



**Maciej  
Paluch**



**Karol  
Kwieciński**

## **XIX Konferencja „Problemy rekonstrukcji wypadków drogowych”, Bukowina Tatrzańska 2025**

*Otrzymano 17 marca 2026 r., zatwierdzono do druku 19 marca 2026 r.*

*DOI 10.4467/15053520PnD.25.014.23496*

**W** dniach 15–17 października 2025 r. odbyła się XIX Konferencja „Problemy rekonstrukcji wypadków drogowych”, którą tradycyjnie zorganizował Zakład Badania Wypadków Drogowych Instytutu Ekspertyz Sądowych im. Prof. dra Jana Sehna w Krakowie. Po raz pierwszy konferencja odbyła się w Centrum Rekreacji i Biznesu Grand Stasinda w Bukowinie Tatrzańskiej, co spotkało się z bardzo pozytywnym przyjęciem przez uczestników. Liczba uczestników powróciła do tej, jaka była przed pandemią – obrady plenarne zgromadziły ponad 200 uczestników przybyłych nie tylko z terenu całej Polski, ale również z zagranicy. Zaprezentowane podczas dwóch dni konferencji wystąpienia prelegentów zostały podzielone na 8 sesji, podczas których przedstawionych zostało 28 referatów o tematyce związanej z problemami wypadków drogowych i z medycyną wypadkową. Zestawienie zaprezentowanych referatów (w kolejności wygłaszania) przedstawione zostało w tabeli zamieszczonej na końcu artykułu. Wydarzenie przebiegło bez problemów mających wpływ na zaplanowany przebieg konferencji, co wynagrodziło ogrom pracy organizatorów włożony w jego przygotowanie.

Oficjalnego otwarcia konferencji dokonał Dyrektor Instytutu Ekspertyz Sądowych, prof. dr hab. Dariusz Zuba. Bezpośrednio po jego wystąpieniu głos zabrał kierownik Zakładu Badania Wypadków Drogowych, dr hab. inż. Wojciech Wach, prof. IES, który powitał uczestników i po przedstawieniu spraw organizacyjnych przekazał głos przewodniczącym sesji.

---

**Dr inż. Maciej Paluch**, Politechnika Krakowska, Instytut Ekspertyz Sądowych, ORCID 0000-0002-8216-5049; **mgr inż. Karol Kwieciński**, Politechnika Krakowska, Instytut Ekspertyz Sądowych, ORCID 0000-0002-8196-712X.



Ryc. 1. Uczestnicy konferencji podczas obrad plenarnych.

Pierwszy referat wygłoszony na konferencji został przygotowany przez **Andreas Mosera** i miał tytuł *Sztuczna inteligencja (AI) w rekonstrukcji wypadków drogowych* (1)<sup>1</sup>. Wygłoszony referat wpisował się we współczesne trendy rozwojowe. Autor w prezentacji przedstawił różne modele sztucznej inteligencji i możliwości ich zastosowania w rekonstrukcji wypadków drogowych oraz przykłady implementacji w programie PC-Crash. W prezentacji zwrócił uwagę na ograniczenia sztucznej inteligencji, które mają wpływ na generowane wyniki.

**Peter Vertal'** w wystąpieniu pt. *Dokładność dokumentowania miejsca wypadku drogowego telefonem iPhone z LiDARem* (2) przedstawił jak szybko i sprawnie zabezpieczyć informacje na temat miejsca wypadku poprzez skanowanie z wykorzystaniem telefonu iPhone do postaci chmury punktów. Wyniki badań potwierdziły wystarczającą dokładność takiej metody do zastosowania w rekonstrukcji wypadków drogowych.

Prezentację pt. *Dane LIDAR z Geoportalu w pracy biegłego sądowego – charakterystyka, ograniczenia oraz integracja z danymi pozyskiwanymi za pomocą smartfonów w środowisku V-SIM* (3) przedstawiła **Weronika Winiarska**. Prelegentka omówiła ogólną charakterystykę technologii skanowania LIDAR-em oraz sposób pozyskania danych z Geoportalu. W prezentacji pokazano integrację chmur punktów wykonanych w tej technologii z wykorzystaniem oprogramowania V-SIM.

