

Aleksander Bachrach

Poważna szkoda w mieniu jako znamię przestępstwa z art. 145 k.k.

Palestra 18/8-9(200-201), 63-75

1974

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.

Poważna szkoda w mieniu jako znamię przestępstwa z art. 145 k.k.*

Wyjątek od zasady, że tylko umyślne uszkodzenie mienia stanowi przestępstwo, uzasadnia szczególna ochrona mienia społecznego (art. 8 i 11 Konstytucji), wobec czego mienie „cudze” (art. 120 § 7 k.k.) nie doznaje ochrony w art. 145 k.k. Wielkość szkody „poważnej” musi przekraczać wysokość odszkodowania za śmierć lub ciężkie uszkodzenie ciała człowieka. Przy obliczaniu szkody mają zastosowanie art. 361 i 362 k.c.

Szkoda majątkowa jako skutek wypadku drogowego zmieniła swój charakter prawny po wejściu w życie nowego kodeksu karnego. W latach ubiegłych ściganie kierowców oparte na art. 215 d.k.k. nie wymagało żadnego skutku dla ludzi lub mienia. Sprowadzeniu stanu zagrożenia bezpieczeństwa powszechnego nie musiały towarzyszyć ani ofiary w ludziach, ani szkody majątkowe, a choć w praktyce ścigano kierowców z reguły w razie powstania takich następstw wypadku, to jednak miały one charakter dowodu, a nie znamienia przestępstwa.¹ Szkoda majątkowa jako dowód sprowadzenia niebezpieczeństwa powszechnego nie podlegała żadnym reglamentacjom prawnomaterialnym i poddawana była jedynie ocenom prawnoprocesowym pod kątem widzenia dostateczności dowodu.

Inaczej sprawa ta przedstawia się w świetle art. 145 k.k. Tu szkoda majątkowa występuje jako znamię przestępstwa i dlatego stanowi element normy karnomaterialnej. Ustawa karna określiła jednak majątkowe znamię przestępstwa w sposób o tyle ogólny, że praktyka sądowa stanęła w obliczu kilku zagadnień, których rozstrzygnięcie ma podstawowe znaczenie dla stosowania prawa. Pierwsze dotyczy charakteru własności mienia, które doznaje ochrony. Drugie — wielkości szkody. Trzecie — sposobu obliczenia szkody. Nietrudno zauważyć związek, jaki zachodzi między drugą a trzecią kwestią. Od sposobu obliczania szkody zależy jej wielkość, a od wielkości zależy byt przestępstwa.

Szkoda majątkowa a zasady bezpieczeństwa ruchu

Przed omówieniem wymienionych zagadnień trzeba zauważyć, że szkoda w mieniu oznacza szkodę majątkową, tj. taką, która daje się wyrazić w jednostkach pieniężnych. Aby jednak szkoda majątkowa stanowiła znamię przestępstwa z art. 145 § 1 k.k., musi ona być następstwem

* Artykuł ten stanowi adaptowany fragment drukowanej książki pt. „Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim” (PWN).

¹ Orzecz. SN II KR 49/71.

naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu. Wypadnięcie z pojazdu cennego ładunku albo jego uszkodzenie spowodowane wstrząsami lub przesunięciami może być wynikiem naruszenia zasad prawidłowego załadunku i nie pozostawać w żadnym związku z naruszeniem zasad bezpieczeństwa ruchu. Na ten stan rzeczy nie ma wpływu treść § 42 pkt 4 kodeksu drogowego, który głosi m. in. że „ładunek powinien być zabezpieczony przed zmianą położenia, wypadnięciem (wylaniem), wydzielaniem pyłu lub woni, wywoływaniem nadmiernego hałasu lub budzeniem odrazy”.

Jak widać z treści tego przepisu, ma on na uwadze ochronę różnych dóbr: środowiska (pył, woń, hałas), porządku (budzenie odrazy), bezpieczeństwa ruchu oraz mienia. Wypadnięcie ładunku na drogę może spowodować wypadek innego pojazdu, a wylanie np. olejowej cieczy może być przyczyną wywrócenia się motocykla lub poślizgu samochodu ze skutkiem określonym w art. 145 k.k. Ale ze złym załadowaniem pojazdu łączy się znacznie większe prawdopodobieństwo zniszczenia lub uszkodzenia ładunku. Jedno i to samo naruszenie przepisu może więc stanowić zamach bądź na jedno, bądź na inne chronione dobro. Występuje tu dwiśtość przedmiotu ochrony. Jeżeli zatem przewożone przedmioty z powodu wypadnięcia albo przesunięć w czasie jazdy, wywołanych nienależytym zabezpieczeniem ładunku, doznają poważnej szkody, to skutek taki nie stanowi znamienia przestępstwa z art. 145 § 1 k.k., choć podmiot naruszył przepis § 42 pkt 4 k.d. i powstała „poważna” szkoda w mieniu.

Przykład ten uwidacznia, że naruszenie przepisu rozporządzenia o porządku i bezpieczeństwie ruchu na drogach publicznych, czyli tzw. kodeksu drogowego, może nie stanowić naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, co wymaga zaznaczenia choćby nawiasem, ponieważ dość często spotyka się symplifikację tego zagadnienia w orzecznictwie sądowym i piśmiennictwie prawniczym.²

Charakter własności mienia

Mieniem, które doznaje szkody w związku z naruszeniem zasad bezpieczeństwa, może być pojazd, ładunek lub dobra majątkowe znajdujące się poza pojazdem (np. witryna sklepu z cennymi przedmiotami).

Co do charakteru własności mienia, to art. 145 k.k. nie zawiera żadnych wskazań, jednakże jego wykładnia prowadzi do wniosku, że przepis ten nie dotyczy własnego mienia sprawcy. Skoro bowiem ustawa wyłącza uszkodzenie własnego ciała to *a fortiori* ulec musi wyłączeniu i własne mienie sprawcy. Jest to wyrażone *explicite*, bez motywacji w uzasadnieniu projektu k.k.: słowu „mienie” towarzyszy tam określenie „cudze”.

