

# Tadeusz Cyprian

---

## Ucieczka sprawcy wypadku drogowego

---

Palestra 8/9(81), 44-53

---

1964

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

nym zrealizowaniu należności tytuł opatruje się odciskiem stempla „opłacono” oraz odciskiem datownika i przesyła potem dłużnikowi.

3. Wyrażną usterką Instrukcji, zwłaszcza z punktu widzenia interesów adwokatury, jest brak wyraźnego przepisu co do realizacji kosztów (art. 83 pkt 5 i art. 120 k.p.c.).

Wprawdzie sprawa ta jest w świetle przepisów prawa zupełnie jasna, niemniej jednak urzędnicy bankowi — słusznie zresztą — nie lubią wychodzić poza swoje własne instrukcje i nie lubią podejmować samodzielnie decyzji. Klienci zaś — jak wykazuje doświadczenie — nie zawsze pokrywają koszty, zdarza się więc (niestety niewyjątkowo) podjęcie kosztów zasądzonych, choć nie pokrytych przez klienta, i przywłaszczenie ich sobie.

W sprawie tej wdzięczne pole do popisu ma Naczelna Rada Adwokacka, której pismo w sprawie stosowania art. 85 pkt 5 k.p.c. niewątpliwie może spowodować odpowiednie wyjaśnienie do § 27 omawianej Instrukcji Nr B 2/62.

Brak także w Instrukcji wyraźnego unormowania sprawy rent (zwykle rent odszkodowawczych z tytułu wypadków). Banki odmawiają realizacji rent na przyszłość.

Trudno w świetle Instrukcji i techniki pracy bankowej zwalczać tę praktykę. Instrukcja cały czas wychodzi z założenia roszczeń już wymaganych. Wynika to z jej postanowień co do natychmiastowego przelewu na konto przejściowe, co do przesłania tytułu ze wzmianką o opłaceniu dłużnikowi itp.

Jednakże należałoby i tu zasygnalizować niepełne rozwiązanie zagadnienia, tak wzorowo w zasadzie — poza drobnymi niedomówieniami Instrukcji — i w tak prosty sposób unormowanego.

4. Zarówno więc sprawa rent, jak i sprawa kosztów adwokackich powinny być w Instrukcji wyraźnie unormowane: sprawa rent — przez wprowadzenie przelewów okresowych, tj. przez realizację rent przez bank (wynika to z omawianej na początku zasady koncentracji obrotów), a sprawa kosztów — przez wyjaśnienie, że wzmianka w tytule o wydaniu tytułu do rąk adwokata jest równoznaczna z pełnomocnictwem do odbioru kosztów procesu.

5. I ostatnia uwaga. Pod adresem Narodowego Banku Polskiego można by wysunąć jedno tylko zastrzeżenie, a mianowicie to, że tego rodzaju niezwykle ważny dla praktyki akt nie został należycie opublikowany w sensie powszechnego podania go do wiadomości świata prawniczego. Stanowi on przecież nie tylko celowe rozwiązanie sprawy bardzo ważnej i pięknej, ale także przykład prostoty i doskonałości rozwiązania.

TADEUSZ CYPRIAN

## Ucieczka sprawcy wypadku drogowego

1. Od chwili gdy w styczniu 1962 roku ukazał się mój artykuł pt. „Ucieczka kierowcy”, bardzo wiele zmieniło się w tej materii, i to zarówno w teorii, jak i w ustawodawstwie oraz w orzecznictwie. Warto więc rozważyć ponownie ten tak bardzo istotny w dobie narastającej motoryzacji problem, a to tym bardziej,

że jest on znacznie bardziej skomplikowany, niżby się to na pierwszy rzut oka wydawało.

Przede wszystkim sprawa bardzo istotna, mianowicie terminologiczna, która rzutuje na treść samego pojęcia i zakres penalizacji.

Otóż uтарыło się w literaturze i orzecznictwie określenie „ucieczka kierowcy”, będące echem pokutującego jeszcze tu i ówdzie poglądu, że „wszystkiemu, co się stało na szosie, jest winien kierowca”. Pogląd ten szczęśliwie już zanika w miarę tego, jak doświadczenie wykazuje, że inni uczestnicy ruchu drogowego powodują nie mniej wypadków niż kierowcy pojazdów mechanicznych. Jeśli jednak chodzi o ucieczkę sprawcy z miejsca wypadku, to ciągle jeszcze dominuje — terminologicznie i treściowo — ów nieszczęsny kierowca, co wprawdzie nie znajduje oparcia w ustawodawstwie polskim<sup>1</sup>, ale trafiło nawet do projektu kodeksu karnego z roku 1963<sup>2</sup>, stając się w ten sposób okazją do ataków na ten projektowany przepis.

Tak więc należy wykreślić w ogóle pojęcie „ucieczka kierowcy”, zastępując je poprawnym „ucieczka sprawcy wypadku drogowego”<sup>3</sup>, które oddaje w pełni istotną treść przepisu prawnego.

2. Problem ucieczki sprawcy wypadku jest przedmiotem wielu rozważań prawniczych<sup>4</sup>. Zostaje on stopniowo uregulowany w projektach i ustawach karnych różnych krajów, znajdując swe echo w orzecznictwie sądowym w Polsce i za granicą.