**Peter Vertal'** przedstawił interesującą prezentację pt. *Analiza EDR – porównanie Bosch CDR, platform OEM (XENTRY, GIT Tool) z CrashScan w zakresie wykorzystania w rekonstrukcji wypadków* (4), w której porównał narzędzia pozwalające na odczyt danych cyfrowych ze sterowników różnych modeli samochodów.

---

<sup>1</sup> Liczby w nawiasach odpowiadają numerom w wykazie referatów wygłoszonych na konferencji znajdującym się na końcu artykułu.

Szczególną uwagę Autor skupił na zestawie CrashScan, który pozytywnie wyróżnił się względem konkurencyjnych narzędzi.

W prezentacji przygotowanej przez **Michała Krzemińskiego** pt. *Nowe standardy rejestracji danych wypadkowych w samochodach BMW* (5) Autor przedstawił możliwości pozyskiwania elektronicznych cyfrowych dowodów z samochodów marki BMW, pozwalające na uzyskanie większej liczby danych rejestrowanych przez EDR i fabryczny rejestrator kamer samochodu (BMW Drive Recorder) oraz możliwości połączenia tych danych.

**Kamil Konczerewicz** przedstawił referat pt. *Dane diagnostyczne jako źródło informacji o ruchu pojazdu – studium przypadku samochodu Lexus* (6), który dotyczył odczytania i interpretacji danych z samochodu Lexus po zderzeniu bocznym. Prezentowany przypadek był skomplikowany ze względu na brak danych przedwypadkowych, dlatego przeprowadzono analizę rejestru Vehicle Control History (VCH), która pozwoliła na odtworzenie przebiegu zderzenia.

**Maciej Świętek** zaprezentował referat pt. *Rola badań mechanoskopijnych w rekonstrukcji wypadków drogowych* (7), w którym omówił metody identyfikacji śladów takich jak odkształcenia, zarysowania, pęknięcia i ślady kontaktowe. Autor zwrócił uwagę na ogromne znaczenie doświadczenia eksperta i wykorzystanie nowoczesnych metod oraz przedstawił kilka przypadków z badań związanych z wypadkami drogowymi.

Wystąpienie **Klause-Dietera Brösdorfa** pt. *Badania nad zachowaniem się samochodów osobowych z oponami letnimi i zimowymi podczas hamowania przy różnych temperaturach i warunkach drogowych* (8) dotyczyło wyników badań hamowania na oponach letnich i zimowych w różnych temperaturach i warunkach nawierzchni oraz weryfikacji „reguły 7°C”, która zakłada, że opony letnie lepiej hamują powyżej tej temperatury, a zimowe poniżej niej. Uzyskane wyniki korelowały z subiektywnymi odczuciami kierowców testowych. W temperaturze poniżej 7°C na suchej nawierzchni opóźnienie na oponach letnich i zimowych było jednakowe, a na mokrej nawierzchni opóźnienia na oponach zimowych było nieznacznie większe od uzyskanych na oponach letnich. Przy temperaturze powyżej 10°C opóźnienie hamowania było wyższe na letnich oponach, natomiast różnica była bardziej wyraźna na suchej nawierzchni niż na mokrej.

**Zbigniew Lozia** przedstawił referat pt. *Uproszczony model i analiza prostoliniowego hamowania roweru* (9). Temat dotyczył prostego quasistatycznego modelu prostoliniowego hamowania roweru z uwzględnieniem możliwości przewrócenia rowerzysty przez kierownicę. Prelegent zwrócił uwagę na konsekwencje blokowania kół oraz przemieszczenia masy w stronę tyłu roweru.

Referat pt. *Możliwość uniknięcia kolizji w trakcie podążania za innym samochodem dzięki automatycznemu wsparciu działań kierowcy* (10) został zaprezen-

wany przez **Marka Guzka**. Autor przedstawił koncepcję układu asystenckiego pozwalającego na uniknięcie zderzenia z poprzedzającym samochodem poprzez wykonanie manewru zmiany pasa ruchu.

