaczał znak D-42. Zakręt drogi kończył się w odległości 70 m od punktu C. Każdy pomiar na mniejszą odległość byłby nieprawidłowy, gdyż mierzony pojazd w trakcie pomiaru stale zmieniałby kąt pod jakim przemieszczał się względem przyrządu. Przyrząd TC nie posiada algorytmów pozwalających na pomiar w takiej sytuacji. Jest mało prawdopodobne, aby sporny pomiar wykonano na odległość mniejszą niż 70 m, albowiem karkotomne byłoby zatrzymanie pojazdu znajdującego się tak blisko. Znak D-42 znajduje się w odległości 240 m od C. Jeśli pomiaru dokonano na większą odległość, to mierzony pojazd znajdowałby się przed początkiem obszaru zabudowanego, zatem jadąc z prędkością 80 km/h nie łamałby przepisów. Mierzący miał widoczność sięgającą dalej, więc fizycznie był w stanie dokonać pomiaru pojazdu znajdującego się przed znakiem D-42. Nie znając odległości pomiaru nie można wykluczyć, że w wyniku błędu mierzącego, pomiaru dokonano pojazdowi znajdującemu się jeszcze przed obszarem zabudowanym. Zdjęcie O3



**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul

tel.

e-mail: jaroslaw.teterycz@poczta.onet.pl

pokazuje, że w okolicy znaku D-42 było nagromadzenie innych znaków, co ułatwiało popełnienie błędu przez mierzącego odnośnie usytuowania pojazdu mierzonego względem znaku D-42. Zakręt i położenie znaku D-42 nie są jedynymi czynnikami istotnymi w tej lokalizacji. Dla mierzącego znajdującego się w okolicy punktu A, pomiar odbywałby się tak, że z jednej strony wiązka pomiarowa musiałaby minąć roślinność przy płocie, a z drugiej strony słupki znaku drogowego (oznaczony na O3). Pomiar przyrządami laserowymi wymaga, aby w wiązce nie znalazła się w trakcie pomiaru żadna przeszkoda stała. Bez znajomości dokładnej pozycji mierzącego nie można wykluczyć, że dokonał on pomiaru tak, że wiązka pomiarowa objęła częściowo którąś z omawianych przeszkód. Dopiero w odległości ok. 1,8 m od punktu A w stronę punktu D, mierzący dokonywałby pomiaru z prawej strony słupka znaku i nie miałby przeszkód stałych na linii wiązki pomiarowej. Dla mierzącego znajdującego się w punkcie B sytuacja przedstawiałaby się analogicznie, z tym, że z prawej strony słupka znaku mierzyłby, gdyby zbliżył się do C o 1,5 m. Wynika z tego wniosek, że nie dla każdej pozycji, z której mierzący miał widok na nadjeżdżający pojazd obwinionego, pomiar byłby prawidłowy.

Przebieg drogi powodował, że pojazdy znajdujące się dalej niż początek zakrętu poruszały się po prostym odcinku drogi, jednak jechały pod kątem względem mierzącego. Im mierzący bardziej zbliżał się do drogi głównej, tym kąt pomiaru się zwiększał. Kąt ten zależał także od odległości pomiaru. Przyjmując usytuowanie mierzącego takie, że dokonywałby pomiaru z prawej strony słupka omawianego wcześniej znaku drogowego, zależnie od tego, czy pojazd znajdowałby się przy początku zakrętu, czy przy znaku D-42 oraz czy mierzący byłby bliżej linii łączącej punkty A-D, czy linii łączącej punkty B-C, pomiar odbywałby się w zakresie kątów od ok. $1,94^\circ$ do ok. $9,62^\circ$. Przyrząd TC nie może być stosowany pod kątem większym niż $5,74^\circ$ (jest to omówione w załączniku do opinii). Zatem nie znając dokładnej pozycji mierzącego, nie można wykluczyć, że pomiar odbył się pod kątem większym niż $5,74^\circ$, gdyż miejsce zdarzenia umożliwiało pomiar pod większym kątem.

Z powyższego wynika, że brak wiedzy co do dokładnej pozycji mierzącego oraz odległości pomiaru dyskwalifikuje sporny pomiar, gdyż nie można wykluczyć omówionych czynników, które czyniłyby pomiar niemiernym.

Na zdjęciu O3 oznaczono usytuowaną w miejscu zdarzenia wieżę stacji bazowej telefonii komórkowej. Jest ona widoczna także na zdjęciu O5, na którym oznaczono dodatkowo transformator średniego napięcia. Oba te obiekty są źródłem pola elektromagnetycznego. Przepisy związane z bezpieczeństwem ludzi gwarantują, że pole to nie mogłoby być większe niż zakres, w jakim bada się odporność przyrządów w trakcie procedury zatwierdzenia typu. Dla przyrządów przebadanych zgodnie z regulacjami prawnymi, nie byłyby to więc czynniki istotne dla prawidłowości pomiaru. Jednak jak wskazano w załączniku do opinii, przyrząd TC nie został przebadany w ten sposób. Nie można więc wykluczyć, że któryś z tych obiektów mógł mieć wpływ na pracę przyrządu TC tak, że doprowadził do błędnego wyniku pomiaru. Nie można w drodze eksperymentu procesowego wykluczyć tego, gdyż nie jest możliwe ustalenie jaki był poziom pola elektromagnetycznego generowanego przez te obiekty w chwili zdarzenia. Nie jest on stały, albowiem zależy



**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIETLE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarostaw Teterycz

adres do korespondencji: ul. ...

tel. ...

e-mail: h ...

od dynamicznie zmieniających się okoliczności. W przedmiotowej sprawie obecność omawianych źródeł promieniowania elektromagnetycznego dyskwalifikuje sporny pomiar. Warto także nadmienić, że jest pewnym, że w radiowozie lub jego otoczeniu znajdowała się w chwili zdarzenia radiostacja służbowa, ponadto jest wysoce prawdopodobne, że obaj funkcjonariusze posiadali przy sobie telefony komórkowe. Te urządzenia także są źródłem promieniowania elektromagnetycznego i także mogłyby potencjalnie doprowadzić do nieprawidłowej pracy przyrządu TC.

Podsumowując tę część opinii, nawet jeśli Sąd uznałby, że przyrząd TC mógł być stosowany w świetle prawa do kontroli ruchu drogowego, to opisane w opinii okoliczności dyskwalifikują sporny pomiar ze względu na różne omówione czynniki oraz pobieżne udokumentowanie pomiaru.

W aktach sprawy biegły nie znalazł żadnych innych istotnych dla sprawy okoliczności.

W związku z powyższym biegły uważa jak na wstępie opinii.

Opinia zawiera jeden załącznik. Numeracja stron jest ciągła włącznie z załącznikiem.


Jarostaw Teterycz



86

**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIETLE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul

tel.

e-mail:

Załącznik do opinii biegłego

LTI 20/20 TruCAM

**Zastrzeżenia odnośnie zakresu i sposobu przeprowadzenia
kontroli metrologicznej wymaganej prawem**

WYKAZ PRZYWOŁYWANYCH AKTÓW PRAWNYCH:

Prawem metrologicznym dalej będą określane łącznie wszystkie poniższe akty prawne:

1. Ustawa prawo o miarach (Dz. U. 2001 nr 63 poz. 636 wraz z późniejszymi zmianami; nazywanej dalej **PoM**)
2. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 kwietnia 2017 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli (Dz. U. 2017 poz. 885), nazywane dalej „**ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE RODZAJÓW PRZYRZĄDÓW**”
3. Obowiązujące od 11.02.2004 r., Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie wymagań metrologicznych, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym (Dz.U. 2004.15.129), zwane dalej „**ROZPORZĄDZENIE ZT2004**”
4. Obowiązujące od 18.12.2007 r., Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 29 listopada 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz.U. 2007 r. nr 225, poz. 1663), zwane dalej „**ROZPORZĄDZENIE ZT2007**”. Zastąpiło ono **ROZPORZĄDZENIE 2004**
5. Obowiązujące od 21.03.2014 r. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz.U. 2014 poz. 281), zwane dalej „**ROZPORZĄDZENIE ZT2014**”. Zastąpiło ono **ROZPORZĄDZENIE 2007**
6. W dniu 09.02.2019 r. weszło w życie Rozporządzenie Ministra Przedsiębiorczości i Technologii z dnia 10 stycznia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz.U. 2019 poz. 151),



**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIETLE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.

tel.

e-mail:

które zmieniło treść ROZPORZĄDZENIA 2014. Zmieniona treść tego rozporządzenia będzie dalej nazywana „ROZPORZĄDZENIE ZT2014 (2019)”

7. Określenie „ROZPORZĄDZENIE ZT” odnosi się do wymienionych rozporządzeń (od ZT2004 do ZT2014 (2019)- bez specyfikowania konkretnego, zależnie od tego jakie obowiązywało w okresie, który wynika z kontekstu użycia określenia.

