

Wacław Mendys

Kilka uwag w sprawie tzw. „przestępstw komunikacyjnych”

Palestra 20/10(226), 54-60

1976

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

kuratora (art. 802, 818 § 1, 819 § 2, 908, 928 k.p.c.), czynności wymienione w art. 807, 852 § 2 k.p.c.

Wśród czynności egzekucyjnych sądu podejmowanych w toku egzekucji dotyczącej nieruchomości i ruchomości znajdują się wszystkie czynności sądu przy egzekucji z nieruchomości (art. 987 k.p.c.), z ułamkowej części nieruchomości i wieczystego użytkowania (art. 1004 k.p.c.), ze statków morskich (art. 1014 k.p.c.), egzekucja w celu zniesienia współwłasności nieruchomości (art. 1066 k.p.c.), tudzież decyzje co do połączenia egzekucji z kilku nieruchomości leżących w okręgu różnych sądów (art. 926 k.p.c.), odjęcie dłużnikowi zarządu zajętej nieruchomości i ustalenie zarządcy (art. 931 k.p.c.), nadzór nad zarządcą nieruchomości (art. 937 k.p.c.) i czynności, o których mowa w art. 960 k.p.c.

WACŁAW MENDYS

Kilka uwag w sprawie tzw. „przestępstw komunikacyjnych”

Opracowanie poświęcone jest omówieniu wybranych, istotnych dla obrony zagadnień występujących w sprawach o przestępstwa z art. 145 k.k., a w szczególności — znaczeniu zasady ograniczonego zaufania, obowiązku rozważnego i ostrożnego prowadzenia pojazdu, szybkości bezpiecznej, a także roli w zadanach bieżących.

Wypadki komunikacyjne jako zjawisko społeczne są przedmiotem badań różnorodnych gałęzi nauki. Interesuje się nimi również nauka prawa, a prawa karnego w szczególności. Przecież w skutecznej realizacji odpowiednich norm prawa karnego upatruje się jeden z istotnych czynników zmierzających do ograniczenia liczby wypadków. Stanowisko to, skądinąd słuszne, rodzi jednak pewne niebezpieczeństwo, będące implikacją szeroko rozumianej zasady prewencji ogólnej, a mianowicie traktowania każdego wypadku jako przestępstwa komunikacyjnego po to, aby przez represję karną wdrażać ogół użytkowników dróg do poszanowania obowiązujących w ruchu przepisów i zasad.

Trzeba sobie jednakowoż zdawać sprawę z tego, że samo upowszechnienie motoryzacji — w związku z nieuniknioną niedoskonałością techniczną pojazdów oraz psychofizycznym ograniczeniem możliwości osób kierujących pojazdami — pociąga za sobą również nieunikniony element ryzyka, sprzyjający narastaniu liczby wypadków drogowych. Nie stawiając ostatecznych prognoz co do losów tej ogólnej tendencji, można nawet twierdzić, że wzrostowi świadomości prawnej społeczeństwa i rosnącemu poszanowaniu prawa (w naszym społeczeństwie są to zjawiska już odnotowane) towarzyszyć będzie procentowy wzrost liczby wypadków nie będących przestępstwami w stosunku do liczby popełnionych przestępstw komunikacyjnych.

Niebezpieczeństwo nadmiernej penalizacji zdarzeń związanych z bezpieczeństwem

na drogach dostrzegane jest zarówno w nauce jak i w praktyce.¹ Dobitnym zaś przejawem dążeń do sprecyzowania granic odpowiedzialności karnej są wytyczne Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe z dnia 28 lutego 1975 r. (OSNKW z 1975 r., poz. 33).

Ze względu na ten właśnie charakter, zasługuje na szczególną uwagę zawarte w pkt 6 wytycznych omówienie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Dalsze rozważania poświęcone są temu zagadnieniu z zastrzeżeniem, iż opracowanie niniejsze nie rości sobie pretensji do wyczerpania tematu, natomiast stawia sobie za cel jedynie zwrócenie uwagi na niektóre, bardziej istotne dla obrony momenty.

Otóż wytyczne stwierdzają, że przez zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym rozumieć należy:

- 1) reguły zawarte w przepisach określających porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych i zachowanie się w typowych dla ruchu sytuacjach lub wyrażone przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie i sygnalizację,
- 2) reguły nie skodyfikowane w sposób szczegółowy, a wynikające z wymienionych wyżej przepisów oraz z istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie nie ma sprecyzowanego przepisu.