Prelegenci ze Słowacji, **Juraj Matej** i **Marián Rybianský**, omówili *Wykorzystanie aplikacji mobilnej TESTEK Expert w praktyce biegłego* (11). Aplikacja ta służy do badania opóźnienia hamowania pojazdu z wykorzystaniem smartfonu z systemem Android. Autorzy przedstawili kilka przykładów zastosowania aplikacji w badaniach samochodów osobowych, ciągników rolniczych oraz hulajnog elektrycznych. Aplikacja jest dostępna w języku polskim.

**Kazimierz Pawelec** wygłosił referat pt. *Biegły powinien być niezależny. Rozważania nad projektem ustawy o biegłych w postępowaniu sądowym oraz innych postępowaniach na podstawie ustaw* (12). Referent przedstawił krytyczne uwagi odnośnie projektu ustawy o biegłych sądowych oraz zaproponował rozwiązania własnego autorstwa.

**Piotr Fundowicz** omówił przypadek rzeczywistego wypadku w wystąpieniu pt. *Rekonstrukcja wypadku na podstawie zarejestrowanego dźwięku z pojazdu – studium przypadku* (13). Prelegent zaprezentował interesujący sposób rozwiązania problemu, gdy obraz z nagrania nie jest wystarczający do odtworzenia przebiegu wypadku i konieczne jest zastosowanie innej metody – w tym przypadku analizy spektrum silnika rozpędzanego samochodu przeprowadzonej w oparciu o dźwięk z nagrania.

Pierwszy dzień konferencji zakończył **Piotr Zdanowicz**, wygłaszając referat pt. *Ocena wpływu tłumika drgań skrętnych na dynamikę układu kierowniczego motocykla* (14). Wystąpienie dotyczyło problemu występującego w motocyklach, polegającego na drganiach oscylacyjnych w ruchu układu kierowniczego wokół osi sterowania – tego typu zjawisko określa się jako drgania *wobble*. Autor opisał, w jakich warunkach występują drgania i jakie parametry konstrukcyjne motocykla na nie wpływają, oraz przedstawił wyniki własnych badań, pozwalających na zmniejszenie niepożądanych drgań tego typu.

Drugi dzień obrad rozpoczął się od wystąpienia **Wojciecha Wacha** pt. *Prędkość graniczna ze śladów znoszenia – badania i estymacja symulacyjna* (15). Autor poprzez serię badań przeprowadzonych z wykorzystaniem aparatury OxTS RT3000 v.3 i kierownicy dynamometrycznej RLSTSENSOR wraz z czujnikiem nacisku na pedał hamulca RLACS282 określił, w jakim stopniu badania praktyczne są zbieżne z modelami teoretycznymi i symulacyjnymi. Autor podczas wystąpienia jednoznacznie zaznaczył konieczność uwzględnienia niepewności pomiarowych w obliczeniach.

*Rejestry prędkości w telefonach iPhone* (16) były przedmiotem wystąpienia **Jakuba Zębali**. Prelegent przedstawił wyniki obszernych badań rejestrów prędkości odczytanych z telefonów iPhone z uaktualnionymi systemami operacyjnymi

iOS. W celu weryfikacji prawidłowości zapisów w rejestrach wykorzystano urządzenie VBOX Sport firmy Racelogic, a badania obejmowały przyspieszanie z niewielką intensywnością, jazdę ze stałą prędkością oraz awaryjne hamowanie. Autor nakreślił nowatorskie podejście do nieoczywistego źródła danych przydatnych w rekonstrukcji wypadków drogowych.

**Robert Owsiański** omówił *Oszacowanie parametru EES w wysokoenergetycznych zderzeniach* (17). Tematyka obejmowała wartości współczynników obliczonych w oparciu o metodę CRASH3 dla zderzeń z pełnym i częściowym pokryciem. Prelegent wskazał na możliwość ograniczenia niepewności wyników w przypadku zderzeń offsetowych i dużych prędkości. Jego zdaniem efekty obliczeń przedstawionych w pracy mogą zostać wykorzystane do uczenia maszynowego.