Wykładnia logiczna przepisu uzasadnia wyłączenie własnego mienia sprawcy, lecz nie wyjaśnia to jeszcze zakresu pojęciowego mienia ograniczonego w ten sposób. Mienie niewłasne oznaczać może bądź mienie społeczne, bądź mienie prywatne w postaci własności indywidualnej lub osobistej (art. 12 i 13 Konstytucji). Czy pojęcie mienia w kontekście

² Por. A. Bachrach: Przesłpstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim, PWN 1974.

art. 145 § 1 obejmuje wszystkie te postacie własności, czy też tylko niektóre z nich? Treść normy prawnej nie udziela odpowiedzi na to pytanie, co stawia nas w obliczu potrzeby interpretacji.

Artykuł 145 § 1 w części dotyczącej ochrony mienia stanowi typ szczególny w stosunku do typu podstawowego, jakim jest art. 212 § 1 k.k. Swoistość ta polega m. in. na penalizacji działania nieumyślnego. Jest to więc wyjątek od zasady wyrażonej w typie podstawowym, przewidyującym działanie umyślne. „W art. 145 § 1 k.k. (cytuję wyrok SN Rw 865/72) chodzi o nieumyślne zniszczenie mienia, a zasadą jest, że taki czyn — bez względu na wysokość szkody — nie stanowi w ogóle przestępstwa”.³

Wzmoczenie w ten sposób ochrony mienia społecznego znajduje uzasadnienie w art. 8 i 11 Konstytucji, które przewidują szczególną ochronę mienia społecznego. Z obowiązujących zasad i przepisów prawnych nie wynika natomiast odniesienie szczególnej ochrony prawnej do mienia indywidualnego i osobistego, a logika wykładni prawa nie dopuszcza rozszerzającej interpretacji przepisów o charakterze wyjątkowym.

Nie może też stanowić punktu wyjścia dla szerokiej wykładni pojęcia mienia użycie w uzasadnieniu projektu określenia „cudze mienie”. Niezależnie od braku formalnej podstawy do traktowania — jako obowiązujących — treści wyrażonych w motywacji ustawy karnej, określenie „cudze mienie” ma ściśle oznaczoną przez art. 120 § 7 k.k. treść prawną i oznacza tylko cudze mienie indywidualne oraz osobiste. Gdybyśmy zatem chcieli naruszyć wypowiedzianą wyżej zasadę co do mocy obowiązującej wypowiedzi wyrażonych w uzasadnieniu projektu, to musielibyśmy dojść do absurdalnego wniosku, że ze wzmożonej ochrony nie korzysta mienie społeczne, natomiast korzysta z niej mienie osobiste i indywidualne.

Zauważmy nawiasem, że nieumyślne uszkodzenie mienia prywatnego w państwach kapitalistycznych nie znamionuje przestępstwa, choć własność prywatna stanowi tam podstawę ustroju społeczno-gospodarczego. Uszkodzenie mienia nie wchodzi też w skład definicji wypadku drogowego, przyjętej przez specjalizowaną jednostkę ONZ.⁴ Nie musi to oczywiście powstrzymać państw socjalistycznych od udzielenia wzmożonej ochrony mieniu społecznemu, ale czy nie poszlibyśmy za daleko rozciągając ten wyjątek na mienie prywatne? Byłoby to zresztą unicestwieniem aksjologicznej i konstytucyjno-prawnej motywacji wyjątku.

Temu, co powiedziano, można by przeciwstawić następujące rozumowanie. Swoistość art. 145 § 1 w stosunku do art. 212 § 1 polega nie tylko na postaci winy, lecz i na okoliczności przedmiotowej, a mianowicie sferze stosunków, w jakiej dochodzi do uszkodzenia mienia. A ponadto art. 212 § 1 udziela identycznej ochrony prawnej mieniu społecznemu i cudzemu. Dlaczego więc kodeks nie miałby przenosić tej ochrony na działania nieumyślne?

Argumenty te nie wydają się przekonujące. Istota rzeczy sprowadza się do kwestii, co jest zasadą, a co wyjątkiem. Jeżeli jako zasadę

³ OSNKW nr 1/1973, poz. 15.

⁴ Biuro Grupy Roboczej Bezpieczeństwa Drogowego przy Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

traktujemy karalność umyślnego uszkodzenia mienia, to każde odstępianie od tej zasady (jeśli w ogóle należy je dopuścić) wymaga uzasadnienia. Wzmoczenie ochrony mienia społecznego da się umotywić dwiema okolicznościami. Jedną z nich, tj. zasadę konstytucyjną, wymieniliśmy już wyżej. Drugą jest udział w ruchu drogowym taboru ciężarowego i komunikacyjnego, który stanowi w bez mała 100% własność społeczną. A jest to typowe źródło poważnych strat majątkowych w ruchu drogowym. Mały więc dwa argumenty: polityczno-prawny i ekonomiczny, które uzasadniają wyjątek od zasady.

Co zaś może uzasadnić odejście od zasady w stosunku do mienia prywatnego? Tylko swoistość, jaką stanowi ruch drogowy. Ale gdyby tak było, to dawałobyśmy wyraz rekryminacyjnemu stosunkowi do rozwijającej się motoryzacji, którą skądinąd popieramy jako stymulator ekonomicznego i społecznego rozwoju kraju. Odniesienie szkód w mieniu prywatnym do znamion przestępstwa w art. 145 k.k. miałyby się ze społecznym przeznaczeniem normy, jeśli zechcemy ją powiązać z realnym obliczem zjawisk.