Uregulowanie to jest bardzo różne. Niektóre kraje wyodrębniają ucieczkę sprawcy wypadku drogowego w osobny stan faktyczny i karzą za nią bardzo surowo<sup>5</sup>, inne zaś umieszczają ten stan faktyczny w kodeksie karnym (np. oba państwa niemieckie, Szwajcaria) lub w kodeksie drogowym (Francja, Włochy, Wielka Brytania). Na ogół jednak można powiedzieć, że wszystkie kraje o rozwiniętej motoryzacji znają to pojęcie, tworzą dla niego osobny stan faktyczny.

Nasze ustawodawstwo nie zna pojęcia ucieczki sprawcy wypadku drogowego jako osobnego stanu faktycznego; orzecznictwo podciąga tę sytuację pod różne przepisy, zależnie od sytuacji faktycznej (będzie jeszcze o tym mowa niżej).

Jest coś społecznie szczególnie odrażającego w zachowaniu się człowieka, który, spowodowawszy wypadek, pozostawia ciężko raną ofiarę na drodze i ucieka, ko-

<sup>1</sup> Co prawda tylko dlatego, że nie zna ono w ogóle terminu „ucieczka kierowcy”, koncentrując się na osobie „kierującego”, rzeczowo zaś na sprawie nieudzielenia pomocy, a nie na sprawie ucieczki.

<sup>2</sup> Wprowadzenie do projektu odrębnego stanu faktycznego „ucieczki kierowcy” zostało ostro zaatakowane w czasie publicznej dyskusji nad projektem na łamach „Prawa i Życia”. Atak zarzucał dyskryminację kierowców pojazdów mechanicznych, którym projekt każe ujawniać wobec władz ich własne przestępstwo, co jest sprzeczne z ogólnymi zasadami prawa karnego.

Atak ten — niesłuszny, jeśli chodzi o wprowadzenie odrębnego stanu faktycznego ucieczki — nie jest pozbawiony słuszności tam, gdzie zarzuca dyskryminację kierowcy, powinno się bowiem mówić o „ucieczce sprawcy wypadku drogowego”.

<sup>3</sup> Pod tym względem grzeszy również i ustawa o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych z 27.XI.1961 r. (Dz. U. Nr 53/295), jak i oparty na niej „kodeks drogowy” z 1.X.1962 (Dz. U. Nr 61/295), które mówią o „kierującym”.

<sup>4</sup> Por.: Edward C. Fisher: Vehicle Traffic Law, The Traffic Institute, Northwestern University Evanston, Illinois, USA, 1961, str. 289—322; Laves, Bitzel, Berger: Der Strassenverkehrsfall, Ferdinand Enke Verlag Stuttgart 1956, str. 414—431; H. Blum: Verkehrsstraftaten und ihre Bekämpfung, VEB Deutscher Zentralverlag Berlin 1959, str. 164—185; S. G. Wilkinson: Road Traffic Offences, The Solicitors Law Stationery Society Ltd, London 1958, str. 103—106; Tadeusz Cyprian: Wypadki drogowe w świetle prawa karnego, PWN, Warszawa 1963, str. 110—118.

<sup>5</sup> Prawo francuskie (*delit de fuite*), prawo włoskie, szwajcarskie, oba państwa niemieckie (szczególnie ostro ujmuje ucieczkę kierowcy projekt kodeksu karnego NRF).

rzystając z szybkiej, potężnej maszyny, za pomocą której spowodował wypadek. Jest to i odrażające, i społecznie szczególnie niebezpieczne właśnie na skutek włączenia się w działanie potężnej maszyny, która daje nie mającemu skrupułów sprawcy tak dużą przewagę faktyczną nad swoją ofiarą. Stąd właśnie zwężenie pojęcia do ucieczki kierowcy.

Jeśli ustawa karze człowieka, który będąc jedynie świadkiem wypadku nie udziela pomocy ofierze wypadku, to tym bardziej nie może pozostać obojętna wobec sprawcy samego wypadku, odmawiającego pomocy jego ofierze.

Ale z drugiej strony nie należy zapominać, że jedną z ogólnych zasad prawa karnego jest to, iż sprawca czynu nie tylko nie ma obowiązku pomagać ofierze w zapobieżeniu skutkom swego czynu, ale ponadto nie jest także obowiązany pomagać władzom w ujawnieniu swego własnego przestępstwa. A przecież właśnie tego wymagany od kierowcy, który spowodował wypadek, ma on bowiem zatroszczyć się o ofiarę swego przestępstwa i donieść władzom o swoim czynie.

Ten konflikt zasad i przepisów powoduje niejednorodność w rozwiązywaniu problemu ucieczki sprawcy wypadku drogowego w różnych ustawodawstwach i stąd też wynikają trudności orzecznictwa.

Należy tu podkreślić, że pierwsza część naszych rozważań (nie dotycząca stanu prawnego w naszym kraju) wychodzi z założenia, iż ucieczka sprawcy wypadku drogowego stanowi osobny stan faktyczny w ustawie karnej (jak to jest w wielu krajach) jako samoistne przestępstwo, które może pozostawać w zbiegu realnym z przestępstwem spowodowania samego wypadku.