Argumentacja niniejszego załącznika ma zastosowanie do wszystkich egzemplarzy przyrządów LTI 20/20 TruCAM, zatem może być przydatna Sądowi w innych tego typu sprawach. Z tego powodu powyższy wykaz został powielony z treści opinii. Dzięki temu argumentacja załącznika nie wymaga odwołań do opinii.

WNIOSKI Z TREŚCI ZAŁĄCZNIKA

Przyrządy LTI 20/20 TruCAM:

1. nie przeszły prawnej kontroli metrologicznej w zakresie wymaganym przez prawo metrologiczne
2. nie mogły pomyślnie przejść kontroli metrologicznej, albowiem nie spełniały co najmniej części wymogów prawa metrologicznego, które miały obowiązek spełniać w trakcie procedury zatwierdzenia typu
3. nie mogą korzystać z domniemania prawidłowej pracy
4. powinny być wycofane z użytkowania, albowiem brak jest możliwości doprowadzenia przyrządów do zgodności z prawem metrologicznym, zarówno w odniesieniu do egzemplarzy już używanych, jak i nowo dostarczonych

UZASADNIENIE

Przyrząd LTI 20/20 TruCAM będzie dalej skrótowo nazywany TC.

Użycie przyrządów do pomiaru prędkości pojazdów jest z mocy prawa objęte tzw. prawną kontrolą metrologiczną. Wynika to z Ustawy PoM. Na mocy tejże ustawy ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE RODZAJÓW PRZYRZĄDÓW w §1 ust. 1 pkt. 4 - wprost wymienia przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w kontroli ruchu drogowego, jako objęte prawną kontrolą metrologiczną, obejmującą zatwierdzenie typu, legalizację pierwotną i legalizację



**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIETLE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji:

tel.

e-mail

ponowne. Wynika z tego, że zgodnie z prawem nie ma możliwości stosowania do pomiaru prędkości pojazdów w kontroli ruchu drogowego przyrządów, które nie przeszły prawnej kontroli metrologicznej.

Sposób przeprowadzania procedury zatwierdzenia typu, procedury legalizacji pierwotnej oraz cyklicznych legalizacji ponownych określone są w ROZPORZĄDZENIU ZT. Nakłada ono bardzo rygorystyczne wymagania, które muszą spełniać przyrządy pomiarowe, aby mogły pomyślnie przejść procedurę zatwierdzenia typu. Procedurę tę musi przejść dostarczony przez producenta lub uprawnionego przedstawiciela producenta przyrząd pomiarowy. Procedura ta jest postępowaniem administracyjnym, w trakcie którego weryfikowana jest zgodność przyrządu ze stawianymi przez prawo metrologiczne wymaganiami formalnymi i technicznymi. Dowodem spełniania wszystkich wymogów przez przyrząd jest uzyskanie decyzji zatwierdzenia typu.

Na podstawie zatwierdzenia typu każdy wprowadzany do obrotu (użytkowania) egzemplarz przyrządu pomiarowego musi przejść weryfikacyjne badania oraz spełnić inne wymagania określone w ROZPORZĄDZENIU ZT, aby uzyskać świadectwo legalizacji pierwotnej, które jest ważne jeden rok. W kolejnych latach przyrząd musi pomyślnie przejść ponowne badania weryfikacyjne i spełnić wymagania określone w ROZPORZĄDZENIU ZT, żeby uzyskać świadectwo legalizacji ponownej, które także ma roczny okres ważności.

Z przedstawionych powyżej informacji wynika, że regulacje metrologiczne narzucają ciągłość i zależność dokumentów poświadczających poprawne działanie przyrządu pomiarowego, takiego jak użyty w przedmiotowej sprawie. Oznacza to, że świadectwo legalizacji ponownej jest wystawiane na podstawie świadectwa legalizacji pierwotnej, które jest wystawiane na podstawie dokumentu zatwierdzenia typu.

Użyty w sprawie przyrząd TC posiadał legalizację pierwotną. Dokument ten został wydany na podstawie decyzji zatwierdzenia typu. W tym zakresie biegły wątpliwości nie ma. Prezes Głównego Urzędu Miar (dalej GUM) wydał w dniu 24.12.2009 r. decyzję zatwierdzenia typu nr ZT 120/2009, która dotyczyła następujących przyrządów: LTI 20/20 Truspeed 100, LTI 20/20 Truspeed 100LR, LTI 20/20 Truspeed 100DC, LTI 20/20 Truspeed 100DC LR oraz LTI 20/20 TruCAM.

Decyzja ta będzie nazywana dalej decyzją ZT. Wymienionym wcześniej przyrządom nadano w niej znak zatwierdzenia typu: PLT 09118. Wymieniona lista obejmuje 4 warianty przyrządu TruSpeed (w zasadzie taką pisownię stosuje producent przyrządu) oraz przyrząd TC. W oparciu o wcześniej uzyskane informacje biegły nabrał wątpliwości, co do prawidłowego przeprowadzenia procedury zatwierdzenia typu, która zakończyła się decyzją nr ZT 120/2009. Z tego powodu opiniując dla SR w R w sprawie o sygnaturze II W 780/18 (wcz. VIII W 95/17) biegły uzyskał dostęp do kopii dokumentacji zgromadzonej przez GUM w związku z procedurą zatwierdzenia typu dla przyrządów TruSpeed i TC. Zgodnie z zapewnieniem GUM przesłanym do SR w R była to kompletna dokumentacja z pominięciem jednego dokumentu zatytułowanego „Raport Techniczny LTI 20-20 TruSpeed”, o którym będzie mowa dalej w opinii. Raport ten został pominięty ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa. Został on złożony w GUM, więc żaden jego fragment nie powstał w GUM.