Aby rzecz przedstawiała się jasno, trzeba sięgnąć po kilka informacji dotyczących własności środków przewozu drogowego w Polsce. Otóż w 1971 r. zarejestrowanych było 274.400 samochodów ciężarowych, z czego tylko ok. 10% nie stanowiło własności społecznej; na 35.400 autobusów — tylko 36, tj. 1 promille, nie zostało zakwalifikowanych jako mienie społeczne. Odwrotnie przedstawia się obraz własności pozostałych pojazdów. Z 523.000 samochodów osobowych — 496.200, tj. 95%, stanowi mienie prywatne, a w grupie motocykli i skuterów tylko 0,6 promille nie jest własnością osób fizycznych.⁵ Można zatem powiedzieć, że „ciężki” park samochodowy stanowi własność społeczną, „lekki” zaś — prywatną. Tę stratyfikację własności trzeba mieć na uwadze przy społecznej analizie zastosowania art. 145 k.k. w zakresie ochrony mienia.⁶

Inna kwestia łączy się z pomieszaniem pojęć „własny” i „cudzy” w ruchu drogowym. Jak dalece pomieszanie to jest posunięte, świadczyć może przytoczony wyżej *lapsus* w uzasadnieniu projektu k.k. Określenie „samochód własny” używane bywa w tym znaczeniu, że „ja” go prowadzi, ale zarazem i w tym, że stanowi on „moją” własność. Określenie „cudzy” jest w jeszcze większym stopniu niejednoznaczne; używa się go w tym znaczeniu, że prowadzi go inny (niż „ja”) kierowca, oraz w tym, że jest on własnością „nie moją”, co z kolei pozostawia dwuznaczność co do pozytywnego określenia charakteru własności.

Po tych uwagach można przejść do paru stwierdzeń.

Po pierwsze — w razie starcia się dwóch samochodów osobowych „poważna” szkoda majątkowa jest z reguły nie do pomyślenia bez jednoczesnego uszkodzenia ciała osoby lub osób znajdujących się w pojeździe, którego kierowca nie ponosi winy za wypadek.⁷ Znamię majątkowe jest

5 A. Rostocki, W. Wieniawski: Motoryzacja w liczbach 1971—1972.

6 Z badań Biura Orzecznictwa SN wynika, że szkody w mieniu społecznym stanowią około 84%, a w prywatnym — około 16%.

7 Stopień prawdopodobieństwa powyższej hipotezy zależy od bezwzględnej wielkości szkody „poważnej”, czego ustawa nie określa. Im większa będzie ta wartość, tym prawdopodobniejsza okaże się hipoteza. Tu już trzeba zaznaczyć (o czym dalej będzie mowa), że absolutnej wielkości szkody „poważnej” poszukiwać należy w świetle wykładni prawa na poziomie 100 tys. zł.

w wielu wypadkach ma możliwość podania w wątpliwość, czy czyn oskarżonego istotnie odpowiada kryteriom wymienionym przykładowo w niektórych ustawowych znamionach. Tak np. definicja czynu nierządnego i czynu lubieżnego nie zostały do chwili obecnej jednolicie zdefiniowane zarówno w teorii prawa karnego jak i w judykaturze.⁵

Zdaniem niektórych autorów do powstania czynu nierządnego nie wystarczają kryteria przedmiotowe lub formalne, o charakterze więc czynu powinien decydować zamiar sprawcy.⁶ Pojęć tych nie można traktować zbyt szeroko, w każdym razie do powstania czynu nierządnego konieczne jest zetknięcie się ciała sprawcy czynu i osoby pokrzywdzonej, przy czym zetknięcie to powinno niewątpliwie nastąpić w sferach erogennych.⁷ Już w okresie międzywojennym budziło wątpliwości, czy zetknięcie się ciała krótkotrwałe (tzw. lubieżne dotknięcie) może być traktowane jako powstanie czynu nierządnego, czy też nie.⁸ Problem ten wciąż jeszcze wydaje się być otwarty. Poważne zastrzeżenia w tym względzie budzą orzeczenia SN, poparte nawet wytycznymi wymiaru sprawiedliwości,⁹ które zacierają granicę pomiędzy czynnościami przygotowawczymi (w zasadzie niekaralnymi) a usiłowaniem i dokonaniem tzw. czynu nierządnego. Od uściślenia definicji obu omawianych pojęć będzie zależna wykładnia słów „doprowadza” (art. 168 § 1 k.k. i art. 170 § 1 k.k.) oraz „dopuszcza się” (art. 169 k.k. i art. 176 k.k.).

Jak się wydaje, tego rodzaju pojęć nie można ujmować zbyt szeroko lub w sposób oderwany od życia ani też nie można — w drodze rozszerzającej wykładni — tworzyć osobliwych konstrukcji prawnych, które nie zawierałyby czynności przygotowawczych i zacierały granice pomiędzy czynem karalnym a niekaralnym.

Również pojęcie „szczególnego okrucieństwa” nie jest pojęciem ścisłym lub nadającym się do jednoznacznego zdefiniowania. Pogląd ten zaakceptowały wytyczne wymiaru sprawiedliwości, podkreślając względną wartość wszelkich definicji zawartych w dotychczasowym orzecznictwie SN a dotyczących omawianego pojęcia.¹⁰ Należy przyjąć, że nie każdy czyn okrutny jest czynem szczególnie okrutnym, gdyż wyraz „szczególny”, oznacza w języku polskim „wyjątkowy” (inne znaczenia tego wieloznacznego wyrazu — pomijam).¹¹

Terminy „stosunek zależności” oraz „krytyczne położenie” również nie mogą być ujmowane w sposób zbyt szeroki lub abstrakcyjny. Jak się wydaje, utraciły one wiele ze swej ostrości na skutek zmiany warunków ustrojowych i dlatego wiele przykładów tradycyjnego stosunku zależno-

⁵ Por. M. Filar: Pojęcie „czynu nierządnego” w kodeksie karnym, „Palestra” nr 2/1973, s. 3 i nast.; J. Leszczyński: Spór o definicję, „Gazeta Sądowa i Penitencjarna” nr 17 z 1970 r.; J. Leszczyński: Przestępstwo zgwałcenia w Polsce, Warszawa 1973, s. 38 i nast.

⁶ S. Glaser: Polskie prawo karne w zarysie, Kraków 1933, s. 330 i nast.; S. Glaser i A. Mogilnicki: Kodeks karny — Komentarz, Kraków 1934, s. 657 i nast.

⁷ J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski: Kodeks karny — Komentarz, Warszawa 1971, s. 392.

⁸ J. Makarewicz: Kodeks karny z komentarzem, Lwów 1938, s. 484.

⁹ Por.: uchwała Połączonych Izb Karnej i Wojskowej z dnia 21.XII.1972 r. VI KZP 64/72 — Wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa zgwałcenia (art. 168 k.k.), OSNKW 1973, nr 2—3, poz. 18.