Drugim założeniem jest to, że rozważania dotyczą samego sprawcy wypadku, pomijają więc stan faktyczny z art. 247 k.k. z 1932 (lub podobny w innych ustawodawstwach), przystosowany do świadka wypadku, odmawiającego pomocy ofiarom.

Stan faktyczny z art. 247 k.k., stosowany nieraz przez nasze orzecznictwo do sprawców wypadków drogowych uchylających się od udzielenia pomocy ofiarom, nie nadaje się do tych sytuacji i dlatego zostaje na razie z naszych rozważań wyeliminowany. Nie było zamiarem ustawodawcy stosowanie tego przepisu do sprawcy przestępstwa, nie może odpowiadać zabójca za to, że nie ratował postrzelonej przez siebie ofiary, ani złodziej, że nie zameldował milicji o dokonanej przez siebie kradzieży.

Tak więc rozważania nasze będą dotyczyły najpierw problematyki ogólnej ucieczki sprawcy wypadku drogowego, a następnie stanu prawnego w Polsce (po wejściu w życie ustawy o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych z dnia 27 listopada 1961 łącznie z „kodeksem drogowym”) oraz wytycznych Sądu Najwyższego w sprawach o wypadki drogowe z dnia 31 sierpnia 1963 (Monitor Polski Nr 70, poz. 348), aby zakończyć się kilkoma refleksjami na temat przyczyn uchylania się kierowców od udzielania pomocy w ramach art. 247 k.k.

3. Rozważając problematykę ucieczki sprawcy wypadku drogowego należy zacząć od zagadnień strony przedmiotowej.

Przed wszystkim pytanie: jaki wypadek zobowiązuje do zatrzymania się i udzielenia pomocy oraz zawiadomienia władz bądź czekania na miejscu na ich przybycie?

Nie ma wątpliwości, że należy tak postąpić wtedy, gdy zaszedł poważny wypadek z ludźmi, gdy są zabici i ranni. Ale jeżeli doszło jedynie do szkody rzeczowej, choćby nawet poważnej (np. rozbicie cudzego pojazdu)? Albo — jeżeli ofiary wypadku odniosły tylko nieznaczące obrażenia, chcą zaś i mogą kontynuować po-

dróż o własnych siłach (np. lekkie potłuczenie potrąconego przez samochód rowerzysty) bądź jeżeli pokrzywdzonymi są jedynie sam kierowca, jego pasażerowie i jego pojazd? Albo wreszcie — jeżeli z sytuacji na miejscu wynika, że w ciągu wielu godzin nie można oczekiwać żadnej interwencji władz na miejscu wypadku?

Pytanie powyższe, dotyczące natury wypadku i sytuacji na miejscu, wymagają rozważenia.

Tak więc jeżeli nie doszło do wypadku z ludźmi i skończyło się tylko na szkodzi rzeczowej, to interes społeczny wymaga jedynie ustalenia przebiegu samego zajścia, a więc tym samym winy któregoś z uczestników tego zajścia. Jeżeli ustalenie takie jest możliwe bez oględzin miejsca wypadku, to wydaje się, że wystarczy tu samo zgłoszenie o wypadku organom MO, połączone z gotowością powrotu — w miarę potrzeby — na miejsce wypadku. W żadnym jednak razie nie można w takich razach mówić o „ucieczce kierowcy” w potocznym tego słowa znaczeniu, za którą można by go pociągnąć do odpowiedzialności.

Podobnie przedstawia się sytuacja, gdy ofiara (lub ofiary) wypadku doznały lekkich tylko obrażeń i nie zamierzają zaniechać kontynuowania podróży. Wówczas też wystarczy zatrzymanie się, podanie pokrzywdzonemu danych personalnych oraz zgłoszenie wypadku w milicji. Także i tu nie może być mowy o „ucieczce”, jeżeli się dopełni tych obowiązków. Natomiast będzie „ucieczką sprawcy wypadku” opuszczenie miejsca bez sprawdzenia rodzaju obrażeń i bez podania swych danych osobowych, nawet gdyby się potem okazało, że obrażenia te były zupełnie nieznaczne. Boć przecież sprawca wypadku nie mógł wówczas wiedzieć, co się naprawdę stało. Zgłoszenie zaś milicji nawet drobnego wypadku jest konieczne, gdyż nigdy nie wiadomo, czy lekkie na pozór obrażenia nie pociągną za sobą poważnych konsekwencji.

Jeżeli pokrzywdzonym jest jedynie sam kierowca lub jeżeli uszkodzeniu uległ tylko jego własny pojazd, to nie ma wtedy obowiązku zgłaszania o wypadku czy też czekania na przybycie patrolu drogowego, gdyż nie wymaga tego interes społeczny. Kierowca, który na skutek poślizgu wpadł do rowu lub uszkodził wóz o drzewo, może odpowiadać tylko za wykroczenie; spowodowanie w tych warunkach „powszechnego niebezpieczeństwa” jest raczej teoretyczne. Jeżeli zaś spowodował on zagrożenie wobec innego konkretnie określonego uczestnika ruchu drogowego, to o podanie tego faktu do wiadomości władz zatroszczy się już ten uczestnik.