*Urządzenie do pomiaru deformacji wg standardu CRASH3 oraz analiza niepewności metod dla zderzenia samochodu z przeszkodą typu słup* (18) to temat zaprezentowany przez **Piotra Krzemienia**. Prelegent przedstawił mobilne urządzenia przeznaczone do pomiaru deformacji nadwozi pojazdów w celu pozyskania wartości niezbędnych do zastosowania metody CRASH3. Urządzenie zostało opracowane do zastosowań warsztatowych i parkingowych przez biegłych i rzeczoznawców z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych. Autor omówił weryfikację uzyskanych wyników z obliczeniami symulacyjnymi opartymi na modelu impulsowym i siłowym, a także omówił zalety przedstawionego urządzenia.

Wystąpienie **Jana Unarskiego** pt. *Kluczowe aspekty widoczności przeszkód we mgle* (19) umożliwiło uczestnikom konferencji zapoznanie się z problematyką dotyczącą zjawiska mgły i możliwości prowadzenia ustaleń dotyczących odległości rozpoznania przeszkód we mgle. Prelegent omówił trudności wiążące się z ulotnością tego zjawiska i jego szybkozmiennymi parametrami, których uchwycenie może być niewykonalne dla policji nawet bezpośrednio po zdarzeniu. W wystąpieniu zawarte zostały informacje przydatne w praktyce opiniodawczej, dotyczące zjawiska mgły oraz problemów pomiarowych i analitycznych z nią związanych.

Dwa kolejne wystąpienia odnosiły się do aspektów związanych z problematyką dotyczącą chronometrażu nagrań wideo. **Wojciech Wach** wygłosił referat pt. *Identyfikacja chronometrażu nagrania wideo drogą inżynierii wstecznej* (20). Prelegent szczegółowo omówił metody określania rzeczywistego chronometrażu nagrań wideo przy zastosowaniu metod inżynierii wstecznej w postaci nagrań testowych tablicy świetlnej, modelowania ruchu złożonego migawki szczelinowej oraz diod, a także badania interferencji powstającej przy eksportach nagrania z różnymi częstotliwościami. Autor omówił również aspekty związane z dystorsją obrazu, przekształceniami fotogrametrycznymi i wideofotogrametrycznymi, identyfikacją parametrów optycznych kamery i jej toru ruchu, a także wskazał na zasadność wykorzystywania w tego typu analizach zaawansowanego oprogramowania kryminalistycznego AmpedFIVE.

**Maciej Paluch** w wystąpieniu pt. *Badanie chronometrażu nagrań wideo przy użyciu ogólnodostępnych stoperów* (21) omówił wyniki wstępnych badań dotyczących alternatywnych metod pomiaru czasu międzyklatkowego przy wykorzystaniu urządzeń takich jak stopery sportowe i aplikacje z funkcją stopera wyświetlane na ekranach telefonów, laptopów czy monitorów. Prelegent wykazał, iż z uwagi na ograniczoną częstotliwość odświeżania ekranów, do określenia rzeczywistego chronometrażu nagrań wideo należy wykorzystywać dedykowane do tego urządzenia. Autor zaznaczył, iż dalsze badania zostaną ukierunkowane na opracowanie koncepcji urządzenia innego niż tablica świetlna umożliwiającego pomiar czasu międzyklatkowego z dokładnością nie mniejszą niż 0,01 s.

**Daniel Wdowicz** w wystąpieniu pt. *Podsumowanie badań zachowania modelu ciała człowieka CYBID Multibody w warunkach potrażeń pieszych* (22) przedstawił porównanie wyników symulacji modelu ciała człowieka CYBID Multibody zaimplementowanego do programu V-SIM z wynikami testów zderzeniowych i symulacji MES. Prelegent omówił również wartości wskaźnika Head Injury Criterion (HIC) uzyskane podczas symulacji potrącenia wykonanych w tym programie i ich porównanie z danymi literaturowymi. Autor wskazał na jakość wielobryłowego modelu określoną na podstawie przedstawionych wyników.