¹⁰ Patrz: przypis 9.

¹¹ Mały słownik języka polskiego pod red. S. Skorupki i in., Warszawa 1969, s. 797.

kowa ze strony towarzystwa ubezpieczeń, a nawet i samego sprawcy. Pieniądze wydane na odkupienie rzeczy, materiały zużyte na jej odtworzenie, praca włożona w naprawę — stanowią ekwiwalent *p o z o r n y*, ponieważ gdyby ich nie użyto na ten cel, byłyby one spożytkowane w inny sposób ekonomicznie użyteczny. Szkoda absolutna stanowi więc unicestwienie jakiejś części ogólnonarodowego stanu posiadania.

Naprawienie umyślnie wyrządzonej szkody majątkowej nie wyłącza odpowiedzialności karnej z art. 212, ponieważ podstawę nagany stanowi sam *c z y n* sprawcy bez względu na wielkość szkody (oczywiście z zastrzeżeniem z art. 26 k.k.). Wielkość ta może mieć jedynie wpływ na wymiar kary w tym lub innym kierunku.

Inaczej rzecz się przedstawia, gdy sprawca działa nieumyślnie. Akcent prawny przenosi się wtedy z czynu jako takiego na *w i e l k o ś ć*. Dopiero od pewnej wielkości szkody czyn nabiera cechy bezprawności karnej. To wyniesienie szkody majątkowej na wyższy poziom zawiera implikację, że musi to być szkoda tak dalece społecznie dokuczliwa, aby jej wielkość — tak jak znacznosc społecznego niebezpieczeństwa czynu — kwalifikowała ją jako znamię przestępstwa. Jeżeli szkoda wielkości tej nie osiąga, wypada ona ze społeczno-funkcjonalnego pola prawa karnego i doznaje ochrony wyłącznie na polu prawa cywilnego.

Wielkość szkody „poważnej”

Społeczna funkcja prawa cywilnego w zakresie rekompensaty przyczynionych szkód majątkowych polega na przemieszczaniu dóbr z jednej sfery władania (własności) w inną. Społeczna funkcja prawa karnego nie ma charakteru rekompensacji majątkowej; polega ona na stworzeniu dolegliwości osobistej, na którą sprawca szkody zasłużył ze względu na czyn i winę. Ustawa karna określa wielkość szkody jako „poważną”, pozostawiając poszukiwanie liczbowego odpowiednika tego oznaczenia doktrynie i praktyce sądowej. Wielkość szkody majątkowej można mierzyć tylko w kategoriach ilościowo-jakościowych, wobec czego zadanie polega na tym, by uchwycić taki punkt wielkości, przy którym szkoda uzyskuje wymaganą jakość.

Trzeba tu oczywiście zrezygnować z subiektywizacji pojęcia przez uzależnienie go od zapatrywania sędziego. Swoboda ocen sędziowskich dotyczy *f a k t ó w* procesowych, a nie *p r a w a*. Prawo musi być sędziemu dane. Może się z tym łączyć jakaś sfera ocenna pozostająca w związku z faktami, a nawet musi się łączyć, gdy określenie ilościowe ma w ustawie charakter opisowy, a nie liczbowy. Ale znamię przestępstwa (a właśnie wielkość rozstrzyga tu o znamieniu) nie może być *ab ovo* określone przez sędziego. Nadawałoby to prawu charakter nazbyt losowy.

Subiektywizacja pojęcia może się też łączyć ze stanem majątkowym tego, kto poniósł szkodę; to, co dla jednego stanowi szkodę „poważną”, nie jest nią dla innego.

Można wreszcie poszukiwaną wielkość indywidualizować przez odniesienie jej do ogólnej wartości mienia, które doznało szkody. Ale i to prowadziłyby do paradoksalnych wyników.

W jednym z wyroków Sądu Najwyższego wypowiedziano następujący pogląd: „Rozstrzygnięcie kwestii, czy sprawca czynu określonego w art. 145 § 1 k.k. spowodował »poważną szkodę w mieniu«, powinno nastąpić przez analizę każdego konkretnego wypadku uszkodzenia mienia (...). Należy m. in. mieć na uwadze ogólną wartość mienia (przed jego uszkodzeniem) i ustalić właściwy stosunek rozmiaru tej szkody do tej ogólnej wartości mienia, a ponadto należy uwzględnić straty związane z pozbawieniem — z powodu uszkodzenia mienia — możliwości korzystania z niego przez określony czas”⁹.

Występują tu dwie kwestie: *damnum emergens* i *lucrum cessans*. Każda wymaga oddzielnego omówienia. W konkretnej sprawie sąd ustalił, że oskarżony uderzył samochodem ciężarowym w drzewo i zniszczył części wymienne wartości 16 tys. zł, przez co spowodował »poważną« szkodę w mieniu. W sprawie nie ma informacji o wartości samochodu, a więc wyrażona w wyroku zasada nie została wykorzystana. Ale gdyby nawet porównanie przeprowadzono, to i tak nie wiedzielibyśmy, czy np. 5% wartości samochodu ciężarowego to szkoda »poważna«. Żadna z możliwych odpowiedzi nie prowadzi do zadowalającego wyniku. Jeżeli tak, to czy taki sam procent utraty wartości motocykla jest również szkodą »poważną«? Jeżeli zaś nie, to z tego wynika, że dla różnych wehikułów trzeba przyjmować różne wielkości procentowe, aby uzyskać założoną wielkość bezwzględna. Szkoda, która stanowi nikły procent wartości autobusu pasażerskiego, może pochłonąć połowę wartości niektórych samochodów osobowych.