28

**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECLE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

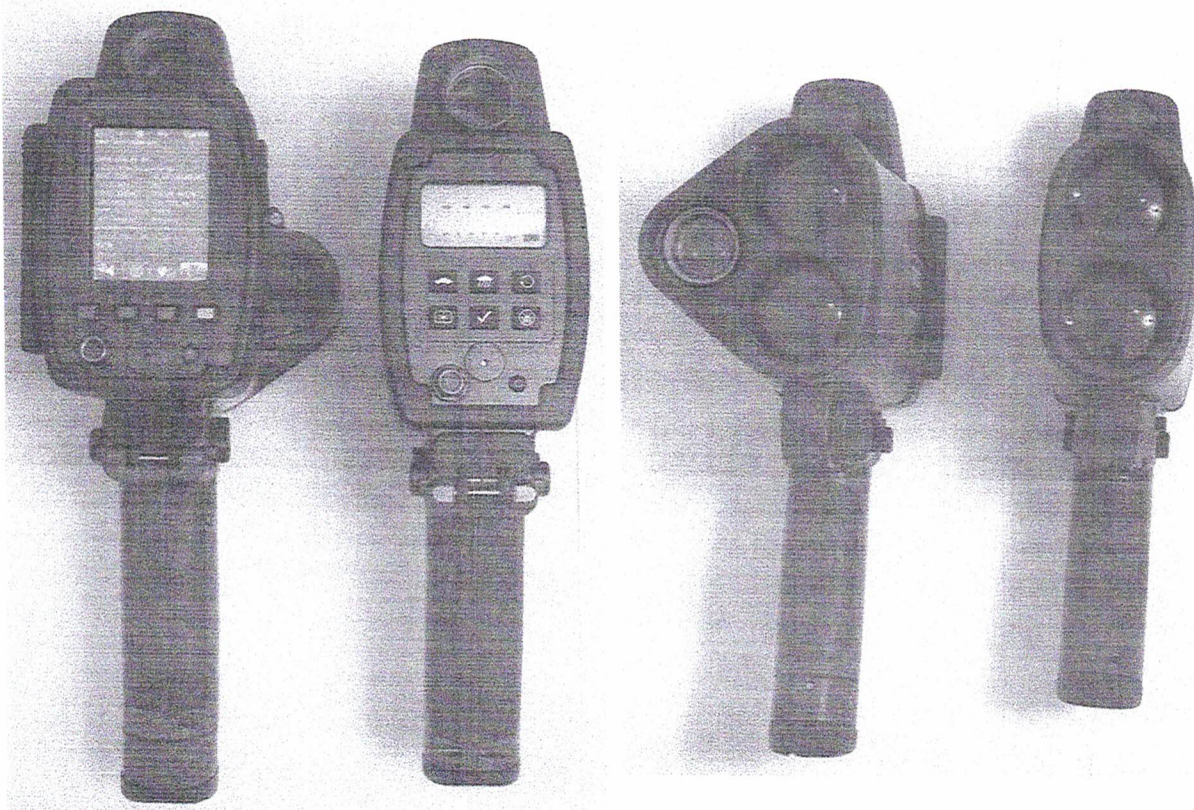
adres do korespondencji: ul.

te.

e-mail: b

Przedmiotowa dokumentacja będzie dalej nazywana **dokumentacją ZT**, a sama procedura, której dotyczyła będzie nazywana **procedurą ZT**. Choć dokumentacja ZT zawierała 326 stron, to biegły odniesie się w niniejszym załączniku tylko do kluczowych ustaleń, do których na jej podstawie doszedł. Wszystkie dokumenty, przywoływane w treści tego załącznika wchodziły w skład dokumentacji ZT i w przypadku, jeśli nie są częścią aktu niniejszej sprawy, można je uzyskać z Głównego Urzędu Miar.

Decyzja ZT została sprostowana postanowieniem z dnia 26.10.2017 r. nr BSM-WR.42.28.2017.MK.1 (dalej nazywane **sprostowaniem**) oraz zmieniona decyzją nr ZZT 4/2007 z dnia 17.11.2017 r. (dalej nazywana **decyzją ZZT**). Sprostowanie dotyczyło kwestii zasilania, gdyż w decyzji ZT zapisano, że są to dwie baterie akumulatorowe o napięciu 2,4V DC dla obu przyrządów, tymczasem przyrząd TC jest zasilany baterią akumulatorową o napięciu 7,4V DC. Znamienne jest to, że do sprostowania tego doszło prawie 8 lat po wydaniu decyzji ZT. Stawia to pod znakiem zapytania rzetelność weryfikacji przyrządów podczas legalizacji pierwotnej. Urzędnicy Okręgowych Urzędów Miar, którzy dokonywali tych legalizacji przez ten czas nie zauważyli, że urządzenia przedstawiane do legalizacji zasilane są inaczej, niż to wynika z decyzji ZT. O ile początkowo można byłoby uzasadnić to brakiem obowiązku weryfikacji przyrządu w tym zakresie, to od 21.03.2014 r., tj. wejścia w życie



Ilustracja ZO1 - porównanie przyrządów TruCAM (po lewej stronie na obu zdjęciach) i TruSpeed (po prawej stronie na obu zdjęciach)



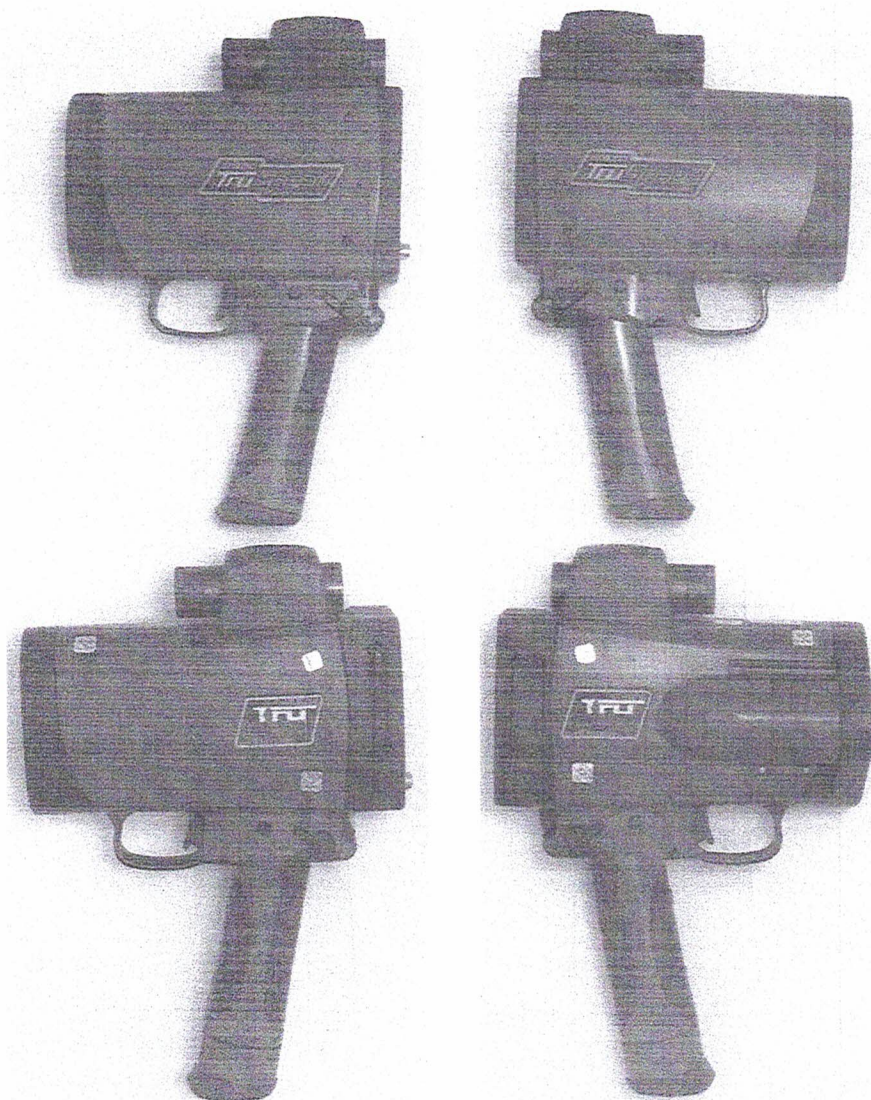
BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECLE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul

tel.

e-mail: !



Ilustracja ZO2 - porównanie przyrządów TruSpeed (na górze) i TruCAM (na dole)

ROZPORZĄDZENIA ZT2014, obowiązek dokonania weryfikacji konstrukcji i wykonania przyrządu z zatwierdzonym typem istniał (§29 pkt. 1). Zatem wszystkie świadectwa legalizacji pierwotnej wydane od 21.03.2014 r. do, co najmniej, 26.10.2017 r. (data wcześniej wskazanego postanowienia o sprostowaniu omyłki) mogły zostać wydane w drodze niedopełnienia obowiązków przez pracowników Okręgowych Urzędów Miar, którzy wydawali te świadectwa (według wiedzy biegłego był to jedynie Okręgowy Urząd Miar w Warszawie). Decyzja ZZT 4/2007 dotyczyła jedynie kwestii ulokowania znaków zabezpieczających (plomb) na przyrządzie, więc jej treść dla argumentacji niniejszego załącznika nie jest istotna.