**Wojciech Ambroszko** w referacie pt. *Badania dynamiki ruchu samochodu elektrycznego. Wybrane zagadnienia* (23) omówił wyniki badań prędkości, przyspieszeń i przemieszczeń samochodu BMW iX1 eDrive20, przeprowadzone z wykorzystaniem urządzeń VBOX IMU-04 i głowicy Kistler RV-4 na przygotowanym odcinku pomiarowym. Autor potwierdził możliwość analizy zagadnień związanych ze statecznością ruchu pojazdów, a także z prognozowaniem zachowania się pojazdu w odniesieniu do jego konstrukcji.

**Jarosław Berent** przedstawił referat pt. *Przyczynienie się pieszego do wypadku komunikacyjnego a odpowiedzialność karna kierującego pojazdem* (24). Autor przytoczył przepisy prawne oraz omówił poglądy doktryny i orzecznictwa w tym zakresie, a także wykazał, iż dla oceny karnoprawnej takich zdarzeń konieczne jest przeprowadzenie analizy proporcji stopnia naruszenia zasad bezpieczeństwa przez pieszego i kierującego pojazdem.

Prezentacja **Sławomira Olszowskiego** pt. *Między pytaniem sądu a obowiązującym prawem – zakres opinii biegłego w sprawach technicznych* (25) zawierała informacje dotyczące znaczenia opinii biegłych sądowych w zakresie oceny stanu technicznego pojazdów uczestniczących w kolizjach i wypadkach drogowych. Autor przedstawił przypadki opinii, w których mimo ewidentnych usterek pojazdu biegli pomijali ich wpływ na bezpieczeństwo, oraz wskazał na obszerny problem długotrwałej eksploatacji pojazdów niesprawnych technicznie. W podsumowaniu prelegent omówił zasadność ujednoczenia zasad formułowania wniosków przez biegłych w sprawach, w których pomimo wyznaczonej przyszłej daty kontroli technicznej, pojazd już w chwili zdarzenia nie spełniał warunków dopuszczenia do ruchu.

**Sławomir Pytel** przedstawił referat pt. *Nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego w praktyce biegłego sądowego do spraw wypadków drogowych* (26). Autor przytoczył zagadnienia dotyczące wpływu stanu nietrzeźwości na percepcję uczestników ruchu drogowego i przedstawił krytyczne spojrzenie na określoną prawnie wartość progu dopuszczalnej zawartości alkoholu w organizmie. Prelegent omówił również rzeczywiste zdarzenia drogowe, z udziałem nietrzeźwych kierowców, w których wpływ nietrzeźwości na powstanie wypadku nie był jednoznacznie rozstrzygany przez biegłych.

**Rafał Skowronek** zaprezentował referat pt. *Medyczo-sądowa analiza obrażeń ciała ofiar wypadków na quadach – doświadczenia ośrodka katowickiego* (27). Tematyka ta nie była jeszcze podejmowana w polskiej literaturze specjalistycznej. Autor przedstawił zagadnienia praktyczne w oparciu o analizę trzech przypadków sekcyjnych przeprowadzonych w Katedrze i Zakładzie Medycyny Sądowej i Toksykologii Sądowo-Lekarskiej w Katowicach. Prelegent wskazał na podstawie przedstawionych badań i informacji zawartych w literaturze światowej, iż w wypadkach komunikacyjnych na quadach dominują niecharakterystyczne ciężkie urazy czaszkowo-mózgowe, wynikające z braku ochrony kaskiem i okoliczności zdarzeń, a także urazy wielomiejscowe i wielonarządowe, wynikające np. z przysięgnięcia pojazdem.

Na zakończenie **Alicja Drozd-Lipińska** przedstawiła referat pt. *Zastosowanie antropologii fizycznej w rekonstrukcji mechanizmu powstania obrażeń potraconych pieszych – studium przypadku* (28). Referentka opisała możliwości powiązania mechanizmu powstania obrażeń podczas potrącenia pieszego z wiedzą w zakresie antropologii na przykładzie rzeczywistego zdarzenia, w którym przeprowadzone przez nią badania umożliwiły określenie usytuowania dwójki pieszych względem pojazdu. Prelegentka przedstawiła aspekty wiedzy antropologicznej, które umożliwiły doprecyzowanie kierunku, z którego zostały uderzone osoby piesze, a także rozróżnienie obrażeń pierwotnych, powstałych podczas potrącenia, i wtórnych, powstałych podczas upadku na jezdnię.