Inaczej natomiast przedstawia się sprawa, gdy obrażeń doznali pasażerowie wypadku. Mogą to być pasażerowie bądź z nim związani (rodzina), bądź też dla niego obcy, bądź wreszcie przewożeni zarobkowo, jednakże zawsze zachodzi wtedy obowiązek udzielenia pomocy i doniesienia władzom o wypadku.

Pozostaje wreszcie udzielenie odpowiedzi na pytanie, co należy robić, jeżeli na miejscu wypadku nie można oczekiwać w najbliższym czasie żadnej interwencji władz.

Otóż jeżeli są ranni w wypadku, to sprawa jest prosta: pierwszym obowiązkiem jest udzielenie im pomocy i ewentualnie odwiezienie do szpitala. Ale jeżeli ofiara nie żyje? Oczekiwanie wówczas na miejscu przez wiele godzin (np. na bocznej drodze w nocy) byłoby bezskuteczne. Wydaje się, że w tego rodzaju sytuacji jedynym rozwiązaniem jest udanie się do najbliższego posterunku milicji i przywiezienie stamtąd kogoś dla zbadania sytuacji na miejscu. Pozostawienie własnego pojazdu na miejscu wypadku rzadko ma sens, gdyż na ogół nie służy to celom do-

wodowym, jako że w razie wypadku zatrzymanie się wozu i tak następuje nie na samym miejscu zderzenia, lecz nieco dalej<sup>6</sup>.

W każdym razie w hierarchii obowiązków sprawcy wypadku na pierwszym miejscu znajduje się udzielenie pomocy ofiarom wypadku, a dopiero na drugim — zawiadomienie władz. Nie zawsze jednak ratowanie będzie oznaczało odwożenie do szpitala, gdyż w razie np. ran brzucha taki właśnie transport był nieraz przyczyną zgonu. Są sytuacje, w których lepiej jest ofiarę ułożyć na skraju drogi, okryć i jechać samemu po pomoc lekarską. Dotyczy to zwłaszcza samochodów osobowych, do których niełatwo jest rannego załadować i nie można go w ogóle naleźć ułożyć.

Uciezka sprawcy wypadku drogowego jest przestępstwem bezskutkowym (formalnym). Sam fakt oddalenia się z miejsca wypadku z zamiarem uchylenia się od odpowiedzialności i bez udzielenia pomocy wypełnia już znamiona tego czynu.

A jak przedstawia się problem zacierania śladów? Czy popełnia przestępstwo kierowca, który daje do naprawy uszkodzony zderzeniem pojazd, aby zatrzeć ślady wypadku?

Jeśli idzie o niego samego, trudno mówić o odrębnej odpowiedzialności, bo jest ona pochłonięta przez sam fakt uciezki (jeżeli zgłosił wypadek i okazał wóz władzom, może go przecież bezkarnie remontować) i stanowi kontynuację uchylenia się od odpowiedzialności przez uciezkę<sup>7</sup>. Natomiast inne osoby (garażyści, mechanicy), usuwając ślady wypadku z wozu ze świadomością, że w ten sposób pomagają sprawcy wypadku do uchylenia się od odpowiedzialności, odpowiadają po prostu za popełnienie z art. 148 k.k.

4. Przedmiot przestępstwa uciezki sprawcy wypadku drogowego może być ujmowany szerzej lub wężej. W najszerszym pojęciu jest nim bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ścisłe związane są z nim życie i zdrowie człowieka oraz zabezpieczenie prawidłowego wymiaru sprawiedliwości.

Sprawca tego działania naraża na szwank bezpieczeństwo ruchu drogowego przez to, że uciekając z miejsca, w którym spowodował wypadek wytwarza stan niepewności na drodze, obniża u innych uczestników ruchu zaufanie do uporządkowanych warunków panujących na jezdni i odbiera im przekonanie, że nawet w razie wypadku nie zostaną pozostawieni bez opieki i pomocy.

To poderwanie zaufania w bezpieczeństwo ruchu łączy się z konkretnym narażeniem na szwank życia i zdrowia ludzi, którzy padli ofiarą wypadku. Nawet przy zachowaniu maksymalnej dyscypliny jazdy i ostrożności nie można wyłączyć możliwości wypadku choćby z przyczyn atmosferycznych lub technicznych. Ale nawet wówczas ofiary tego wypadku mogą nieraz wyjść z niego obronną ręką, jeśli otrzymają natychmiastową pomoc. Natomiast uciezka sprawcy wypadku drogowego pozbawia ich tej pomocy i z tego względu życie oraz zdrowie tych ludzi

<sup>6</sup> Bardzo rygorystycznie odnosi się do tych spraw kodeks karny NRF, według którego jeżeli nawet nie można się nikogo spodziewać na miejscu wypadku, to nie wolno tego miejsca opuścić, a jeżeli nastąpiło odwiezienie rannego do szpitala, to należy na miejsce powrócić. Orzecznictwo NRF wymaga nadto zgłoszenia wypadku władzom, choć żądanie to nie znajduje oparcia w samej ustawie (§ 142 k.k.) (Laves, Bitzel, Berger: op. cit., str. 414 i nast.).