Metoda proporcjonalności szkody jest nie tylko wewnętrznie sprzeczna, ale prowadzi do absurdalnych wręcz wyników. Im starszy, im bardziej zużyty będzie sprzęt komunikacyjny uszkodzony w wypadku, tym większa okaże się szkoda, ponieważ wartość części wymiennych i koszt naprawy stanowić będzie znaczniejszy procent wartości pojazdu przed jego uszkodzeniem niż w razie uszkodzenia nowego samochodu. Tak więc droga ta nie prowadzi do znalezienia wartości odpowiadającej pojęciu szkody »poważnej«. Pogląd wyrażony w wyroku Sądu Najwyższego Rw 389/70 zwalcza przytoczony już wyżej wyrok tegoż Sądu Rw 865/72, w którym czytamy: „Posługiwanie się procentowym stosunkiem szkody do wartości mienia przed jego uszkodzeniem jako kryterium decydującym o wadze danej szkody nie jest trafne. Według tego kryterium bowiem każda szkoda w granicach 100% wartości mienia musiałaby zawsze być uznana za »poważną«, a przecież wartość mienia mogłaby wynosić zaledwie 1.000 zł (np. roweru). I odwrotnie, uszkodzenie mienia w 10% sprzeciwiałoby się chyba nazwaniu szkody »poważną«, choć owe 10% mogłoby równać się sumie 50.000 zł (np. w razie uszkodzenia autobusu) (...). Stanowiłoby to zupełne wypaczenie w praktyce intencji ustawodawcy. Dlatego też przyjąć należy, że o tym, czy szkoda w mieniu według art. 145 § 1 k.k. jest »poważna«, decyduje jej wartość bezwzględna (...)”.

Wypowiedziana przez Sąd Najwyższy teza znajduje w wyroku odbicie niejako negatywne w postaci ustalenia, że szkoda rzędu 14 tys. zł

⁹ Orzeczn. SN Rw 389/70, OSNKW nr 9/1970, poz. 104 oraz glosa T. Gawrońskiego, OSPiKA nr 7—8/1971, poz. 150.

nie ma charakteru szkody „poważnej” w rozumieniu art. 145. Od jakiej jednak wielkości szkoda nabiera charakteru znamienia przestępstwa? Ustawa nie daje w tym zakresie żadnej dyrektywy. Chcąc więc zaspokoić w tym względzie potrzeby praktyki, trzeba się zwrócić ku jakimś uogólnionym i zobiektywizowanym punktom odniesienia, a mając do czynienia z pojęciem szkody majątkowej, wolno nam sięgać nie tylko do sfery prawnej, lecz i ekonomicznej.

W tej ostatniej można przyjąć za właściwy stopień społecznej zamocności. Inaczej przedstawia się szkoda absolutna (ubytek niepowracalny) w społeczeństwie bogatszym, a inaczej — w uboższym. Miara społecznej zamocności jest wspólna dla wszystkich obywateli kraju i zobiektywizowana; można jej poszukiwać np. w wielkości dochodu narodowego. Jeżeli przyjęlibyśmy za punkt odniesienia tę właśnie wartość, to nasunie się pytanie: czy szkoda nie osiągnięta wielkości rocznego dochodu narodowego na głowę ludności może być tak dalece społecznie niebezpieczna (art. 1 k.k.), by otworzyć wrota działaniu prawa karnego?

Pytanie to jest oczywiście uwarunkowane kontekstem prawnym. Nie miałyby ono sensu w odniesieniu do szkód spowodowanych np. zaborem (które zresztą nie mają charakteru szkód absolutnych, ponieważ stanowią bezprawne przeniesienie władania wartością) lub umyślnym niszczeniem mienia (art. 212 k.k.). W sferze czynów nieumyślnych, wynikających z najogólniej pojętej nieostrożności, postulat powinnościowy pozostaje w związku z przedmiotem, do którego odnosimy ostrożność. Napięcie ludzkiej ostrożności nie może być i nie bywa jednakowe. Ostrożność potęgujemy lub osłabiamy zależnie od sytuacji (co zresztą znajduje wyraz w języku, którym operujemy). Stopień ostrożności (subiektywnej) uwarunkowany jest dwojako pod względem przedmiotowym: stopniem zagrożenia wartości wymagającej ochrony oraz wielkością tej wartości. Mniejszą zachowujemy ostrożność (i mniejszej wymagamy) w obliczu niebezpieczeństwa zagubienia ołówka niż pierścionka. Postulat powinnościowy co do zaboru lub umyślnego niszczenia rzeczy nie pozostaje w żadnym związku z ich wartością. Z adnych rzeczy nie wolno kraść ani niszczyć; wielkość wartości może mieć tylko wpływ na wielkość nagany. Słusznie zwraca uwagę Sąd Najwyższy na tę głęboką odmienną i jej skutki prawne (orzecz. Rw 865/72).

Wielkość rocznego dochodu narodowego na głowę ludności kształtuje się oczywiście różnie w różnych krajach, lecz w każdym utrzymuje się dość długo na względnie ustabilizowanym poziomie. W Polsce wielkość ta niewiele przekracza 20.000 zł. Tę jednostkę miary można zaproponować praktyce jako pozaprawny punkt wyjścia poszukiwanej wielkości, a uzasadniają to przesłanki prawna (nieumyślność) i ekonomiczna (społeczna zamocność).

Można by spotkać się z pytaniem: dlaczego tę, a nie inną? Odpowiedź będzie prosta: dlatego, że dotychczas nie zaproponowano innej (lepiej), a jakąś musimy mieć. Mierzenie może dawać różne wyniki, ale miara musi być równa dla wszystkich. Zresztą, to samo pytanie można by postawić i w innych sytuacjach, gdy ustawa pozostawia praktyce sprecyzowanie wielkości nieokreślonych. Dlaczego np. próg nietrzeźwości oznacza się wielkością 0,5‰? Dlatego, że pewne pozaprawne motywacje

zasadniają taką wysokość progową i dopóki inne motywacje jej nie zmieniają, musi być utrzymywana.

