

# Arnold Gubiński, Jerzy Sawicki

---

## Dwa problemy związane z przestępczością komunikacyjną

---

Palestra 5/9(45), 35-43

---

1961

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.

## Dwa problemy związane z przestępczością komunikacyjną\*

### 1. Ucieczka szofera

Jak należy ocenić zachowanie się kierowcy, który po wypadku zbiegł, nie udzielając pomocy ofierze?

Problem „ucieczki szofera” został już od dawna rozwiązany w ustawodawstwie wielu państw, w szczególności tych, w których wcześniej rozwinęła się motoryzacja. Prawo tych państw przewiduje samoistne przestępstwo ucieczki kierowcy.

Polski kodeks karny, który powstał w okresie, gdy motoryzacja znajdowała się u nas jeszcze w powijkach, i którego konstrukcje w tym zakresie nie wybiegały w przyszłość — nie zna takiego stanu faktycznego.

Stwierdzenie nieadekwatności prawnego unormowania do nowej sytuacji, jaką stworzył rozwój motoryzacji i towarzyszący mu wzrost ilości wypadków drogowych, nie ułatwia jednak nabrzmiałego problemu społecznego. Nie ulega przecież wątpliwości, że w ocenie społecznej zachowanie się osoby prowadzącej pojazd, która zbiegła po spowodowaniu wypadku, zasługuje na surowe potępienie. Sprawa nabiera szczególnej ostrości wtedy, gdy ofiara wskutek odniesionych obrażeń znalazła się w położeniu określonym jako bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia, a zwłaszcza wówczas, gdy — pozbawiona pomocy — zmarła.

W tej kwestii zarysowały się w judykaturze dwa odmienne stanowiska.

Jedno z nich wychodzi z założenia, że skoro brak jest specjalnej normy o ucieczce kierowcy, to należy ograniczyć się tylko do kwalifikacji wypadku według jego skutków. Fakt ucieczki uznaje za okoliczność obciążającą, przy czym jeśli między nią a cięższym skutkiem (np. śmiercią) da się ustalić związek przyczynowy, nie waha się przed przypisaniem odpowiedzialności za taki skutek.

Drugie stanowisko zmierza — w pewnych wypadkach — do objęcia odrębną sankcją samej ucieczki kierowcy. Posługuje się w tym celu jako środkiem przepisem art. 247 k.k. Jak zobaczymy niżej, środek ten jest jednak mocno niedoskonały.

Pierwsze z omówionych wyżej stanowisk znalazło wyraz w wyroku Sądu Najwyższego z dn. 23.XII.1959 r. III K 976/59, dotyczącym sprawy związanej z ucieczką kierowcy. Sąd Najwyższy stwierdza, że

\* Zagadnienie ucieczki szofera opracował J. Sawicki, a zagadnienie samowolnego użycia pojazdu — A. Gubiński.

„sprawca, który sprowadził bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia innej osoby i następnie — wskutek niepodjęcia starań zmierzających do uchylenia tego niebezpieczeństwa — doprowadził do śmierci tej osoby, stając się przez to winnym przestępstwa z art. 230 § 1 lub § 2 k.k., nie może odpowiadać dodatkowo z art. 247 k.k., gdyż nieudzielenie pomocy człowiekowi, którego życie doznało zagrożenia uprzednim działaniem sprawcy, stanowi jedno z ogniw tego samego łańcucha przyczyn prowadzących do śmierci.”<sup>1</sup>

Drugie stanowisko znalazło chyba najpełniejszy wyraz w wyroku SN z dn. 11.IV.1958 r. w sprawie IV K 175/58, dotyczącej kierowcy, który wozem potrafił poszkodowanego, a następnie porzucił go w przydrożnym rowie i zbiegł. Stwierdzono tam w szczególności, że „okoliczność, czy ciężko ranny człowiek byłby uratowany, czy też nie (...) po udzieleniu mu natychmiastowej pomocy, jest dla zastosowania art. 247 k.k. bez znaczenia. Oskarżony jest winien przestępstwa z art. 247 k.k., skoro świadomie uchylił się od udzielenia pomocy człowiekowi, którego życie znajdowało się w bezpośrednim niebezpieczeństwie i skoro mógł udzielić takiej pomocy bez narażenia siebie lub swoich bliskich na niebezpieczeństwo osobiste.”<sup>2</sup>