Następnie wytyczne podają przykładowo, że do owych reguł nie skodyfikowanych należy zaliczyć:

- a) obowiązek prowadzenia pojazdu rozważnie i ostrożnie, związany z powinnością zachowania bezpiecznej szybkości dostosowanej do istniejących warunków oraz ograniczeń ruchu,
- b) obowiązek kierowania się przez osobę prowadzącą pojazd zasadą ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu.

Praktyka wykazuje, że ocena prawidłowości prowadzenia pojazdu, dokonywana w świetle reguł skodyfikowanych, w zasadzie nie budzi większych trudności. Do licznych kontrowersji natomiast dochodzi tam, gdzie w grę wchodzi zastosowanie zasad nie skodyfikowanych, a w szczególności gdy dotyczy to obowiązku prowadzenia pojazdu rozważnie i ostrożnie z zachowaniem bezpiecznej szybkości czy też zasady tzw. ograniczonego zaufania.

Jak się wydaje, zasadniczym powodem owych kontrowersji jest, niestety, dość często jeszcze spotykane niewłaściwe rozumienie tych zasad. Z uznaniem przeto należy podkreślić, że w wytycznych pojęcia dotyczące owych reguł zostały uściślo-
ne w sposób uniemożliwiający dowolność interpretacji.

*

Jednym z podstawowych obowiązków kierującego jest prowadzić pojazd rozważnie i ostrożnie z zachowaniem bezpiecznej szybkości. Wytyczne stwierdzają przy tym, że „niebezpieczna jest szybkość, która przy uwzględnieniu w szczególności rodzaju pojazdu, jego ładunku, stanu technicznego, charakterystyki drogi, nawierzchni, natężenia ruchu, warunków atmosferycznych i widoczności, a także kwalifikacji kierowcy grozi utratą panowania nad pojazdem albo niemożnością zatrzymania go przed przeszkodą, której napotkanie na drodze można i należy przewidzieć (podkreślenie moje — W. M.)”.

Znamiennym dla powyższej definicji jest powiązanie kryteriów uznania szyb-

¹ J. Wasilewski: Wyjątki grożą zasadzie, „Gazeta Sądowa” nr 23/1974; tenże: Uwagi do wytycznych Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe, wkładka do „Paślety” nr 9 z 1975 r.

kości za niebezpieczną z prawnokarną konstrukcją winy nieumyślnej („można i należy przewidywać”). Rozwiązanie to jest niewątpliwie słuszne. Przepięstwo z art. 145 k.k. jest bowiem tzw. przepięstwem skutkowym, które może być popełnione z winy nieumyślnej. W związku z treścią przepisu art. 7 § 2 k.k. osoba popełniająca przepięstwo z art. 145 k.k. powinna mieć obowiązek oraz możliwość przewidywania ujemnych następstw swego działania bądź zaniechania (np. najechnanie na innego użytkownika drogi, wskutek czego dochodzi do uszkodzenia jego ciała). Uznać więc należy, że możliwość i powinność przewidywania ujemnych następstw niedostosowania się do takich czy innych zasad bezpieczeństwa jest warunkiem koniecznym uznania winy z art. 145 k.k. Samo zaś stwierdzenie, że w danym wypadku kierowca zasad takich nie respektował, bez jednoczesnego wykazania zarazem, iż miał on możliwość oraz obowiązek przewidywania ujemnych następstw, do skazania za czyn z art. 145 k.k. nie wystarcza. (Dla porządku należy wyjaśnić, że przez określenie „ujemne następstwa” rozumiemy skutki, o których mówi art. 145 § 1 i 2 k.k.).

Afirmacja powyższego poglądu rodzi istotne konsekwencje, o których będzie mowa w dalszej części niniejszego opracowania.

Redakcja tekstu wytycznych jest o tyle niezręczna, że zdaje się sugerować, iż możliwość i powinność przewidywania odnoszą się tylko do „napotkania przeszkody”, a nie do utraty panowania nad pojazdem. Jasne intencje Sądu Najwyższego, powiązanie wytycznych z karnoprawną konstrukcją winy pozwalają jednakowoż na przyjęcie, że obowiązek i możliwość przewidywania odnoszą się nie tylko do „napotkania przeszkody”, ale również do wszelkich ujemnych następstw danego sposobu prowadzenia pojazdu.