Określenie szkoda „poważna” oznacza szkodę kwalifikowaną ze względu na wielkość. Gdyby w art. 145 użyto oznaczenia szkoda w mieniu bez tej cechy kwalifikującej, to i wówczas nie każda szkoda majątkowa spełniałaby warunek materialnej istoty czynu. Poczynając od jednej złotówki wzwyż do pewnej granicy, musielibyśmy pozostawić „tolerancję” dla wielkości nie kryjącej w sobie elementu niebezpieczeństwa społecznego. Nie mogłaby to być granica poniżej 500 zł, a chyba powinna znacznie tę wielkość przekroczyć, ponieważ kradzież mienia społecznego do tej wysokości nie zawiera cechy niebezpieczeństwa społecznego wymaganego przez prawo karne i stanowi wykroczenie z art. 119 k.w. Popadlibyśmy w głęboki zamęt aksjologiczny, nie zaznaczając bardzo wyraźnie różnicy między jednym z najcięższych pod względem rodzajowym zamachów na dobro społeczne a nieumyślnym spowodowaniem szkody majątkowej w ruchu drogowym.

Drugi punkt graniczny trzeba ustawić tam, gdzie kończy się strefa znikomego niebezpieczeństwa (art. 26 k.k.). Na jej rozległość musi rzutować rozległość strefy tolerancji prowadzącej do pierwszej granicy. Dla znalezienia tej granicy może być przydatna wielkość dochodu narodowego na głowę ludności. Dopiero od tej wielkości roztaczałaby się przestrzeń szkody majątkowej.

W którym miejscu oznaczyć jednak granicę szkody kwalifikowanej co do wielkości? Trzeba tu raz jeszcze odwołać się do przytoczonego wyżej uzasadnienia wyroku SN Rw 865/72: „Jeżeli ustawodawca zdecydował się uczynić wyjątek od zasady (karalności umyślnego tylko uszkodzenie mienia — przyp. mój A.B.) to z pewnością nie dla szkody tego rodzaju, jaką wyrządził oskarżony (13.843 zł). Penalizacja naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym (wodnym lub powietrznym), które nie pociągnęło za sobą uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia innej osoby, a jedynie szkodę w mieniu, może być zrozumiała wówczas, gdy waga tej szkody nawiązuje niejako do wagi pierwszego skutku.”

W wypowiedzi tej kryje się trafna dyrektywa interpretacyjna. Artykuł 145 k.k. przewiduje ochronę dwóch rodzajów dóbr: zdrowia (życia) człowieka oraz wartości majątkowych. Pierwsze występuje w normie karnej w dwóch postaciach: szkody ogólnej (§ 1) i nasilonej (§ 2) oraz doznaje różnej ochrony prawnej ze względu na jakość szkody. Drugie — z woli ustawy — doznaje ochrony tylko w postaci nasilonej. Nie zmienia to faktu, że w zakresie pojęć zachodzi następująca konfiguracja logiczna: szkoda majątkowa „poważna” ma się tak do szkody majątkowej *in genere*, jak uszkodzenie ciała „ciężkie” do uszkodzenia ciała *in genere*. Ta zależność nie doprowadzi nas wprawdzie do ilościowego oznaczenia szkody opatrzonej przymiotem „poważna”, ale zbliży do rzędu wielkości.

Musimy więc poszukiwać jej na poziomie pieniężnych ekwiwalentów takich skutków dla zdrowia i życia człowieka, jak utrata wzroku, słuchu, mowy lub inna ciężka zmiana wymieniona w art. 151 § 1 k.k. Będzie to stanowiło dolną granicę poszukiwanej wielkości, do której się zbliżamy. Wychodząc bowiem z założeń aksjologicznych, musimy przyjąć, że w hierarchii wartości życie i zdrowie nie mogą być uznane za

wartość mniejszą niż dobra majątkowe. Jeżeli więc dla ciężkiego uszkodzenia ciała znajdujemy ekwiwalent wyrażony w jakiejś społecznie przyjętej wielkości pieniężnej, to popadlibyśmy w konflikt aksjologiczny udzielając prawnokarnej ochrony mieniu o mniejszej wartości pieniężnej niż pieniężna wartość uszkodzenia ciała.

Rozumowania tego nie podważa to, że jedno z tych dóbr zostało umieszczone w § 1, a drugie w § 2 art. 145. Przeciwnie, potwierdza je tylko. Gdybyśmy dokonywali porównania pod kątem widzenia sankcji karnej, to wówczas trzeba by przyrównać kwalifikowaną szkodę w mieniu do niekwalifikowanej szkody ludzkiej. I nie powinno nas zdziwić zrównanie w rachunku karnym obu tych dóbr właśnie z przyczyn aksjologicznych. Mienie jest mniejszą wartością niż zdrowie i dlatego trzeba większej szkody w mieniu, ażeby w społecznym rachunku ocen była ona równa mniejszej szkodzie w zdrowiu.

Skoro jednak porównanie przeprowadzamy pod kątem widzenia pieniężnych ekwiwalentów szkód w mieniu i w zdrowiu, to relewantne są pojęcia scharakteryzowane tą samą cechą wspólną, a mianowicie kwalifikowaną wielkością. Jeżeli dla jednej ze szkód kwalifikowanych przyjmujemy określony ekwiwalent pieniężny, to powinniśmy taki sam ekwiwalent przyjąć dla drugiej, chyba że jedną z porównywanych szkód stawiamy na niższym poziomie wartości społecznej niż drugą.

Ponieważ mienie — według przyjętego założenia — stanowi mniejsze dobro społeczne niż zdrowie, przeto jego uszczuplenie musi być większe, aby zrównało się (pod kątem widzenia ochrony prawnokarnej) z uszczupleniem zdrowia. Szkody majątkowej niekwalifikowanej co do wielkości artykuł 145 k.k. w ogóle nie penalizuje. Penalizacji ulega dopiero szkoda kwalifikowana. Jej wartość pieniężna nie może być mniejsza niż wartość pieniężna kwalifikowanej szkody dla zdrowia. Nie utrafilibyśmy jednak właściwego punktu wielkości szkody „poważnej” jako dolnej granicy penalizacji, identyfikując ją z wielkością rekompensaty cywilnej za ciężkie uszkodzenie ciała. Musi ona wielkość tę przekroczyć.