S1

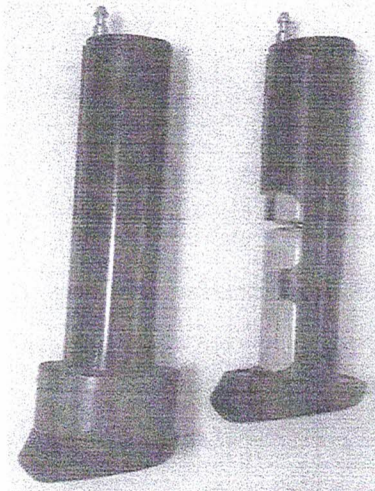
**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.

tel.

e-mail:



*Ilustracja ZO3 - porównanie modułów zasilających TruCAM (po lewej)
i TruSpeed (po prawej)*

Przyrząd TC uzyskał zatwierdzenie typu w czasie obowiązywania ROZPORZĄDZENIA ZT2007, więc to tego rozporządzenia wymogi musi spełniać. Ze względu na zasadę nie działania prawa wstecz nie musi on spełniać wymogów ROZPORZĄDZENIA ZT2014, ani ROZPORZĄDZENIA ZT2014 (2019). Przywołanie tego rozporządzenia w treści świadectwa legalizacji, w sekcjach „WYMAGANIA” oraz „ZAKRES SPRAWDZEN”), jest błędem, który jest nagminnie popełniany przez Okręgowe Urzędy Miar (dalej OUM). Nawet, gdyby biegły mylił się w kwestii wymagań, które musi spełniać przyrząd TC, to stwierdzenie, że „przyrząd pomiarowy spełnia wymagania”, które zamieszczono w treści świadectwa legalizacji, odnosi się jedynie do tych wymagań, które są sprawdzane podczas procedury legalizacji. Trzeba podkreślić, że podczas legalizacji pierwotnej dokonuje się jedynie niewielkiej ilości sprawdzeń w stosunku do tych, które wykonuje się podczas procedury ZT. Zatem sprawdzenia w trakcie legalizacji nie mogą ani formalnie, ani faktycznie być traktowane jako równoważne tym, które wykonuje się podczas procedury ZT.

Dalej biegły będzie odnosił się do wymogów sprecyzowanych w ROZPORZĄDZENIU ZT2007. W większości przypadków mają one swoje odpowiedniki w ROZPORZĄDZENIU ZT2014 oraz ROZPORZĄDZENIU ZT2014 (2019), co może być dla Sądu istotne w przypadku uznania, że przyrząd TC winien jednak spełniać wymogi któregoś z tych nowszych rozporządzeń.

W zrozumieniu argumentacji załącznika przydatne będzie wizualne porównanie przyrządów TC oraz TruSpeed. Jest ono przedstawione na ilustracjach ZO1 i ZO2. Ilustracja ZO3 porównuje wygląd modułów zasilających obu przyrządów. Ilustracje ZO4 i ZO5 zawierają opisy elementów obu przyrządów. Opisy te ułatwią ustalenie lokalizacji elementów wskazywanych w treści załącznika (np. celownika, rękojeści, etc.). Moduł zasilający przyrządu TC posiada zintegrowany akumulator litowy o napięciu 7,2V. Jest on również wyposażony w gniazdo do bezpośredniego ładowania za pomocą zewnętrznej ładowarki. Cały



BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.

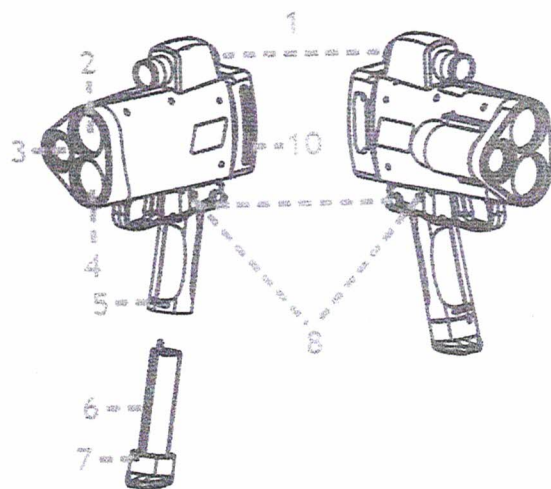
Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.

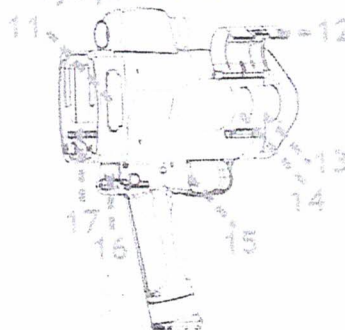
tel.

e-mail:

Przód/lewa strona Przód/prawa strona



Tył/prawa strona



Panel tylny



1. celownik
2. soczewka nadawcza
3. obiektyw kamery
4. soczewka odbiorcza
5. rękojeść/pojemnik na baterie
6. bateria/akumulator
7. dioda sygnalizująca ładowanie
8. przycisk blokady akumulatora

9. blokada podpórki/kolby
10. rysik do ekranu
11. gniazdo karty SD/port USB
12. osłona kamery
13. pokrętło ostrości
14. pokrętło przystony
15. spust
16. gniazdo podpórki/kolby

17. tylny panel
18. ekran dotykowy
19. przyciski funkcyjne
20. przycisk zasilania
21. głośnik
22. port szeregowy

Ilustracja ZO4 - przyrząd TruCAM - opis elementów

moduł waży 162 gramy. Moduł zasilający przyrządu TruSpeed składa się z adaptera (pojemnika), w który wkłada się dwie baterie tzw. rozmiaru C (dawniej używano nazwy R14). Zamiast baterii można użyć akumulatorów o tym samym rozmiarze. Adapter z dwiema bateriami przemysłowymi marki Duracell (takie jak na zdjęciu O2) waży 188 gramów. Gołym okiem można zauważyć, że moduł zasilający przyrządu TC nie składa się z „dwóch baterii akumulatorowych”, co obrazuje ilustracja ZO3. Podczas każdej legalizacji, której poddano przyrząd użyty w niniejszej sprawie, powinno zostać odkryte, że przyrząd ten jest inaczej wyposażony, niż na to wskazuje decyzja ZT, bo to na jej podstawie wykonuje się sprawdzenia opisane w §31 ROZPORZĄDZENIA ZT2007, czyli m.in. czy przyrząd jest kompletny i nieuszkodzony oraz posiada wszystkie wymagane zespoły i urządzenia (§31 pkt. 1 lit. a ROZPORZĄDZENIA ZT2007). Użyty w sprawie przyrząd przeszedł procedurę legalizacji pierwotnej. Skoro różnica w sposobie zasilania przyrządu TC w stosunku do tego, co było zawarte w decyzji ZT jest oczywista, to znaczy, że albo sprawdzenia wymagane podczas legalizacji pierwotnej zostały potraktowane bardzo rutynowo, by nie rzec, że niedbale, albo

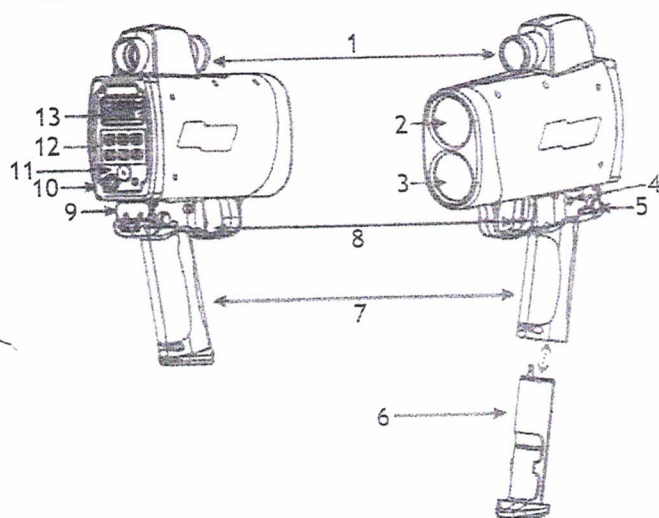


93

**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIETLE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.
tel. !
e-mail: b