Stanowisko to spotkało się z zasadniczymi oporami w doktrynie. Wy-

<sup>1</sup> PiP 6/1960, s. 180. Wcześniej, bo 10.VII.1957 r. stanowisko takie znalazło wyraz w wyroku SN IV K 78/57, gdzie podkreślono, że „jeżeli sprawca odpowiada za spowodowanie śmierci, to oczywiście nie można dopatrywać się odrębnego przestępstwa w tym, że nie podjął on działań zmierzających do uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia, jakie sam sprowadził, zwłaszcza że między innymi — w wyniku niepodjęcia takich działań — mogło dojść do powstania skutku śmiertelnego” (PiP 2/1958, s. 361).

Fakt ucieczki traktowany jest często jako okoliczność obciążająca. Przykładowo w wyroku z 17.I.1961 r. I K 578/60 podkreślono, że „okoliczności towarzyszące popełnieniu przez oskarżonego przestępstwa wskazują na wysoki stopień złej woli i zawinienia (...), gdyż uciekł na swym samochodzie z miejsca wypadku, a uciekając przejechał jeszcze przez nogi poturbowanej (...)”. Podobnie w wyroku z 28.IV.1960 r. V K 182/60 SN podniósł: „Faktem jest, że oskarżony po wypadku nie udzielił pomocy poszkodowanej. Ta rzecz stanowi poważną okoliczność obciążającą”. Analogiczne stanowisko zajął SN w wyroku z 10.X.1960 r. I K 445/60, w którym podkreślono, że „poważnie obciąża oskarżonego fakt zaniechania zawiadomienia kogokolwiek o wypadku i niepodjęcia żadnych prób niesienia pomocy ofierze”.

Z drugiej strony fakt udzielenia pomocy ofierze wypadku brany jest niekiedy pod uwagę jako okoliczność łagodząca. W wyroku z 18.XI.1960 r. IV K 673/60 SN, rozważając kwestię wymiaru kary, podniósł, że oskarżony „natychmiast po wypadku zainteresował się denatem i dopomógł w jego transporcie do szpitala”.

<sup>2</sup> OSPIKA 5/1960, s. 292. Wyrok ten stanowi kontynuację i rozwinięcie linii, która zaznaczyła się już w okresie międzywojennym (Zb.O. 169/38 i 223/38), a znalazła swój wyraz w wyroku z 28.IV.1949 r. Wa K 414/59. Wypowiedziano tam również pogląd, że „narażenie się na osobiste niebezpieczeństwo, o którym mówi art. 247 k.k., jest narażeniem się na niebezpieczeństwo sytuacyjne (...), ale nie jest równoznaczne z obawą przed odpowiedzialnością karną (...). Nieudzielenie pomocy oceniać należy z punktu widzenia art. 22 k.k., według którego stan wyższej konieczności wyknąć może jedynie w razie kolizji interesów korzystających z ochrony prawa (...), a nie ma stanu wyższej konieczności, gdy sprawca popełnia przestępstwo w celu uchronienia samego siebie lub osoby bliskiej od odpowiedzialności za inne przestępstwo (...)” (PiP 11/1949, s. 154). Sąd Najwyższy poruszył w związku z tym sporną kwestię, czy narażenie na niebezpieczeństwo obejmuje także narażenie się na schwytywanie przez władze lub osadzenie w więzieniu. Chodzi o wypadki, które mogą wyknąć w życiu; np. zbiegły więzień nie ratuje tonącego z obawy, że w związku z udzieleniem pomocy będzie schwytywany.