<sup>7</sup> Orzecznictwo NRF uważa za zacieranie śladów przestępstw i udaremnienie wymiaru sprawiedliwości picie alkoholu przez kierowcę po spowodowaniu wypadku dla uniemożliwienia stwierdzenia progu alkoholu we krwi w chwili wypadku. Zwyczaj ten, pochodzący z Ameryki, zaczyna się rozpowszechniać także w NRF.

jest przedmiotem nie tylko przestępstwa zawartego w spowodowaniu wypadku, ale również w przestępstwie ucieczki<sup>8</sup>.

Wreszcie zabezpieczenie prawidłowego wymiaru sprawiedliwości jest również przedmiotem przestępstwa ucieczki kierowcy. Jest ono zbliżone — *mutatis mutandis* — do popełnienia, do zatarcia przestępstwa (oczywiście z tą różnicą, że przy popełnieniu zaciera się ślady cudzego przestępstwa, tu zaś sprawca przestępstwa usiłuje udaremnić wymiar sprawiedliwości w stosunku do siebie samego<sup>9</sup>.

5. Strona podmiotowa ucieczki sprawcy wypadku drogowego nie przedstawia szczególnych komplikacji. Czyn ten może być dokonany jedynie z winy umyślnej zarówno w zamiarze bezpośrednim, jak i ewentualnym.

Sprawca, który pozytywnie wie, że kogoś najechał, że spowodował wypadek w warunkach wskazujących na szkodę dla życia lub zdrowia innego uczestnika ruchu drogowego, a mimo to nie zatrzymuje się, lecz ucieka, działa z zamiarem bezpośrednim.

Działanie z zamiarem ewentualnym jest znacznie częstsze. Sprawca obejmuje swoją świadomością fakt zacementowania o jakąś przeszkodę, słyszy otarcie się pojazdu o jakiś przedmiot, widzi, że ktoś spada z roweru lub motocykla na drogę, odczuwa wstrząs własnego pojazdu, słowem — nie mając pozytywnej świadomości spowodowania wypadku, przewiduje jednak jego możliwość i przez ucieczkę daje wyraz woli usunięcia się z miejsca czynu bez zainteresowania się tym, co się stało.

Ponieważ ucieczka sprawcy wypadku drogowego ma charakter bezskutkowy, przeto sprawca obejmuje swoją świadomością samą przestępczość działania, polegającą na opuszczeniu miejsca wypadku z pozostawieniem jego ofiar bez pomocy. Przy zamiarze ewentualnym sprawca nie wie pozytywnie, czy jego oddalenie się będzie miało charakter ucieczki; zależy to od tego, czy jakiś uczestnik ruchu drogowego doznał obrażeń ciała lub poniósł śmierć. Taka sytuacja jest możliwa, ale nie jest ona pozytywnie stwierdzona w danej chwili przez uciekającego, który jednak, przewidując jej możliwość, godzi się na to, że jego oddalenie się z miejsca wypadku będzie miało charakter ucieczki.

Ponieważ zamiar ewentualny odnosimy do faktu ucieczki, a nie do spowodowania wypadku (który może być wynikiem winy nieumyślnej, może pozostać bez konsekwencji, a nawet może być tworem urojenia uciekającego), więc sam wypadek jest przesłanką poprzedzającą i warunkującą uznanie oddalenia się za ucieczkę, nie należy zaś do jej znamion ustawowych. Natomiast tym znamieniem jest świadomość sprawcy, że coś się stało, i to coś stwarza dla niego obowiązki prawne pozostania na miejscu i zbadania sytuacji.

Ten zamiar ewentualny leży u podłoża ogromnej większości ucieczek i z punktu widzenia odpowiedzialności karnej musi być traktowany na równi z zamiarem bezpośrednim; różnica w ocenie stopnia winy znajdzie swój wyraz jedynie w wymiarze kary.

Natomiast trudno byłoby wyobrazić sobie ucieczkę sprawcy wypadku drogowego popełnioną z winy nieumyślnej, gdyż sprawca nie może lekkomyślnie przypuszczać, że działanie jego nie będzie ucieczką, ani też nie może nie dopełnić obowiązku przewidywania, że to, co podejmuje, będzie miało charakter ucieczki.

6. Sprawa podmiotu przestępstwa wymaga kilku uwag.

<sup>8</sup> Oczywiście tylko w ustawodawstwach, które znają ten stan faktyczny jako samoistne przestępstwo.

<sup>9</sup> Inna rzecz, że problem, czy zacieranie śladów własnego przestępstwa może stanowić odrębne przestępstwo, jest mocno dyskusyjny, o czym parę słów na innym miejscu.

Przed wszystkim z teoretycznego punktu widzenia wydaje się wadliwe (jak już o tym była mowa) określenie „ucieczka kierowcy”. Należałoby tu mówić zawsze o „ucieczce sprawcy wypadku drogowego”, którym przecież nie musi być bynajmniej kierowca<sup>10</sup>. Przecież aż nadto często sprawcą wypadku drogowego jest np. rowerzysta zajeżdżający nagłą drogę samochodowi lub pieszy wychodzący bez ostrzeżenia na jezdnię<sup>11</sup>.

Potoczne określenie „ucieczka kierowcy”, dość częste w orzecznictwie, powstało na skutek przeświadczenia, że kierowca jest źródłem wszelkiego zła na szosie. Ustawodawstwo polskie nie zna pojęcia „ucieczka kierowcy” (patrz niżej), zna je natomiast projekt kodeksu karnego z 1963 roku.