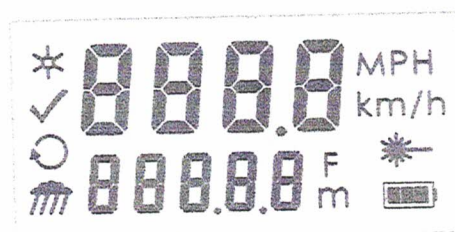


Tyt-strona prawa

Przód-strona lewa

1. celownik
2. soczewka nadawcza
3. soczewka odbiorcza
4. przycisk zwalniający blokadę baterii
5. blokada kolby
6. pojemnik baterii
7. uchwyt / obudowa pojemnika baterii
8. spust
9. prowadnica mocowania kolby
10. port komunikacyjny
11. brzęczyk
12. przyciski sterujące
13. wyświetlacz LCD

Ilustracja ZO5 - przyrząd TruSpeed - opis elementów



Ilustracja ZO6 - zobrazowanie wyglądu wyświetlacza przyrządu TruSpeed z wyświetlonymi wszystkimi elementami

wprost zignorowano niezgodność przyrządu z zatwierdzonym typem (dotyczy to przyrządów, których legalizacja pierwotna została wykonana przed sprostowaniem omyłki w decyzji ZT).

Podczas procedury ZT dokonuje się różnego rodzaju sprawdzeń. Weryfikuje się czy przyrząd i jego dokumentacja spełniają wymogi formalne. Sprawdza się czy przyrząd jest odporny na różnego rodzaju narażenia. Ponadto wykonuje się testy drogowe w celu weryfikacji, czy przyrząd prawidłowo dokonuje pomiaru prędkości. Ustalenia biegłego odnośnie każdej z tych grup sprawdzeń zostaną omówione w treści załącznika.

Zgodnie z §5 pkt. 5 ROZPORZĄDZENIA ZT2007 w skład przyrządu laserowego wchodzi m.in. urządzenie wskazujące. Choć nie zawiera ono wprost definicji tego elementu, to z opisu, który jest zawarty w §11 i §13 wynika, że jest to część przyrządu, na której prezentowany jest wynik pomiaru. We współczesnych przyrządach urządzeniem takim jest wyświetlacz. Oba przyrządy są wyposażone w wyświetlacze, choć wyglądają one bardzo różnie. Lewe zdjęcie na ZO1 ukazuje włączone wyświetlacze w obu przyrządach. TC ma graficzny, kolorowy, dotykowy wyświetlacz LCD o rozdzielczości 240 x 320 pikseli (punktów)



59

**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.
tel.
e-mail:

i przekątnej 2,7 cala (6,9 cm). Treść wyświetlana na tym wyświetlaczu może być dowolnie kształtowana zależnie od oprogramowania, które steruje przyrządem. Dość dobrze przedstawia to treść wyświetlacza na ilustracji ZO4. TruSpeed ma klasyczny, monochromatyczny (1-kolorowy) wyświetlacz LCD mogący wyświetlać zawczasu przygotowane elementy lub cyfry i inne znaki, które da się zobrazować za pomocą 8-segmentowych modułów. Ilustracja ZO6 obrazuje wszystkie moduły, w które wyposażony jest ten wyświetlacz. Różnica pomiędzy oboma wyświetlaczami polega nie tylko na ich wyglądzie i możliwościach, ale także na wymogach dotyczących elementu przyrządu, który byłby w stanie nimi sterować. Wyświetlacz w TruSpeed może byćysterowany nawet dość prostym procesorem jednokładowym. Graficzny wyświetlacz w TC wymaga bardziej zaawansowanego procesora, wyposażonego w co najmniej 225kB (kilobajtów) pamięci graficznej. W rzeczywistości przyrząd TC jest wyposażony we wbudowany komputer, który obsługuje nie tylko wyświetlacz oraz jego warstwę dotykową, ale także fizyczne przyciski, wewnętrzną pamięć flash, port USB, port szeregowy RS-232, wbudowaną kamerę oraz czytnik kart pamięci typu SD. Jak na współczesne standardy nie jest to komputer zbyt wydajny, ale w porównaniu z tym, który jest potrzebny do sterowania przyrządem TruSPEED jest on daleko bardziej zaawansowany. Istotne dla argumentacji załącznika jest to, że komputer w TC generuje z pewnością dużo więcej ciepła i potrzebuje więcej miejsca (zarówno z powodu własnych wymiarów, jak i możliwości rozproszenia generowanego ciepła). Jak widać na ZO1 przyrząd TC ma przekrój poprzeczny dość zbliżony do TruSpeed. W materiałach marketingowych dystrybutora obu przyrządów (firma Safety Camera Systems Sp. z o.o., dalej SCS) można znaleźć informację, że wymiary przyrządu TC to 21 cm (długość) x 9,8 cm (szerokość) x 31,7 cm (wysokość), natomiast TruSpeed to 20 cm x 8 cm x 30 cm. Wymiary głównej komory obudowy przyrządu TC (bez uwzględniania rękojeści i celownika), jeśli chodzi o szerokość i wysokość są prawie identyczne z TruSpeed. Różnice występują jedynie w miejscu zainstalowania kamery- obudowa jest tam poszerzona, by ją zmieścić. To podobieństwo wymiarów łatwo można zauważyć na lewym zdjęciu ZO1. Różnica w długości obu przyrządów to jedynie 1 cm wg danych SCS. Pomiary biegłego wskazują, że przyrząd TruSpeed jest krótszy niż deklarowane 20 cm o prawie 1 cm, natomiast przyrząd TC ma długość 21 cm. Zatem rzeczywista różnica w długości to 2 cm. W praktyce różnica w długości przestrzeni wewnątrz przyrządów jest mniejsza, gdyż wyświetlacz w TC jest osadzony głębiej niż w TruSpeed. Od powierzchni tylnej ścianki przyrządu (z pominięciem elastycznej osłony zabezpieczającej) do powierzchni wyświetlacza w przyrządzie TC jest około 6,82 mm, a w TruSpeed 3,07 mm. Dystans pomiędzy powierzchnią tylnej ścianki, a zewnętrzną krawędzią osłony gumowej w przyrządzie TC to 3,95 mm, a w TruSpeed 2,98 mm. Sumując odpowiednie wymiary, wyświetlacz przyrządu od zewnętrznej krawędzi osłony jest cofnięty o 10,77 mm w TC i 6,05 mm w TruSpeed. Odejmując te wielkości od różnicy 2 cm (20 mm) dzielącej oba przyrządy uzyskuje się prawdziwą różnicę w długości tych urządzeń, która wynosi $20\text{ mm} - 10,77\text{ mm} + 6,05\text{ mm} = 15,28\text{ mm}$, czyli nieco ponad 1,5 cm.