raził je już w 1948 r. S. Słiwiński. Podniósł on, że zastosowanie przepisu art. 247 k.k. do kierowcy, który zbiegł z miejsca wypadku, budzi wątpliwości, „ponieważ ratowanie i rezygnowanie z ucieczki może być dla sprawcy połączone z »niebezpieczeństwem osobistym«, może spowodować ujawnienie sprawcy i narazić go na odpowiedzialność karną(...)»<sup>3</sup> Zaznacza się, że zastosowanie tej normy podważyłoby jedną z podstawowych zasad ustawodawstwa karnego o „prawie” sprawcy do ucieczki i zacierania śladów przestępstwa. Użyte zaś w art. 247 k.k. słowa o „niebezpieczeństwie osobistym” nie pozwalają na taką ich wykładnię, aby wyłączyć poza zakres tego pojęcia „obawę przed odpowiedzialnością karną.”<sup>4</sup>

Odrzucanie przez doktrynę jednego stanowiska judykatury nie prowadzi — oczywiście — do przyjęcia stanowiska przeciwnego, że ucieczka kierowcy stanowi tylko okoliczność obciążającą przy przypisywaniu mu nieumyślnego przestępstwa przeciwko życiu lub zdrowiu. Wydaje się ono bowiem jawnie nieadekwatne do nowego zjawiska społecznego. Stąd poszukiwanie trzeciego rozwiązania.

W doktrynie wysunięta została koncepcja, która zmierza do zaostrzenia oceny czynu sprawcy na innej podstawie. Podnosi się, że kierowca, który spowodował wypadek, wywołał przez to albo zwiększył niebezpieczeństwo. W związku z tym — w myśl ogólnej przyjętej zasady co do obowiązku przy przestępstwach skutkowych z zaniechania — powstał dla niego szczególny obowiązek do działania w celu zapobieżenia grożącemu skutkowi. Skoro zaś przyjmuje się istnienie takiego szczególnego obowiązku do działania, to nieudzielenie pomocy przy istnieniu po stronie sprawcy zamiaru ewentualnego (godzenie się na śmierć ofiary) daje podstawę nawet do zakwalifikowania jego czynu z art. 225 k.k. Kierowca, który nie udzielił pomocy, mógłby więc według tego rozwiązania odpowiadać — jeżeli ofiara zmarła — za zabójstwo człowieka przez zaniechanie<sup>5</sup>.

Wytworzyła się sytuacja, która ma charakter paradoksalny. Dodatkowa kwalifikacja — z art. 247 k.k. — czynu zbiegłego kierowcy odpowiadałaby potrzebom życia. Nie znajduje ona jednak oparcia w prawie, a jej przyjęcie musiałoby rzutować na jedną z jego podstawowych zasad, bo na uprawnienie sprawcy przestępstwa do ucieczki. Konstrukcja zaś szczególnego obowiązku po stronie kierowcy, który spowodował wypadek, nie może wprawdzie budzić zastrzeżeń od strony formalnoprawnej, ale przeciwko jej zastosowaniu zdają się przemawiać względy słuszności. Czy można bowiem potraktować czyn w ramach umyślnego

<sup>3</sup> PiP 8/1948, s. 149. Słiwiński jest więc zdania, że przez niebezpieczeństwo osobiste rozumieć należy także obawę przed ściganie karnym. Tak również ujmuje to projekt kodeksu karnego przygotowany przez Komisję Kodyfikacyjną.

<sup>4</sup> Por. K. Buchała: Przepiętne zaniechanie udzielenia pomocy w niebezpieczeństwie grożącym życiu człowieka, PiP 12/1960. Podkreśla on, że „odpowiedzialność za nieudzielenie pomocy wchodzi (...) w rachubę wówczas, gdy działanie sprawcy nie jest podstawą do przyjęcia zawinionego spowodowania śmierci. Innymi słowy, szczególny obowiązek zapobiegania powstaje wówczas, gdy narażenie na niebezpieczeństwo nie jest zawinione. Wtedy jednak nie mamy do czynienia ze zbiegiem działania i zaniechania (...), lecz tylko z zaniechaniem udzielenia pomocy, której udzielenia sprawca miał szczególny obowiązek” (s. 1004).