Z powyższego wynika więc, że samo twierdzenie, iż szybkość ze względu na „rodzaj pojazdu, jego ładunku, stanu technicznego, charakterystyki drogi, nawierzchni, natężenia ruchu, warunków atmosferycznych i widoczności, a także kwalifikacji kierowcy” była niebezpieczna, nie wystarcza jeszcze do podniesienia przeciwko osobie prowadzącej pojazd zarzutu nieprzestrzegania zasad bezpieczeństwa. Zarzut ten będzie bowiem uzasadniony dopiero wówczas, gdy kierujący pojazdem miał możliwość, a nadto obciążała go powinność — przewidywania ujemnych następstw tego rodzaju jazdy.

Innymi słowy, sytuacyjno-techniczna ocena szybkości nie zawsze musi powodować ujemną ocenę prawnokarną, gdyż nieodzownym elementem tej ostatniej jest możliwość i powinność przewidywania ujemnych następstw.

Powyższą zależność można wykazać na następującym przykładzie: Na odcinku drogi, ze względu na nasilony ruch pieszych, obowiązuje ograniczenie prędkości do 40 km/godz. Kierowca prowadzi w tym miejscu samochód z prędkością 60 km/godz. W czasie jazdy z tą prędkością następuje defekt układu kierowniczego, na skutek czego samochód najeżdża na słup elektryczny. W wyniku zderzenia ponosi śmierć pasażer samochodu. W podanym przykładzie, ze względu na ograniczenie prędkości, szybkość 60 km/godz. była z pewnością niebezpieczna. Jednakże nie uzasadnia to jeszcze zarzutu spowodowania śmierci, gdyż kierujący nie miał możliwości przewidywania defektu układu kierowniczego.

*

Drugą podstawową regułą bezpieczeństwa jest tzw. „zasada ograniczonego zaufania”. Wytyczne ujmują ją następująco: „Prowadzący pojazd ma prawo liczyć na respektowanie zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników ruchu dopóty, dopóki ich cechy osobiste lub określone zachowanie się albo inna szczególna, uzasad-

niona doświadczeniem życiowym sytuacja (...) nie każą oczekiwać, że mogą się oni nie dostosować do tych zasad". I dalej. „Jeżeli mimo przestrzegania przez kierującego pojazdem zasady ograniczonego zaufania dojdzie do któregośkolwiek z wyżej wymienionych skutków (chodzi tu o wypadek — przypomnienie moje *W.M.*) dlatego, że współuczestnik ruchu nie wywiązał się w danej sytuacji ze swych obowiązków wynikających z zasad bezpieczeństwa, nie może być mowy o odpowiedzialności osoby kierującej pojazdem, która nie miała możliwości lub powinności przewidzenia takiego rozwoju wypadków (art. 7 § 2 k.k.)”.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że zasady „ograniczonego zaufania” nie można utożsamiać z zasadą „braku zaufania”. Oznacza to, że sama obecność na drodze innego uczestnika ruchu nie nakłada z reguły na kierującego pojazdem szczególnych, wynikających z zasady „ograniczonego zaufania” obowiązków. Obowiązki te powstają dopiero wówczas, gdy konkretna sytuacja wskazuje na możliwość niedostosowania się przez owego współuczestnika do ogólnie przyjętych zasad bezpieczeństwa ruchu.²

Zgodnie z tym, co już poprzednio zostało zaznaczone, owa sytuacja powinna stwarzać możliwość oraz powinność przewidywania takiego zachowania. Do treści przepisu art. 7 § 2 k.k. wytyczne zresztą wyraźnie odsyłają. Więcej nawet, ze względu na skutkowy charakter przestępstwa z art. 145 k.k. stwierdzić należy, że możliwość i powinność przewidywania obejmują nie tylko ewentualność nieprzewidywanego zachowania się współuczestnika ruchu, lecz — i to przede wszystkim — wystąpienie skutków, o których mówi art. 145 k.k. Dopóki bowiem skutki te nie wystąpią, dopóty — nawet mimo nieprzestrzegania przez kierującego zasady ograniczonego zaufania — odpowiedzialność karna z art. 145 k.k. nie wchodzi w grę, choćby nawet doszło między uczestnikami ruchu do kolizji.

W tym układzie zasada „ograniczonego zaufania” ma charakter elementu powodującego zobiektywizowaną powinność przewidywania, którą należy odróżnić od mającej subiektywny charakter możliwości.