Rozważania dotyczące różnicy rozmiarów są istotne do ustalenia charakteru przyrządu TC. Może on być odrębnym, choć pokrewnym przyrządem względem TruSpeed. Może też być



**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.
tel.
e-mail: j.teterycz@poczta.onet.pl

przyszytym TruSpeed, który jest wyposażony w dodatkowe urządzenia, o których mówi m.in. §7 ROZPORZĄDZENIA ZT2007. Kwestia ta jest istotna, albowiem od niej zależy sposób badania przyszytu TC, który powinien być zostać zastosowany w trakcie procedury ZT. Jeśli TC jest przyszytem odrębnym od TruSpeed, to powinien być zostać całkowicie odrębnie przebadany. Natomiast, jeśli jest przyszytem TruSpeed wyposażonym w dodatkowe urządzenie wskazujące, to można było zastosować wyniki części badań przyszytu TruSpeed do przyszytu TC, natomiast zachodziła potrzeba wykonania pewnych dodatkowych badań, np. związanych z ustaleniem, czy dodatkowe urządzenia nie wpływają na wskazania przyszytu podczas wykonywania pomiaru (§7 ust. 3). Sprawdzenie spełnienia tego wymogu musiałoby polegać na porównaniu wskazań wyświetlacza przyszytu TruSpeed z wyświetlaczem, w który wyposażony jest przyszyt TC. Takie sprawdzenie nie jest jednak możliwe, albowiem w przyszycie TC nie ma widocznego wyświetlacza przyszytu TruSpeed. Niewielka różnica w wymiarach obu przyszytów daje mocne podstawy do twierdzenia, że także wewnątrz przyszytu TC takiego wyświetlacza nie ma. Także celowość zastosowania przez producenta wybiegu polegającego na umieszczeniu wewnątrz przyszytu TC przyszytu TruSpeed byłaby wątpliwa. Nie dawałaby praktycznie żadnego wymiernego zysku, natomiast rodziłaby dodatkowe problemy techniczne, które trzeba by było rozwiązać oraz zwiększało koszty produkcji. Przyszyt TC do niczego nie potrzebowałby umieszczonego wewnątrz wyświetlacza i klawiszy przyszytu TruSpeed, które jednak wymagałyby zasilania iysterowania (obsługi działania). Wynika z tego, że przyszyt TC jest odrębnym rodzajem przyszytu, a nie wariantem TruSpeed z dodatkowymi urządzeniami.

Analizując dokumentację procedury ZT można dojść do wniosku, że GUM sam nie był w stanie zdecydować się jak traktować przyszyt TC. Na przykład w dokumencie „Kompleksowe sprawozdanie z badań i sprawdzeń przyszytu laserowego” datowanym na 14.12.2009 r. znajduje się, w sekcji „Oznaczenie fabryczne przyszytu”, następująca informacja: „LTI 20/20 w wersjach wykonania: TruSpeed 100, TruSpeed 100LR, TruSpeed 100DC, TruSpeed 100LR DC oraz w wersji z urządzeniami dodatkowymi: TruCAM”. Dokument ten jest w zasadzie zestawieniem wymogów nakładanych przez ROZPORZĄDZENIE ZT2007 oraz podstawy uznania ich spełnienia w odniesieniu do wymienionych przyszytów. Zestawienie to jest w formie tabeli. Ciekawe wnioski nasuwa porównanie pozycji nr 8 i pozycji nr 15 w tej tabeli. Pozycja nr 8 nosi tytuł: „Sprawdzenie, czy urządzenia dodatkowe i ich działanie nie wpływają na wskazania przyszytu podczas wykonywania pomiaru”. Jako regulację dotyczącą tego aspektu wskazano §7 ust. 3 ROZPORZĄDZENIA ZT2007. Wynik tego sprawdzenia określono jako pozytywny. W uwagach zapisano „Uznanie 1) i 2) - M1”. Na końcu dokumentu znajduje się lista odnośników, z której wynika, iż „1)” to „Sprawozdanie z badań i sprawdzeń przyszytu laserowego z dnia 9 grudnia 2009 r., nr sprawy 3686-BMP-415-8/K145/1/MK/09, sporządzone w Zakładzie Długości i Kąta”. Odnośnik „2)” to „Sprawozdanie z badań i sprawdzeń przyszytu laserowego z dnia 11 grudnia 2009 r., nr sprawy 3686-BMP-415-8/K145/1/MK/09, sporządzone w Zakładzie Długości i Kąta”. Wskazany numer sprawy to wewnętrzny numer określający procedurę ZT dotyczącą omawianych przyszytów. Użyte w uwagach oznaczenie „M1”, to używana wewnątrz GUM nazwa funkcjonującego w tej instytucji Zakładu Długości i Kąta. Treść sprawozdania z dnia 09.12.2009 r. wskazuje, że dotyczyło ono przyszytu LTI 20-20



**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.
tel.
e-mail: !

TruSpeed 100 LR DC. Sprawozdanie z dnia 11.12.2009 r. dotyczyło przyrządu TruCAM. W kontekście przyrządu TC istotne jest więc to drugie sprawozdanie. W zawartej w nim tabeli, w pozycji nr 3, są zapisy odnoszące się do wymogu z §7 ust 3 ROZPORZĄDZENIA ZT2007. Znajduje się tam interesujące stwierdzenie „Urządzenia dodatkowe nie wpływają na wskazania przyrządu (sprawdzono wykonując pomiar odległości)”. W dokumentacji ZT brak jest jakichkolwiek zapisków wykonanego „pomiaru odległości”. Nie wiadomo więc w jakich warunkach tego dokonano, ani ile takich pomiarów sprawdzających wykonano. Warto tu wspomnieć, że dokonywanie pomiaru odległości, aby sprawdzić przyrząd mierzący prędkość nie jest całkowicie pozbawione sensu. Przyrząd TC (a także TruSpeed i każdy inny laserowy przyrząd do pomiaru prędkości, który jest obecnie użytkowany na świecie) jest w rzeczywistości bardzo szybkim dalmierzem. Dokonuje on 200 pomiarów odległości na sekundę. Gromadzi przez ok. 0,3 s wyniki tych pomiarów, a następnie oblicza odpowiadającą zmianom odległości prędkość. Gdyby przyrząd nieprawidłowo wskazywał odległość, to zachodziłaby pewność, że nieprawidłowo wylicza prędkość. Jednak zależność ta nie jest zwrotna, gdyż wyznaczanie przez przyrząd odległości nie jest warunkiem wystarczającym do prawidłowego wskazywania prędkości. Nawet przy prawidłowo ustalonej odległości nie ma pewności, że przyrząd prawidłowo wyliczałby prędkość. Zatem wykonane sprawdzenie nie dawało gwarancji, że przyrząd prawidłowo wskazuje prędkość, więc nie mogło być wystarczającą podstawą do uznania, że wymóg §7 ust. 3 ROZPORZĄDZENIA ZT2007 został spełniony. Nawet, gdyby przyjąć, że wykonanie pomiaru odległości byłoby wystarczające dla uznania, że przyrząd prawidłowo ustala prędkość, to zbyt mało jest danych, by uznać, że sprawdzenia tego dokonano w sposób reprezentatywny. Aby mieć pewność, że dodatkowe elementy przyrządu nie mają wpływu na dokonywane pomiary, należałoby to sprawdzić w pełnym zakresie warunków użytkowania przyrządu, czyli w reprezentatywnym zakresie temperatur, wilgotności, narażeń pola elektrycznego, wibracji, etc. Przez pełny zakres warunków użytkowania należy przyjąć te warunki, przy których sprawdzany jest przyrząd bez urządzeń dodatkowych, a które są sprecyzowane, np. w §29 ROZPORZĄDZENIA ZT2007. Brak jest dowodów na to, że wykonano te sprawdzenia dla przyrządu TC. Kwestią oddzielną jest zastosowanie jeszcze jednego „uproszczenia” polegającego na tym, że w rzeczywistości sprawdzenie wyniku pomiaru odległości na wyświetlaczu przyrządu TC, nawet jeśli był prawdziwy, nie dowodzi, że urządzenia dodatkowe nie mają wpływu na pomiar, gdyż nie porównano tych wskazań z tym, jakiego dokonał, rzekomo znajdujący się wewnątrz przyrządu TruSpeed. Reasumując: uznanie, że przyrząd TruCAM rozumiany jako przyrząd TruSpeed wyposażony w urządzenia dodatkowe, spełnia §7 ust. 3 ROZPORZĄDZENIA ZT2007, które znajduje się w protokole sprawdzenia z dnia 11.09.2009 r., a następnie zostało przepisane do dokumentu „Kompleksowe sprawozdanie z badań i sprawdzeń przyrządu laserowego”, było albo bezpodstawne albo co najmniej przedwczesne.