Druga sprawa wiążąca się z podmiotem przestępstwa — to specyficznie polski problem. Kodeks karny z 1932 r., nie znający w ogóle pojęcia wypadku drogowego w nowoczesnym znaczeniu tego terminu, zmusza sądy, jak o tym już była mowa, do stosowania w razie ucieczki art. 247 k.k. (nieudzielenie pomocy w niebezpieczeństwie), który pomyślany był przez ustawodawcę dla świadków wypadku odmawiających pomocy, ale nie dla jego sprawców. Dopiero wytyczne Sądu Najwyższego z 1963 roku zerwały z tym wadliwym stosowaniem ustawy, czyniąc z ucieczki okoliczność obciążającą przy orzekaniu o spowodowaniu samego wypadku (oczywiście jeśli chodzi o osobę sprawcy; w stosunku do innych osób ma nadal zastosowanie art. 247 k.k.).

7. W Polsce pojęcie „ucieczka sprawcy wypadku drogowego” występuje w ustawie drogowej z 1961 roku, w tzw. kodeksie drogowym oraz w orzecznictwie. Przy okazji warto kilka uwag poświęcić projektowi kodeksu karnego z 1963 roku, gdyż szereg zawartych tam rozwiązań może przejść do nowego projektu, jaki powstanie w przyszłości.

Należy przede wszystkim jeszcze raz zaznaczyć, że ustawodawstwo polskie nie zna pojęcia „ucieczki kierowcy”<sup>12</sup>. Istotnym znamieniem czynu karalnego z art. 11 pkt 2 lit. c ustawy drogowej jest uchylenie się od udzielenia pomocy ofiarom wypadku oraz od zawiadomienia milicji. Obowiązek ten spoczywa na każdej osobie „uczestniczącej w wypadku drogowym z ludźmi”, a więc nie tylko na kierowcy. Każdy uczestnik ruchu drogowego, a nawet nieuczestnik (np. osoba, która spowodowała wypadek przez niezabezpieczenie rozkopanej jezdni i była obecna przy wypadku) obowiązany jest udzielić pomocy i zawiadomić milicję.

Nie ma więc w ustawie polskiej obowiązku pozostawania na miejscu wypadku, czego wymaga np. ustawodawstwo niemieckie, jak również nie ma ograniczenia obowiązków tylko do osoby kierowcy.

Wydaje się, że rozwiązanie to jest raczej dobre i życiowe. Zaletą jego — poza rozszerzeniem go na wszystkich sprawców wypadków drogowych — jest nacisk na sprawę najbardziej istotną, a mianowicie na udzielenie pomocy ofiarom, postulatом zaś zapewnienia należytego wymiaru sprawiedliwości służy obowiązek doniesienia o wypadku milicji.

Stosunkowo małe jeszcze nasilenie ruchu na naszych drogach oraz niewystarcza-

<sup>10</sup> Z tego punktu widzenia nie są pozbawione racji zarzuty, że wprowadzenie do projektu k.k. tego stanu faktycznego dyskryminuje kierowców pojazdów mechanicznych.

<sup>11</sup> Dlatego ustawodawstwo niemieckie nie operuje potocznym pojęciem *Fahrerflucht* (ucieczka kierowcy), lecz poprawnym *Verkehrsunfallsflucht* (ucieczka po spowodowaniu wypadku drogowego).

<sup>12</sup> Zna je natomiast projekt kodeksu karnego z 1963 roku (art. 254), i to w postaci zwykłej (uchylenie się od odpowiedzialności za wypadek) oraz w postaci kwalifikowanej (ucieczka z uchyleniem się od udzielenia pomocy ofiarom wypadku).



jąca liczba zmotoryzowanych patroli drogowych czyniłyby, życiowo biorąc nierealnym obowiązek czekania na miejscu wypadku na przybycie patrolu.

Uzupełnieniem tego przepisu dotyczącego wszystkich uczestników wypadku jest przepis § 47 kodeksu drogowego, dotyczący już tylko „kierujących pojazdami” (a więc nie tylko kierowców, ale również woźniców i rowerzystów), którzy obowiązani są w razie wypadku zatrzymać się, ustalić skutki wypadku oraz udzielić pomocy ofiarom wypadku. Na nich również spoczywa obowiązek zawiadomienia milicji o wypadku z ludźmi.

To ograniczenie czyni bezkarną „ucieczkę pieszego”, który swym zachowaniem się spowodował wypadek. Ale wypadki takie są raczej rzadkie i można się z tym ograniczeniem pogodzić, tym bardziej że nie jest łatwo nawet samemu pieszemu uświadomić sobie, że to jego właśnie zachowanie się spowodowało wypadek.

Natomiast ani ustawa drogowa, ani kodeks drogowy nie przewidują obowiązku doniesienia milicji o wypadku, którego skutkiem była tylko szkoda rzeczowa, choćby nawet najpoważniejsza (np. rozbitcie pojazdu). Wydaje się, że nie byłoby źle, gdyby obowiązek taki istniał. Oczywiście, doniesienie złoży pokrzywdzony uczestnik ruchu drogowego. Ale gdyby musiał je składać również i sprawca wypadku, to podniosłoby to dyscyplinę ruchu i ułatwiło zbadanie przyczyny wypadku, zwłaszcza że sprawca może nieraz swoim pojazdem dojechać do najbliższego posterunku milicji, natomiast pokrzywdzony zazwyczaj nie jest w stanie tego uczynić.