\* \* \*

Wydanie specjalne czasopisma „Paragraf na Drodze”, zawierające artykuły zaprezentowane na XIX Konferencji „Problemy rekonstrukcji wypadków drogowych”, można zakupić w Instytucie Ekspertyz Sądowych. Zamówienia można składać pocztą elektroniczną, pisząc na adres: [wydawnictwo@ies.krakow.pl](mailto:wydawnictwo@ies.krakow.pl).

\* \* \*

Kolejna edycja konferencji „Problemy rekonstrukcji wypadków drogowych” jest planowana na 2027 r. Będzie to już dwudzieste spotkanie organizowane przez biegłych z Instytutu Ekspertyz Sądowych. Organizatorzy zapraszają wszystkich zainteresowanych do udziału w tym wydarzeniu.

\* \* \*

## Wykaz referatów wygłoszonych na konferencji

Lp.	Autorzy	Tytuł
1.	Moser A., Steffan H.	<b>Sztuczna inteligencja (AI) w rekonstrukcji wypadków drogowych</b> <i>Artificial Intelligence (AI) in accident reconstruction</i>
2.	Vertaľ P., Veverka J.	<b>Dokładność dokumentowania miejsca wypadku drogowego telefonem iPhone z LiDARem</b> <i>Accuracy of the iPhone mobile phone with LiDAR in documenting the scene of a traffic accident</i>
3.	Winiarska W.	<b>Dane LIDAR z Geoportalu w pracy biegłego sądowego – charakterystyka, ograniczenia oraz integracja z danymi pozyskiwanymi za pomocą smartfonów w środowisku V-SIM</b> <i>LiDAR data from the National Geoportal in Forensic Expert Work – characteristics, limitations, and integration with smartphone-derived data in the V-SIM environment</i>
4.	Vertaľ P.	<b>Analiza EDR – porównanie Bosch CDR, platform OEM (XENTRY, GIT Tool) z CrashScan w zakresie wykorzystania w rekonstrukcji wypadków</b> <i>Field-compatible EDR analysis: comparative evaluation of Bosch CDR, OEM platforms (XENTRY, GIT Tool), and CrashScan for forensic use</i>
5.	Krzemiński M., Konczerewicz K.	<b>Nowe standardy rejestracji danych wypadkowych w samochodach BMW</b> <i>New standards of recording crash-related data in the BMW vehicles</i>
6.	Konczerewicz K., Kuczyński Ł.	<b>Dane diagnostyczne jako źródło informacji o ruchu pojazdu – studium przypadku samochodu Lexus</b> <i>Diagnostic data as a source of information on vehicle motion – a case study of a Lexus vehicle</i>
7.	Świętek M.	<b>Rola badań mechanoskopijnych w rekonstrukcji wypadków drogowych</b> <i>The role of toolmarks examinations in the reconstruction of road accidents</i>

Lp.	Autorzy	Tytuł
8.	Brösdorf K-D., Jubel J.	<b>Badania nad zachowaniem się samochodów osobowych z oponami letnimi i zimowymi podczas hamowania przy różnych temperaturach i warunkach drogowych</b> <i>Investigations on the braking performance of passenger cars with summer and winter tires under different temperatures and road conditions</i>
9.	Lozia Z.	<b>Uproszczony model i analiza prostoliniowego hamowania roweru</b> <i>Simplified model and analysis of rectilinear bicycle braking</i>
10.	Guzek M., Lozia Z.	<b>Możliwość uniknięcia kolizji w trakcie podążania za innym samochodem dzięki automatycznemu wsparciu działań kierowcy</b> <i>Ability to avoid collisions when following another car, thanks to automatic support for driver actions</i>
11.	Matej J., Rybianský M., Ondrejka P., Ďapák P.	<b>Wykorzystanie aplikacji mobilnej TESTEK Expert w praktyce biegłego</b> <i>The use of the TESTEK expert mobile application in expert practice</i>
12.	Pawelec K.J.	<b>Biegły powinien być niezależny. Rozważania nad projektem ustawy o biegłych w postępowaniu sądowym oraz innych postępowaniach na podstawie ustaw</b> <i>An expert witness should be independent. Considerations on draft act on experts in court proceedings and other proceedings based on statutes</i>
13.	Fundowicz P., Sępień J.	<b>Rekonstrukcja wypadku na podstawie zarejestrowanego dźwięku z pojazdu – studium przypadku</b> <i>Accident reconstruction based on recorded vehicle sound – a case study</i>
14.	Zdanowicz P.	<b>Ocena wpływu tłumika drgań skrętnych na dynamikę układu kierowniczego motocykla</b> <i>Assessment of the impact of a steering damper on the dynamics of a motorcycle steering system</i>
15.	Wach W., Ciępka P., Kwieciński K.	<b>Prędkość graniczna ze śladów znoszenia – badania i estymacja symulacyjna</b> <i>Critical speed from yaw marks – experiments and simulation-based estimation</i>