Pozycja nr 15 omawianego dokumentu „Kompleksowe sprawozdanie z badań i sprawdzeń przyrządu laserowego” dotyczy wymogu zawartego w §13 ust. 2 ROZPORZĄDZENIA ZT2007, który stanowi: „Wysokość cyfr urządzenia wskazującego zmierzoną prędkość powinna wynosić co najmniej 8 mm”. W uwagach do tej pozycji znajduje się zapis:



87

**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECLE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.

tel. '

e-mail:

„Uznanie 5) - IŁ”. Zgodnie z wyjaśnieniami pod tabelką, odnośnik „5)” dotyczy dokumentu: „Sprawozdanie z pracy nr 09500099/EMC „Przyrząd do pomiaru i rejestracji prędkości pojazdów w ruchu drogowym LTI 20-20 Truspeed” Warszawa 2009- z dnia 6 lutego 2009 r. oraz Opinia techniczna Nr 022/2009 z 14 maja 2009 r. oraz Uzupelnienie do Sprawozdania z pracy nr 09500099/EMC z dnia 2 grudnia 2009 r. - Centralne Laboratorium Badawcze, Instytut Łączności”. Zastosowany w uwagach skrót „IŁ” oznacza „Instytut Łączności”. Odnośnik ten dotyczy więc w rzeczywistości 3 dokumentów. Wszystkie one znajdują się w dokumentacji ZT. Wszystkie dotyczą przyrządu TruSpeed, co potwierdza treść tych dokumentów oraz zdjęcia zawarte w niektórych z nich. Dokumenty te są o tyle ważne, że pokazują jak potężny jest zakres sprawdzeń odporności przyrządów do pomiaru prędkości na różnego rodzaju narażenia zewnętrzne. Sprawdzeń tych nie dokonano dla przyrządu TruCAM, przy czym byłoby to konieczne niezależnie od tego, czy traktowanoby go jako oddzielny przyrząd, czy jako przyrząd TruSpeed z urządzeniami dodatkowymi. Odniesienie wyników badań przyrządu TruSpeed do przyrządu TruCAM było nieuprawnione. Grupa sprawdzeń, których dotyczyły omawiane tu dokumenty jest o tyle ciekawa, że przyrząd TC, rozumiany jako odrębny od TruSpeed przyrząd, nie byłby w stanie przejść pozytywnie ich kompletu. Byłoby tak z tego powodu, że wysokość cyfr obrazujących wynik pomiaru wynosi w nim nie więcej niż 6,6 mm, a §13 ust. 2 ROZPORZĄDZENIA ZT2007 minimalną ich wysokość ustanawia na poziomie 8 mm. Tak samo rozumiany przyrząd TC nie spełnia wymogu §13 ust. 3 ROZPORZĄDZENIA ZT2007, gdyż nie jest wyposażony w funkcję sprawdzenia „poprawności działania poszczególnych elementów wszystkich cyfr”. ROZPORZĄDZENIE ZT2007 nie przewiduje żadnego odstępstwa od żadnego z tych dwóch wymogów. Przyrząd nie spełniający choćby tego jednego wymogu nie może być, w świetle prawa metrologicznego, uznany za spełniający wymagania. Jest to koronny dowód na to, że przyrząd TC rozumiany jako odrębny od TruSpeed przyrząd, nie spełnia wymogów ROZPORZĄDZENIA ZT2007. Do tej kwestii biegły powróci jeszcze w dalszej części załącznika.

Wcześniej w załączniku postawiono tezę, że GUM sam nie był zdecydowany w jaki sposób traktować przyrząd TC. Z dotychczasowej argumentacji wynika, że przyrząd traktowano jako wariant przyrządu TruSpeed z dodatkowymi urządzeniami. Jednak treść decyzji ZT wskazuje na to, że ostatecznie potraktowano go jako przyrząd odrębny. Brak jest bowiem w jej treści jakiegokolwiek wskazania, że przyrząd TC jest przyrządem TruSpeed z urządzeniami dodatkowymi (treść wykazu przyrządów, których dotyczyła decyzja ZT przytoczono wcześniej w załączniku). Co ciekawe, w decyzji ZT wskazano, że suma kontrolna oprogramowania dla przyrządów TC i TruSpeed jest inna. Jest to dowodem na to, że przyrządy te mają różne oprogramowanie. Gdyby przyrząd TC był wariantem przyrządu TruSpeed z urządzeniami dodatkowymi, to powinien mieć to samo oprogramowanie co przyrząd TruSpeed, więc także identyczną sumę kontrolną oprogramowania. Wytłumaczeniem przedstawienia w decyzji ZT przyrządu TC jako przyrządu odrębnego nie jest ugruntowana w GUM praktyka. Dla przykładu przyrząd ISKRA-1, który uzyskał decyzję zatwierdzenia typu o numerze ZT 150/2006 w dniu 22.06.2006 r., czyli wcześniej niż przyrząd TC, ma w treści tej decyzji wyraźnie wyszczególnioną wersję z urządzeniami dodatkowymi, która nazywa się „ISKRA-VIDEO” (przy tym nie jest istotne, że obowiązywało wtedy



JF

**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.

tel.

e-mail:

ROZPORZĄDZENIE ZT2004, gdyż ROZPORZĄDZENIE ZT2007 nie wprowadzało nowych regulacji odnośnie traktowania przyrządów z urządzeniami dodatkowymi).

Podczas procedury ZT nie tylko zaniechano sprawdzenia przyrządu TC w zakresie, w jakim wymagał tego §29 ROZPORZĄDZENIA ZT2007. Zaniechano także badań drogowych, czyli sprawdzenia w praktyce czy przyrząd ten prawidłowo mierzy prędkość pojazdów. Wymóg takich badań jest sprecyzowany w §23 ust. 2 ROZPORZĄDZENIA ZT2007. Są to, w nomenklaturze ROZPORZĄDZENIA ZT2007, badania w „znamionowych warunkach użytkowania”.

Powyższa argumentacja jest jedynie przykładem nieprawidłowości, na jakie wskazuje treść dokumentacji ZT. Argumentacja ta dowodzi, że przyrząd TC uzyskał decyzję ZT bezpodstawnie. Nie traktowano tego przyrządu jednolicie w trakcie całej procedury, tj. albo jako oddzielny przyrząd albo jako przyrząd TruSpeed z urządzeniami dodatkowymi. Zaowocowało to brakiem kompletu wymaganych sprawdzeń dla któregośkolwiek z wariantów potraktowania tego przyrządu. Pomimo tego wydana została decyzja ZT.

Trudno znaleźć wytłumaczenie przedstawionej powyżej sytuacji. Albo był to przejaw kompletnej ignorancji pracowników GUM, albo celowego działania. Skutkiem było doprowadzeniu do bezpodstawnego uzyskania przez przyrząd TC decyzji ZT.

Porównując przebieg procedury ZT dla przyrządu TC z innymi tego typu procedurami można zauważyć jej swoistą „wyjątkowość”. Wniosek o zatwierdzenie typu, który rozpoczął całą procedurę jest datowany na 27.07.2009 r., natomiast decyzję zatwierdzenia typu wydano w dniu 24.12.2009 r., czyli cała procedura trwała 150 dni, tj. niespełna 5 miesięcy. Wygląda na to, że była to jedna z najszybciej przeprowadzonych procedur ZT. Dla porównania, przyrząd LC4, który jest bezpośrednim konkurentem przyrządu TC badano w GUM około 16 miesięcy (od stycznia 2017 do maja 2018). Pewien szczegół jeszcze bardziej uwypukla niebywałe tempo procedury zatwierdzenia TC. Przyrząd TC w trakcie procedury dostarczono do GUM w dniu 08.12.2009 r. wraz z prośbą o zwrot dnia następnego, tj. 09.12.2009 r. (pismo SCS datowane na 08.12.2009 4.). To, że przyrząd ten faktycznie znajdował się w GUM przez 2 dni robocze potwierdza notatka z rozmowy telefonicznej pani M. K. z GUM z panem P. B. z SCS, która miała miejsce 11.12.2009 r. Jest to o tyle znamienne, że w trakcie procedury nie złożono żadnych zewnętrznych badań przyrządu TC, zatem wykonanie sprawdzeń samodzielnie przez GUM było jedyną możliwością weryfikacji, czy przyrząd ten spełnia wymogi. Choć biegły ma dość dobrą znajomość różnych postępowań ZT prowadzonych przez GUM, to nigdy nie słyszał o żadnym innym postępowaniu zatwierdzenia typu przyrządu do pomiaru prędkości, w którym GUM wykazałby się tak wielką „sprawnością” i zadowolili dwoma dniami dostępu do przyrządu, którego właściwości miał sprawdzić.