Przepisy objęte ustawą drogową łącznie z kodeksem drogowym mają oczywiście charakter administracyjny. Naruszenie ich stanowi wykroczenie, wobec czego również naruszenie przepisów o obowiązkach sprawców wypadków drogowych jest jedynie wykroczeniem, ściganym niezależnie od odpowiedzialności karnej za spowodowanie samego wypadku.

Odpowiedzialność karna za ucieczkę sprawcy wypadku drogowego nie jest objęta żadnym przepisem kodeksu karnego ani szczególnych ustaw karnych. Stosowanie w tych sprawach art. 247 k.k. nie może mieć miejsca z przyczyn, o których była już wyżej mowa. Trudno — istotnie — odmówić słuszności pogładowi, że sprawca przestępstwa nie jest obowiązany do pomagania władzom do jego wykrycia ani do zapobiegania skutkom swego działania przestępnego.

Ustawa drogowa z 1961 roku wkłada w art. 11 ust. 2 obowiązek udzielania pomocy ofiarom wypadku drogowego również na świadków tego wypadku, i ten obowiązek jest niejako uzupełnieniem obowiązku wypływającego z art. 247 k.k. W stosunku do świadków wypadku nie można tu mieć żadnych zastrzeżeń z punktu widzenia art. 247 k.k., który w razie niedopełnienia tego obowiązku wejdzie również w zastosowanie. Natomiast w stosunku do sprawcy wypadku nie będzie miał zastosowania przepis art. 247 k.k., a tylko art. 11 pkt 1 lit. c. ustawy drogowej, rodzący jedynie odpowiedzialność karno-administracyjną.

Aby uniknąć tego, by sądy musiały się uciekać do art. 247 k.k. w stosunku do sprawców wypadków, wytyczne Sądu Najwyższego z dnia 31 sierpnia 1963 uznały w pkt 3 ust. VI ucieczkę sprawcy wypadku drogowego za istotną okoliczność obciążającą przy wymierzaniu kary za spowodowanie wypadku, a w pkt 8 tegoż ust. VI wyłączyły możliwość zawieszenia kary, jeżeli sprawca uciekł z miejsca wypadku bez udzielenia pomocy jego ofiarom. Wytyczne operują tu poprawnym określeniem: „sprawca wypadku drogowego”.

Można by mieć teoretyczne zastrzeżenia co do tego, czy nieudzielenie pomocy ofierze po dokonaniu w stosunku do niej przestępstwa może być uważane w ogóle za okoliczność obciążającą, ale te refleksje teoretyczne muszą ustąpić wobec

szczególnego niebezpieczeństwa społecznego przestępstw drogowych oraz wobec wyjątkowości sytuacji, w której sprawca dysponuje (z reguły) potężnym narzędziem przestępstwa.

Zresztą także od strony teoretycznej można tu znaleźć uzasadnienie w „zachowaniu się sprawcy po popełnieniu przestępstwa” (art. 54 k.k.). Skoro bowiem sprawca działa w sytuacji wyjątkowej (dysponuje maszyną), to można do niego zastosować odpowiednią interpretację art. 54 k.k., a mianowicie uznać jego ucieczkę za okoliczność obciążającą, gdyż posługuje się przy niej maszyną, dającą mu wyjątkowe szanse i stwarzającą wyjątkową sytuację.

Wreszcie parę słów o projekcie kodeksu karnego z 1963 roku. Wprowadzenie do niego osobnego stanu faktycznego ucieczki nie powinno budzić zastrzeżeń, natomiast ograniczenie działania tego przepisu do „kierowcy pojazdu” wymagałoby korektury przez zastąpienie tych słów określeniem „sprawca wypadku drogowego”.

8. Na zakończenie rozważań o ucieczce i uchylaniu się od udzielenia pomocy warto jeszcze dodać kilka uwag opartych na praktycznych obserwacjach.

Autor niniejszego artykułu miał kilkakrotnie sposobność prowadzić wykłady na kursach doskonalących dla instruktorów nauki jazdy i starych kierowców i w czasie omawiania problemu odmowy udzielenia pomocy ofiarom wypadku przez przejeżdżających obok miejsca wypadku kierowców padły z sali pytania i komentarze, które jeśli nawet nie oddają w pełni istotnego stanu rzeczy, są jednak za notowania.

Otóż jeden z kierowców opowiedział, jak to, jadąc sam w wozie nocą, znalazł na pustej jezdni nieprzytomnego, mocno potłuczonego człowieka, obok którego leżał rower. Zabrał tego człowieka do wozu, odwiózł go do szpitala w pobliskim mieście i zgłosił wypadek na milicji. Tam spisano z nim protokół, dając mu dość wyraźnie do zrozumienia, że się go podejrzewa o spowodowanie wypadku; chciano mu nawet zatrzymać prawo jazdy. Następnie wzywano go kilka razy na przesłuchania, za każdym razem traktując go bardzo podejrzliwie. Ofiara wypadku zmarła, nie odzyskawszy przytomności; oględziny miejsca wypadku stwierdziły potrącenie rowerzysty przez jakiś samochód, na skutek czego nastąpiły poważne obrażenia czaszki i zgon.