Wskazano już wyżej, że podstawą stosowania art. 145 k.k. jest — oprócz stwierdzenia naruszenia zasad bezpieczeństwa — możliwość i powinność przewidywania skutków wymienionych w § 1 lub § 2 tego przepisu. Wspomniano również, że zasady bezpieczeństwa ruchu, a zasada „ograniczonego zaufania” w szczególności, są elementem, który uzasadnia zobiektywizowaną powinność przewidywania takich skutków. Od tak scharakteryzowanej „powinności” odróżnić należy subiektywną „możliwość” przewidywania. Bliższe jednak omawianie zasad rządzących regułami odpowiedzialności z winy nieumyślnej, a zwłaszcza niedbalstwa, znacznie wykraczałoby poza założenia niniejszego opracowania. Zainteresowanych wypada więc odesłać do istniejących już z tej dziedziny publikacji. Na użytek zaś niniejszych rozważań warto tylko przytoczyć pogląd, podzielany również przez Sąd Najwyższy, że możliwość jak i powinność przewidywania powinny być oceniane nie w sposób abstrakcyjny, lecz w nawiązaniu do konkretnej sytuacji, z uwzględnieniem wiedzy i sumy doświadczeń danego człowieka. Powinność i możliwość przewidywania dotyczą tylko następstw normalnych, typowych, a nie wyjątkowych. Musi się przy tym uwzględniać osobowość sprawcy, jego wiek, doświadczenie, wykształcenie i poziom intelektualny.³

W dotychczasowych rozważaniach zajmowaliśmy się problematyką związaną z winą nieumyślną w postaci niedbalstwa, pozostawiając zagadnienia dotyczące dru-

² J. Wasilewski: Wyjątki grożą (...), *Jw.*

³ I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter: Kodeks karny z komentarzem, Wydawnictwo Prawnicze 1973, str. 52.

giej postaci winy nieumyślnej, tj. lekkomyślności, na uboczu. Stało się tak dlatego, że specyficzny charakter przestępstw z art. 145 k.k. i ich sprawców powoduje, iż znacznie częściej ma się do czynienia w praktyce z winą nieumyślną właśnie w postaci niedbalstwa. Nie należy jednak zapominać, że bywają sytuacje, w których odpowiedzialność sprawców wypadków może być uzasadniona lekkomyślnością.

Doświadczenie uczy, że wypadki drogowe, do których dochodzi w sposób nagły, i dla uczestników ruchu zupełnie niespodziewany, gdzie możliwości przewidywania następstw oraz podjęcia jakiegokolwiek przeciwdziałania, mającego na celu zapobieżenie powstałej sytuacji, są znikome, należą do stosunkowo wąskiej grupy. Zazwyczaj bowiem kolizję w ruchu pojazdów poprzedza utrzymujący się przez pewien okres i narastający w miarę jego upływu stan zagrożenia. Odpowiednio wczesne uświadomienie sobie przez kierującego pojazdem owego zagrożenia pozwala wówczas na podjęcie manewru, często skutecznie usuwającego niebezpieczeństwo wypadku. Ale bywa i tak, że podjęty w takiej sytuacji manewr okazuje się ostatecznie niewłaściwy i w konsekwencji nieskuteczny.

Właśnie w takich sytuacjach, gdy prowadzący pojazd mechaniczny uświadamia sobie możliwość nastąpienia kolizji albo, jak mówi ustawa, „możliwość popełnienia czynu zabronionego przewiduje”, może dojść do odpowiedzialności karnej z powodu lekkomyślności. U podstaw tej odpowiedzialności będzie leżało bezpodstawne przypuszczenie kierującego, że mimo zagrożenia nie dojdzie jednak do kolizji, a tym samym do skutków wymienionych w art. 145 § 1 i 2 k.k. Przypuszczenie to, jak zaznaczyliśmy, musi być bezpodstawne. Należy podkreślić, że zgodnie z ustalonym już orzecznictwem „bezpodstawność” w tym ujęciu oznacza brak racjonalnych podstaw do przypuszczenia, iż do popełnienia zabronionego czynu nie dojdzie.⁴ Racjonalność przypuszczeń oceniać należy według zasad obiektywnych.

Racjonalności oceny nie można jednak utożsamiać z trafnością. Gdyby bowiem tak miało być, to wina nieumyślna w postaci lekkomyślności nie miałaby logicznego sensu. Przecież gdyby przypuszczenia sprawcy, że uniknie przestępnego czynu, okazały się nie bezpodstawne, lecz „trafne”, to wówczas nie doszłoby do popełnienia czynu. Implikacją tego rozumowania jest zatem twierdzenie, że ewentualny obiektywny błąd w przypuszczeniach nie oznacza jeszcze, iż przypuszczenia te były bezpodstawne.