W całej sprawie zastanawiająca jest jeszcze jedna kwestia godna uwypuklenia. W decyzji zatwierdzenia typu nr ZT 71/2007 dla przyrządu UltraLyte, którego następcą jest przyrząd TruSpeed, wskazano, że maksymalny kąt pomiaru dla tego przyrządu wynosi 5,74°. Co ciekawe w piśmie SCS do GUM datowanym na 29.09.2009 r. wskazano, że dopuszczalny kąt pomiaru dla przyrządów TruSpeed i TruCAM wynosi 5,74° informując, że



99

**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECIE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.

tel.

e-mail:

pełna dokumentacja dotycząca tzw. efektu kosinusowego znajduje się w Instrukcji Obsługi oraz „Dokumentacji technicznej” złożonych wraz z Wnioskiem o zatwierdzenie typu. Faktycznie Instrukcja Obsługi zawiera rozdział opisujący efekt kosinusowy, jednak brak jest w niej argumentacji, która wskazywałaby na wyjątkowość kąta $5,74^\circ$ w kontekście prawidłowości pomiaru. Wynika z tego, że argumentacja taka winna znajdować się w „Dokumentacji technicznej”. Jest to ta sama dokumentacja, którą GUM pominął przesyłając dokumenty do SR w R. zastaniając się ochroną tajemnicy przedsiębiorcy na mocy Ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. GUM odmawiając udostępnienia omawianej dokumentacji w pośredni sposób spowodował ograniczenie prawa obwinionego do obrony, gdyż uniemożliwił zweryfikowanie, czy przekroczenie kąta pomiaru wynoszącego $5,74^\circ$ dyskwalifikuje pomiar (jak na to wskazuje przywołane pismo SCS), czy też nie (jak na to wskazuje brak adnotacji o maksymalnym dopuszczalnym kącie pomiaru w treści decyzji ZT). Nie można wykluczyć, że GUM swoim działaniem w tej sprawie broni interesów przedsiębiorcy. Byłoby to o tyle zaskakujące, że instytucja ta jest powszechnie znana ze swojego nieprzyjaznego podejścia do przedsiębiorców. Innym wytłumaczeniem broniienia się GUM przed udostępnieniem tego dokumentu może być to, że zawiera on dowody, iż w trakcie procedury ZT dopuszczono się jeszcze innych uchybień odnośnie pominięcia w treści decyzji ZT istotnych ograniczeń dotyczących przyrządów TruSpeed i TruCAM. Kwestia dopuszczalnego kąta pomiaru stałaby się istotna w niniejszej sprawie, jeśli Sąd uznałby argumentację biegłego w zakresie zastrzeżeń co do prawidłowości przeprowadzenia procedury ZT dla przyrządu TC za niewystarczającą do zdyskwalifikowania spornego pomiaru. Biegły chciałby tu wskazać, że jego zdaniem efekt kosinusowy jest w przyrządach laserowych, w tym także w przyrządzie TC, odwracany i działa, wbrew twierdzeniom instrukcji obsługi przyrządu TC, na niekorzyść kierujących. Biegły jest więc przekonany o tym, że maksymalny kąt pomiaru powinien być zapisany w decyzji ZT, a zaniechanie tego może być działaniem na szkodę kierujących.

Biegły starał się w jak najprostszy sposób dać Sądowi wgląd w nieprawidłowości, które zaszły podczas procedury ZT dla przyrządu TC. Jest to o tyle trudne zadanie, że wymogi stawiane przyrządom takim jak TC są sformułowane w dość skomplikowany sposób. ROZPORZĄDZENIE ZT2007 jest aktem prawnym, więc Sąd nie powinien mieć problemu z jego zrozumieniem jako najwyższy biegły w dziedzinie Prawa. W rzeczywistości ROZPORZĄDZENIE ZT2007 jest jednak zbiorem wymogów technicznych ubranych jedynie w formę aktu prawnego. Zrozumienie zapisów ROZPORZĄDZENIA ZT2007 wymaga więc posiadania dość głębokiej wiedzy technicznej z zakresu przyrządów do pomiaru prędkości. Argumentacja załącznika nie zawiera opisu wszystkich nieprawidłowości, jakie biegły ustalił w oparciu o dokumentację ZT. Zdaniem biegłego wybrany fragment powinien być wystarczająco przekonujący Sąd, że przyrząd TC w rzeczywistości nie powinien być uzyskał decyzji ZT i nie może być uznany za miarodajny, a zatem żaden pomiar nim wykonany nie dowodzi, że mierzony pojazd poruszał się z zarzucaną prędkością.

Podsumowując wywody załącznika do opinii biegły wskazuje, że:



100

**BIEGŁY Z ZAKRESU TECHNOLOGII POMIARU PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
ORAZ PRZEJAZDU NA „CZERWONYM ŚWIECLE”
USTANOWIONY PRZY SO WARSZAWA, SO WARSZAWA-PRAGA I INNYCH.**

Jarosław Teterycz

adres do korespondencji: ul.

tel.

e-mail: h

1. Przyrząd TC, jeśli przyjmie się, iż jest on przyrządem TruSpeed wyposażonym w dodatkowe urządzenia **nie powinien być uzyskać decyzji ZT** ze względu na to, że nie wykonano wymaganego zakresu sprawdzeń tego przyrządu.

2. Jeśli przyjmie się, że przyrząd TC jest odrębnym przyrządem niż TruSpeed, to **nie powinien być on uzyskać decyzji ZT** ze względu na niespełnianie co najmniej dwóch wymogów ROZPORZĄDZENIA ZT2007. Już uchybienie jednemu z nich uniemożliwiłoby uzyskanie decyzji ZT.

Nieprawidłowe przeprowadzenie procedury ZT dla przyrządu TC spowodowało, że brak jest wiedzy o tym, jak przyrząd ten zachowuje się podczas pomiarów w warunkach, które mogą wystąpić w trakcie użytkowania go. To, że w trakcie legalizacji przyrząd pomyślnie przechodził testy drogowe (takie testy z mocy prawa musiały być przeprowadzane), czyli prawidłowo wskazywał wyniki, nie oznacza, że jakkolwiek inny pomiar wykonał on poprawnie. Zaniechanie sprawdzeń przyrządu TC w trakcie procedury ZT powoduje, że nie może on korzystać z domniemania prawidłowej pracy w warunkach użytkowania. Dla przyrządu prawidłowo przebadanego zachodziłaby pewność, że w trakcie użytkowania nie mogłyby pojawić się czynniki zewnętrzne powodujące jego nieprawidłową pracę. Natomiast w odniesieniu do TC nie można wykluczyć wystąpienia takich czynników, bowiem nie jest znana jego odporność. Przy tym to, że w trakcie kolejnych legalizacji przyrząd wskazał prawidłowe wyniki pomiaru nie oznacza, że tak samo byłoby dla każdego innego pomiaru.

Nie istnieje żaden sposób weryfikacji, którym można byłoby ustalić, że użyty w niniejszej sprawie przyrząd zadziałał prawidłowo w chwili zdarzenia. Zaniechań dokonanych podczas procedury ZT nie da się wstecznie usunąć, zatem wszystkie przyrządy TC wprowadzone do użytkowania na mocy wadliwej decyzji ZT winny zostać wycofane z użytkowania. Ich dalsze użytkowanie w świetle podniesionych zarzutów może wypełniać znamiona przestępstwa przekroczenia uprawnień. Legitymowanie się przyrządu świadectwem legalizacji wydanym, jak wykazano, na podstawie wadliwej decyzji ZT, nie może stanowić równoważnika przeprowadzenia prawnej kontroli metrologicznej przyrządu w wymaganym przez prawo zakresie.

KONIEC ZAŁĄCZNIKA


Jarosław Teterycz