Zadanie nasze wymaga uwzględnienia jeszcze jednego uwarunkowania. Określenie „poważna szkoda” użyte zostało również w art. 217 § 1 k.k. W kontekście tego przepisu zakres pojęcia „szkoda” jest szerszy, ale inny. Pojęcie szkody zostało odniesione do gospodarki społeczno-nej, lecz typowe postacie szkody polegają na uszczupieniu mienia (zniszczenie albo nadmierne lub niewłaściwe zużycie, co w sensie ekonomicznym jest również zniszczeniem). W użytym zwrocie „albo inną poważną szkodę” kryje się podwójna implikacja: po pierwsze, że oznaczone imieniem w tym przepisie szkody muszą być „poważne”, i po wtóre, że szkody te wymienione są w sposób niewyczerpujący. Poważną szkodę w gospodarce społeczno-nej może stanowić np. pozbawienie rynku towarowego jakichś elementarnych produktów pierwszej potrzeby, choć nie jest to zniszczenie mienia. Funkcja użytego zwrotu w art. 217 § 1 jest więc inna niż w art. 145, ale jego wartość jest taka sama.

Musi to zwrócić naszą uwagę, ponieważ określenie „poważna szkoda” występuje w art. 217 w ciągu wartościującym. Wartością wyższą jest „wielka szkoda”, którą wymienia § 2 art. 217.

Pojęcie „wielkiej szkody” nie jest identyczne z pojęciem wielkiej wartości mienia. Szkoda — o czym dalej będzie mowa — może być za-

równy większa jak i mniejsza np. od kosztu odkupienia zniszczonej rzeczy lub naprawy rzeczy uszkodzonej. Artykuł 120 § 9 k.k. określa jako mienie wielkiej wartości takie, którego wartość przekracza 200 tys. zł. Ustawa nie definiuje natomiast oznaczeń wielkości szkody. Ze stosunku pojęć i ustawowej definicji wartości mienia można jednak wyprowadzić wniosek, że „wielka szkoda” jako drugi stopień szkody kwalifikowanej musi pozostawać na tym samym poziomie wielkości co wielka wartość.

Z tożsamości oznaczeń wynika ich jednoznaczność, chyba że kontekst, w jakim oznaczenia użyto, uzasadnia odmienną jego znaczenia. Rodzaj chronionego dobra oznaczonego przymiotem „wielkiej wartości” jest identyczny z rodzajem dobra oznaczonego przymiotem „wielkiej szkody”. W obu wypadkach idzie o mienie. I tu — jak poprzednio — nie należy poddawać się sugestii odmiennego zagrożenia karnego w art. 134 k.k. i art. 217 § 2 k.k. Różnica sankcji wynika nie z oznaczeń ilościowych szkody, lecz z różnicy ocen społecznego niebezpieczeństwa czynów. Takiej samej wielkości ubytek mienia w postaci szkody spowodowanej w warunkach art. 217 § 1 k.k. uzasadnia znacznie łagodniejszą sankcję niż spowodowany w warunkach art. 134 k.k.

Kodeks karny nie używa określenia „znaczna szkoda”, które umożliwiłoby przeprowadzenie identycznej operacji logicznej jak w wypadku „wielkiej szkody”, ale określenie „poważna szkoda” jest o tyle bliskoznaczne, że w kontekście logicznym § 1 i § 2 art. 217 uzasadnia bliskość wyrazu ilościowego szkody „znacznej” i „poważnej”.

Pozostaje jeszcze do rozważenia kontekst prawny, w jakim ustawa używa oznaczenia „poważna szkoda”, ponieważ i on może mieć wpływ na określenie dorozumiewanej wielkiej szkody.

Zarówno w art. 217 § 1 jak i w art. 145 § 1 poważna szkoda dotyczy mienia społecznego. Poza to wspólne pole „wystaje” w art. 217 inny rodzaj szkody, a w art. 145 (według niektórych zapatrywań) — inny rodzaj mienia, lecz nie zmienia to identyczności przedmiotu na interesującej nas przestrzeni. Identyczna jest też w obu przepisach budowa dyspozycji określających przestępstwa materialne. Ale są i różnice. Czynność sprawcza w art. 217 musi być umyślna, natomiast skutek może być nieumyślny; w art. 145 czynność sprawcza może być umyślna, natomiast skutek musi być nieumyślny.

Z tego porównania wynika, że umyślność w art. 217 obejmuje w pewnych wypadkach całość czynu, tj. działanie i skutek. Odwrotnie przedstawia się rzecz na tle art. 145: tu w pewnych wypadkach nieumyślność obejmuje całość czynu. W tej różnicy rozpiętości między normami — od pełnej nieumyślności do pełnej umyślności — należy upatrywać różnicę sankcji w obu przepisach. Skoro czyn z art. 217 musi się opierać na działaniu umyślnym, to uzasadniony jest wyższy poziom dolnej granicy zagrożenia, a skoro może opierać się na umyślności co do skutku, to zrozumiałą jest i wyższy poziom górnej granicy zagrożenia. Z różnicy sankcji nie można tedy wyprowadzić żadnych wniosków co do różnicy wartości przedmiotów zagrożonych karą.

Trudno też znaleźć motywację, z której by wynikało, że szkoda majątkowa spowodowana naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest bardziej społecznie niebezpieczna niż taka sama szkoda spowodowana naruszeniem obowiązków w zakresie gospodarowania mieniem

społecznym. Brak więc podstaw do wniosku, że represję na podstawie art. 145 k.k. uzasadnia mniejsza wartość szkody niż ukaranie na zasadzie art. 217 k.k.

Obliczenie wielkości szkody

Szkoda obejmuje poniesione straty oraz korzyści, które poszkodowany mógłby osiągnąć, gdyby mu nie wyrządzono szkody (art. 361 § 2 k.c.). Pojęciem szkody objęte są jednak tylko normalne następstwa działania (zaniechania), z których ona wynika (art. 361 § 1 k.c.). Co stanowi następstwo „normalne”, a co wykracza poza normalność następstw — zależy od okoliczności każdego zdarzenia. Jest to wprawdzie kategoria przedmiotowa, lecz zbiega się ona z podmiotowym kryterium możliwości przewidywania w konkretnej sytuacji następstwa zdarzeń. Rzecz jasna, rozstrzygnięcie co do normalności następstw może mieć wpływ na ustalenie wielkości szkody, a co za tym idzie — istnienia lub braku znamienia przestępstwa z art. 145 § 1 k.k.