Jeżeli więc w powstałej na drodze sytuacji zagrożenia kierowca, zdając sobie sprawę z możliwości nastąpienia wypadku, podejmuje manewr mający na celu zapobieżenie gromadzącemu niebezpieczeństwu, ale manewr ten w rezultacie okazuje się błędny i do wypadku dochodzi, to fakt ten nie przesądza jeszcze o odpowiedzialności karnej. Na przykład pod najeżdżający samochód wybiega z przyległej do drogi posesji dziecko. Kierowca gwałtownie hamuje, ale mimo to najeżdża na dziecko i powoduje jego śmierć. Okazuje się jednak, że gdyby nie hamował, lecz zwiększył szybkość, to wówczas zdołałby ominąć dziecko. Przyjęcie odpowiedzialności karnej zależeć tu będzie od odpowiedzi na pytanie, czy przypuszczenie, że należy hamować, było w danej sytuacji racjonalne.

*

W dotychczasowych rozważaniach stwierdziliśmy, że wykazanie jedynie błędu w technice jazdy, czy nawet — w pewnych sytuacjach — naruszenia niektórych przepisów ruchu drogowego, nie wystarcza do ustalenia winy popełnienia przestępstwa z art. 145 k.k. Koniecznym bowiem tego elementem jest jednoczesne wykaza-

⁴ I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter: Kodeks (...), jw., str. 52.

nie, że sprawca wypadku powinien być i mógł przewidywać, iż dojdzie do skutków wymienionych w tym przepisie albo że jego odmienne przypuszczenia były bezpodstawne.

W związku z powyższym należy pamiętać, że w sytuacji bezpośredniego zagrożenia, które przecież towarzyszy każdemu wypadkowi, reakcje psychofizyczne osób kierujących pojazdami mogą być nienormalne. Przyczyną tego może być z jednej strony konieczność podjęcia decyzji w bardzo krótkim czasie, bez jakiegokolwiek możliwości głębszego jej rozważenia, z drugiej zaś — występujące w stanach zagrożenia uczucie strachu, przeradzające się nieraz w przerażenie. Jak się wydaje, czynniki te mogą w pewnych sytuacjach w znacznym stopniu ograniczać zdolność rozpoznania znaczenia czynu lub kierowania swym postępowaniem. Być może, w skrajnych sytuacjach czynniki te mogą ową zdolność nawet całkiem wyłączać (może to uzasadniać zastosowanie art. 25 § 1 k.k.). Zgodnie z treścią tych przepisów przez „inne zakłócenia czynności psychicznych” należy rozumieć nie tylko zakłócenia patologiczne. Mogą tu więc wchodzić w grę i zakłócenia powstałe na tle emocjonalnym, np. przerażenie.⁵

W jednym z orzeczeń Sąd Najwyższy stwierdził, że „brak doświadczenia może być uwzględniony na korzyść kierowcy, gdy stanął on w obliczu zaskakującej sytuacji drogowej, której nie umiał sprostać.”⁶

*

Specyficzny charakter przestępstw z art. 145 k.k. powoduje, że przy rozstrzygnięciu tego rodzaju spraw szczególnie ważką rolę spełnia dowód z opinii biegłych z zakresu ruchu drogowego. W praktyce niejednokrotnie można się spotkać z orzeczeniami, które opinii nadają charakter dowodu rozstrzygającego o odpowiedzialności karnej, wykazanie bowiem przez biegłego, że sprawca wypadku naruszył którąkolwiek z zasad bezpieczeństwa, decyduje o ustaleniu winy. Zgodnie z tym, co powiedzieliśmy już wcześniej, praktyka taka jest całkowicie błędna. Wszak „naruszenie zasad bezpieczeństwa” i powstanie skutków, o których mówi art. 145 k.k., to tylko niektóre z elementów uzasadniających odpowiedzialność karną. Ustawa wyraźnie przewiduje, że ponadto naruszenie zasad bezpieczeństwa musi być chociażby nieumyślne oraz że także nieumyślnością musi być objęte powstanie skutków. Naruszenie zasad bezpieczeństwa, powstanie przewidzianych w ustawie skutków jest więc warunkiem koniecznym, lecz nie wystarczającym do przyjęcia odpowiedzialności karnej sprawcy wypadku.