Opowiadający o tym wypadku kierowca z goryczą wspominał związane z nim perypetie. Sprawę w końcu umorzono dla braku jakichkolwiek dowodów, a choć nie on figurował w aktach jako podejrzany, przykrości miał sporo. Na zakończenie dodał, że od tego czasu skłonny jest udzielić pomocy ofiarom wypadku jedynie wówczas, gdy może liczyć na świadków, że nie on był sprawcą tego wypadku.

Druga relacja dotyczyła innej nieco sprawy. Kierowca zabrał do wozu rannego człowieka; gdy przyjechał do najbliższego miasta, okazało się, że nie ma tam szpitala. Skierowano go do miasta X, o jakieś 30 km dalej. Tam był szpital, ale rannego tylko opatrzone, natomiast nie przyjęto go, bo terytorialnie właściwy szpital znajdował się blisko miejsca wypadku, choć w innym kierunku, o czym kierowca nie wiedział. W szpitalu w mieście X, gdzie dokonano opatrunku, było przepełnienie, lekarz zaś uznał, że chory bez szkody dla zdrowia może wytrzymać transport do właściwego terytorialnie szpitala. Tam go też kierowca zawiózł. Jego własny komentarz: „Jeździłem całą noc, zrobiłem przeszło 100 km, musiałem wyklócać się o przyjęcie i miałem potem przykrości w moim zakładzie pracy, gdzie w dodatku kazano mi zapłacić za zużyta benzynę”.

I wreszcie trzecia relacja innego uczestnika kursów. Jechał służbową „War-

szawa” swego szefa po niego, by go zabrać z jakiejś całodzienniej konferencji z miasta odległego o kilkadziesiąt kilometrów. Po drodze był świadkiem wypadku i zabrał ciężko rannego człowieka do wozu, zabierając również jego lekko poturbowanego towarzysza. Rannego z trudem ułożyli na tylnym siedzeniu i szczęśliwie dowieźli do szpitala. Po swego szefa przyjechał oczywiście z kilkugodzinnym opóźnieniem i dyrektora już nie zastał. Ale co gorzej, ranny mimo prowizorycznego opatrunku na szosie obficie krwawił i całe obicie samochodu było przesycone krwią. Na drugi dzień miał jedną awanturę o spóźnienie, a gdy wyjaśnił przyczynę, zaczęła się druga awantura o zakrwawiony wóz. Trzeba było zrywać obicie tylnego siedzenia i oparcia, bo inaczej nie dało się krwawych plam usunąć. W dodatku okazało się, że instytucja nie ma pokrycia budżetowego na tę dość kosztowną robotę, wobec czego zażądano od kierowcy, by zapłacił za to z własnej kieszeni. Do tego doszedł jeszcze dość długi przestój w pracy, gdyż wóz był przez parę tygodni w remoncie, a potem nastąpiła utrata premii i godzin nadliczbowych — obok stałej pretensji dyrektora o pozbawienie go używania wozu, który był mu bardzo potrzebny. I znowu komentarz: „Chciałem być ludzki, oberwałem ze wszystkich stron”.

Te trzy relacje opowiedziane przez uczestników kursu mogą być trochę przejaskrawione. Można by powiedzieć, że niesłusznie milicja podejrzewała pierwszego, że niesłusznie szpital czynił trudności drugiemu, że dyrektor postąpił niewłaściwie wobec trzeciego... Ale mimo wszystko nie można zamknąć oczu na to, że mogło tak być, jak ci kierowcy opowiadali. I wówczas nasuwa się pytanie, jak należy postąpić, by uchronić ludzi dobrej woli od niezastużonych przykrości, które na nich mogą spaść wskutek zajęcia przez nich obywatelskiej, ludzkiej postawy. Ale to już jest inny temat.

HENRYK POPLAWSKI

## Oszustwo na szkodę konsumenta czy zagarnięcie mienia społecznego?

Według statystyk sądowych przestępstwa spekulacyjne na szkodę konsumenta stanowią około 5% rozpoznawanych spraw, a wśród nich czołowe miejsce zajmują oszustwa. Wobec tego że przestępstwa te są przeważnie drobne, nie przywiązuje się do nich zbyt wielkiej wagi. Tymczasem przyglądając się bliżej tym sprawom, można dostrzec wiele niewłaściwości w zakresie ustalania winy<sup>1</sup>, wymiaru kary oraz kwalifikacji prawnej czynu, która — jako najbardziej istotna — będzie właśnie przedmiotem naszych poniższych rozważań.

Chodzi tu konkretnie o problem rozgraniczenia oszustwa na szkodę konsumenta od zagarnięcia mienia społecznego, gdyż inne zagadnienia dotyczące kwalifikacji prawnej zostały ujęte w odrębnym opracowaniu.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Por. np. H. Popławski i A. Weiser: Uwagi o niektórych przestępstwach spekulacyjnych, „Biuletyn Gen. Prok.” 1960 r., nr 11—12, s. 49—61.

<sup>2</sup> Por. H. Popławski: Art. 286 k.k. a przestępstwa spekulacyjne, NP 1961 r., nr 7—8.