Co do ładunku, to wielkość straty określa jego wartość dla poszkodowanego, czyli koszt nabycia, jeżeli poszkodowanym jest nabywca, lub koszt wytworzenia, jeżeli poszkodowanym jest wytwórca. Utrata oczekiwanego zysku należy do kategorii utraconych korzyści. Jest nią różnica między kosztem nabycia lub wytworzenia a ceną sprzedaży po potrąceniu wydatków ponoszonych dla osiągnięcia zysku, czyli tzw. czysty zysk.

Nie jest to rachunek czysto arytmetyczny, lecz ekonomiczny. Nie zawsze np. cała masa towarowa normalnie ulega sprzedaży lub odprzedaży; w niektórych gałęziach produkcji lub handlu zakłada się już w kalkulacji spisanie na straty części produkcji z powodu zniszczenia (fizycznego albo „ekonomicznego”) lub zmniejszenia wartości (np. w produktach spożywczych, przy produkcji „sezonowej” itp.).

Utracone korzyści mogą też łączyć się z czasową utratą sprzętu transportowo-komunikacyjnego, ale i to wymaga rachunku ekonomicznego, który także uwzględniać musi normalne postępowanie poszkodowanego. Jeżeli np. zniszczenie lub uszkodzenie środka przewozowego uniemożliwia czerpanie korzyści z jego eksploatacji do czasu naprawy uszkodzonego sprzętu lub nabycia nowego, to od poszkodowanego normalnie oczekuje się takiego postępowania, które by możliwie jak najbardziej zmniejszyło wielkość utraconych korzyści. Nie będzie więc następstwem normalnym skutek ociągania się poszkodowanego z remontem uszkodzonego pojazdu lub odkupieniem nowego zamiast zniszczonego albo zaniechanie wygodzenia na czas przerwy innego pojazdu (jeżeli jest to oczywiście możliwe).

Utracona korzyść nie musi więc być równa rzeczywistej stracie spowodowanej wyłączeniem z eksploatacji środka przewozowego lub zniszczeniem ładunku. Może ona stanowić tylko materialny ekwiwalent różnicy między wymaganym zachowaniem się poszkodowanego a jego rzeczywistym postępowaniem¹⁰.

¹⁰ Według uchwały SN z dnia 21.III.1974 r. VI KZP 47/73 określenie „poważna szkoda” zawarte w art. 145 k.k. oznacza tylko wartość uszkodzonego mienia (*damnum emergens*) i nie obejmuje utraconych korzyści. Uchwała ta nasuwa wątpliwości tak co do tezy, jak

Wielkość szkody może też ulec zmniejszeniu, jeżeli poszkodowany przyczynił się do jej powstania (nie tylko — zwiększenia). W transporcie drogowym może to dotyczyć zarówno środka przewozowego jak i ładunku. Niepełnosprawność techniczna pojazdu lub braki w jego wyposażeniu, mimo że nie stwarzają „bezpośredniego” zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu (art. 146 k.k.), mogą jednak utrudniać bezpieczne prowadzenie pojazdu i stanowić poważne zwiększenie obciążenia psychicznego kierowcy lub wymagać odeń znacznego wysiłku fizycznego. Nie zwalnia to wprawdzie kierowcy od obowiązku przystosowania sposobu prowadzenia pojazdu do narzuconych mu warunków (co przy wielogodzinnej jeździe nie jest wcale łatwe), ale też i nie oznacza, że do powstania szkody (art. 362 k.c.) nie przyczynił się dysponent środka przewozowego.

To samo dotyczyć może ładunków, a ściślej mówiąc — należytego ich zabezpieczenia przed zniszczeniem lub uszkodzeniem. Ta rzecz często wykracza poza sferę obowiązków kierowcy i jego rzeczywistego wpływu.

Udział więc poszkodowanego w powstaniu szkody może mieć nieraz istotny wpływ na zmniejszenie wielkości szkody wynikłej z powodu naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a tylko ta wielkość może stanowić podstawę odpowiedzialności karnej sprawcy wypadku. Nie odpowiada on za szkodę obiektywną, lecz za szkodę zawinioną.

Przypisując sprawcy, że spowodował on „poważną” szkodę, sąd nie może ograniczyć się do powtórzenia w treści orzeczenia ogólnej nazwy znamienia czynu; musi określić wielkość szkody przynajmniej w dużym przybliżeniu, a tego nie można dokonać bez uwzględnienia obowiązujących przepisów prawa cywilnego. Do ustalenia faktu nastąpienia szkody majątkowej jako takiej wystarczy mniej rozbudowana aparatura prawna; dla ustalenia wartości szkody muszą w tę aparaturę wchodzić różne normy prawa cywilnego.¹¹

Określenie wartości mienia zagarniętego lub uszkodzonego jest prostą czynnością dowodową; określenie wartości s z k o d y jest nie tylko czynnością dowodową, ale i oceną.

Na odpowiedzialność cywilną za szkodę majątkową może mieć wpływ postępowanie poszkodowanego przed nastąpieniem czynu bezprawnego i po jego nastąpieniu. Godziłoby w logikę systemu prawnego, gdyby granica odpowiedzialności karnej za nieumyślne spowodowanie szkody majątkowej wyznaczona była surowiej.

i co do zakresu motywacji (pominięcie szkód dotyczących ładunku). Niewiele też upraszcza ona problematykę ustalania wielkości spowodowanej szkody majątkowej, nawet w ograniczonym zakresie.

¹¹ Kodeks karny NRD unika tego trudnego w postępowaniu karnym problemu, ponieważ znamieniem majątkowym przestępstwa drogowego (§ 196) jest uszkodzenie (zniszczenie) rzeczy znacznej wartości dla gospodarki lub kultury narodowej albo obronności kraju. Ocena odnosi się przeto do wartości rzeczy, a nie do powstałej szkody. Za rzecz znacznej wartości z reguły nie uchodzi pojazd uczestniczący w wypadku. Por. A. Bachrach: Integracja państw socjalistycznych a prawo wewnętrzne (na przykładzie międzynarodowego ruchu drogowego), PiP nr 4/1974, s. 37.