Wydawać by się mogło, że poruszanie kwestii tak oczywistych, wynikających wprost z tekstu ustawy, pozbawione jest sensu. Tak jednak nie jest. Praktyka bowiem wykazuje, że w orzecznictwie sądów stwierdzenie na podstawie dowodów (m.in. także opinii biegłych) naruszenia przez prowadzącego pojazd lub innego użytkownika drogi zasad bezpieczeństwa utożsamia się często z winą w rozumieniu art. 7 § 1 lub 2 k.k., gdy tymczasem są to zagadnienia zupełnie różne. Warto podkreślić, że przewidywana w art. 145 k.k. „wina” (w rozumieniu art. 7 § 1 i 2 k.k.) obejmować musi zarówno naruszenie zasad bezpieczeństwa („choćby nieumyślne”) jak i powstanie ujemnych skutków („nieumyślne”). W praktyce stwierdzenie chociażby nieumyślności naruszenia zasad bezpieczeństwa pozwala w pewnym stopniu — w drodze dedukcji — na wykazanie „nieumyślności” również w stosunku do skutków naruszenia tych zasad. Nie można jednak tego uogólniać. Bywają bowiem sytuacje, że konkretne zasady bezpieczeństwa działają w ściśle określonym kierunku,

⁵ Jw., str. 136.

⁶ Wyrok SN z dnia 12.VII.1975 r. V KRN 65/75, „Gazeta Sądowa” nr 283.

jak np. nakaz ograniczenia prędkości ze względu na wzmożony ruch pieszych. Jeżeli prowadzący pojazd nie będzie przestrzegał takiego nakazu, a dojdzie do wypadku na skutek zderzenia, które nie jest związane z owym kierunkiem, to wówczas nie będzie można tylko na podstawie stwierdzonego naruszenia zasad bezpieczeństwa wyprowadzać wniosku, że następstwa wypadku ogarnięte były nieumyślnością. Ilustruje to wyraźnie podany już poprzednio przykład śmierci pasażera samochodu, której bezpośrednią przyczyną był niespodziewany defekt układu kierowniczego w sytuacji, gdy kierujący świadomie narusza ograniczenie prędkości wprowadzone ze względu na wzmożony ruch pieszych.

Reasumując, należy więc stwierdzić, że ustalenie winy popełnienia przestępstwa z art. 145 k.k. wymaga przeprowadzenia dość skomplikowanej analizy, obejmującej swym zakresem elementy dotyczące zasad bezpieczeństwa, skutków wypadku, jak również umyślności bądź nieumyślności działania sprawcy. Poprzestawanie jedynie na techniczno-sytuacyjnej ocenie zachowania sprawcy wypadku jest niewystarczające.

O tym więc też trzeba w każdej sprawie pamiętać. Odmienne zapatrywanie, czy nawet odmienna a powodowana nieświadomością praktyka oznaczałyby przerzucenie społecznego, wiążącego się z rozwojem komunikacji ryzyka na indywidualnych użytkowników dróg. Ku temu zaś brak jest jakichkolwiek, nie tylko zresztą prawnych, podstaw.

BRONISŁAW ROGALSKI

Odmowa dopuszczenia pokrzywdzonego do udziału w postępowaniu karnym w charakterze oskarżyciela posiłkowego

Na tle uprawnień pokrzywdzonego występującego przed sądem w charakterze oskarżyciela posiłkowego w postępowaniu karnym — autor zastanawia się nad tym, czy i w jakim stopniu oraz ewentualnie w jakich okolicznościach może nastąpić odmowa dopuszczenia takiego pokrzywdzonego do udziału w tym postępowaniu lub pozbawienia go tego prawa, chociaż w zasadzie opowiada się za rozszerzeniem uprawnień oskarżyciela posiłkowego i zwiększenia jego roli procesowej.

Na tle przepisu art. 45 § 1 i 2 k.p.k. rozważyć wypadnie, czy i kiedy zachodzą przesłanki do pozbawienia oskarżyciela posiłkowego jego praw w postępowaniu sądowym. Ustawodawca wymienia te okoliczności w art. 45 § 2 k.p.k., z którego wynika, że następuje to wtedy, gdy okaże się, że oskarżyciel posiłkowy nie jest osobą uprawnioną lub że oświadczenie złożono po terminie albo że udział tego oskarżyciela znacznie utrudnia postępowanie.

Co należy rozumieć przez takie sformułowanie, przepisy bliżej nie określają, pozostawiając interpretację i decyzję sądowi, na którego postanowienie nie przysłu-