Lp.	Autorzy	Tytuł
16.	Zębala J., Radziszewski R.	<b>Rejestry prędkości w telefonach iPhone</b> <i>Speed logs on iPhones</i>
17.	Owsiański R., Owsiański M.	<b>Oszacowanie parametru EES w wysokoenergetycznych zderzeniach</b> <i>Estimation of EES parameter in high-energy collisions</i>
18.	Woźniak P., Krzemień P.	<b>Urządzenie do pomiaru deformacji wg standardu CRASH3 oraz analiza niepewności metod dla zderzenia samochodu z przeszkodą typu słup</b> <i>Deformation measuring device according to CRASH3 standard and uncertainty analysis of methods for a car-pole collision</i>
19.	Unarski J., Wach W.	<b>Kluczowe aspekty widoczności przeszkód we mgle</b> <i>Key aspects of obstacle visibility in fog</i>
20.	Wach W.	<b>Identyfikacja chronometrażu nagrania wideo drogą inżynierii wstecznej</b> <i>Reverse engineering-based identification of video time-stamps</i>
21.	Pałuch M., Kwieciński K.	<b>Badanie chronometrażu nagrań wideo przy użyciu ogólnodostępnych stoperów</b> <i>Investigation of video recording timing using commercially available stopwatches</i>
22.	Wdowicz D., Bułka D.	<b>Podsumowanie badań zachowania modelu ciała człowieka CYBID Multibody w warunkach potrąceń pieszych</b> <i>Overview of research into the performance of CYBID Multibody human body model in pedestrian crash scenarios</i>
23.	Ambroszko W.	<b>Badania dynamiki ruchu samochodu elektrycznego. Wybrane zagadnienia</b> <i>Study of the dynamics of an electric vehicle – selected issues</i>
24.	Berent J., Kubiak R., Smędra A.	<b>Przyczynienie się pieszego do wypadku komunikacyjnego a odpowiedzialność karna kierującego pojazdem</b> <i>Contribution of pedestrians to a road accident and the criminal liability of the vehicle driver</i>

Lp.	Autorzy	Tytuł
25.	Olszowski S.	<b>Między pytaniem sądu a obowiązującym prawem – zakres opinii biegłego w sprawach technicznych</b> <i>Between the court's question and applicable law – the scope of expert opinions in technical matters</i>
26.	Pytel S.	<b>Nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego w praktyce biegłego sądowego do spraw wypadków drogowych</b> <i>Intoxication of road users in the practice of a road accidents expert</i>
27.	Skowronek R.	<b>Medyczno-sądowa analiza obrażeń ciała ofiar wypadków na quadach – doświadczenia ośrodka katowickiego</b> <i>Medico-legal analysis of injuries in victims of quad bike accidents – experience from the Katowice center</i>
28.	Drozd-Lipińska A., Dąbkowski P. G.	<b>Zastosowanie antropologii fizycznej w rekonstrukcji mechanizmu powstania obrażeń potrąconych pieszych – studium przypadku</b> <i>Application of physical anthropology in the reconstruction of the mechanism of injuries in struck pedestrians – a case study</i>