<sup>5</sup> S. Słiwiński, PiP 8/1948, s. 152—153; W. Wolter, PiP 2/1958, s. 363 i PiP 6/1960, s. 183—184; A. Gimbut, OSPiKA 5/1960, s. 296—297.

zabójstwa i wymierzyć karę w ramach sankcji art. 225 § 1 k.k. kierowcy, który zbiegł w obawie przed odpowiedzialnością karną? Kwalifikacja taka nie odpowiadałaby temu, co w ocenie społecznej łączy się z pojęciem zabójstwa<sup>6</sup>, a surowa kara dotykałaby sprawcę nie tyle za jego zaniechanie, ile za zaniechanie ustawodawcy, który dotychczas nie poszedł jedyną właściwą drogą i nie wprowadził odpowiedniego przepisu. Chyba więc tylko dlatego — i słusznie zresztą — pogląd taki nie został przyjęty przez praktykę sądową.

Należy zresztą zaznaczyć, że zarówno zastosowanie art. 247 k.k., jak i przyjęcie istnienia po stronie kierowcy „szczególnego obowiązku” do działania załatwiłoby tylko jakiś niewielki wycinek zagadnienia „ucieczki kierowcy.”<sup>7</sup>

Doceniając więc w pełni wysiłki judykatury i doktryny, które starają się wprzęgnąć przestarzałe przepisy w służbę nowych czasów, trzeba wyrazić pogląd, że w ramach obowiązującego stanu prawnego nie można chyba znaleźć w pełni zadowalającego rozwiązania.

Uczynić to może tylko nowy przepis dostosowany do nowych sytuacji wynikających w życiu. Artykuł 238 projektu kodeksu karnego przygotowanego przez Komisję Kodyfikacyjną podejmuje to zadanie. Stanowi on w § 1 o odpowiedzialności kierowcy pojazdu, który po spowodowaniu katastrofy (lub wypadku) opuszcza miejsce gdzie ona nastąpiła, w celu uchylecia się od odpowiedzialności karnej albo utrudnienia właściwym organom ustalenia ich przebiegu. W paragrafie zaś 2 przewiduje odpowiedzialność karną kierowcy, jeżeli opuszcza on miejsce katastrofy lub wypadku w razie śmierci człowieka albo przed udzieleniem niezbędnej pomocy osobie, która doznała uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia.

Przepis ten odpowiada zjawisku, które wprawdzie znane już było w epoce koni i wołów, ale dopiero w epoce samochodów i motocykli urosło do poważnego zagadnienia społecznego. Jest to klasyczny przykład ilustrujący, jakim przemianom ulega ocena czynu i w jaki sposób zostaje on uznany za społecznie niebezpieczny — przede wszystkim ze względu na jego masowość. Odgrywa tu też niewątpliwie dużą rolę możliwość skutecznego zatarcia śladów przestępstwa przez szybkie przetrucenie się na drugi kraniec państwa. Wpłynęło to na zerwanie związku pomiędzy skutkami czynu w postaci uszkodzenia ciała lub śmierci a określeniem odpowiedzialności za ucieczkę kierowcy. Proponowany przepis przesuwając punkt ciężkości na cel, jakim kierował się sprawca, a nie na skutki, jakie wywołał u ofiary swą ucieczką. Tak ważne dla sku-

<sup>6</sup> Trudności te i skutki, które muszą się wyrazić w przesadnie wysokiej karze, dostrzegł W. Wolter, jeden z czołowych zwolenników tej konstrukcji, gdy pisał, że „natrafi (ona) na opory”. Stwierdził on, że „jej podstawy teoretyczne są już od bardzo dawna znane i nie stanowią żadnej nowości. Chodzi tylko o to, aby to ujęcie zastosować. Tylko że wtedy sprawcy nie można skazać na dwa czy trzy lata więzienia” (PiP 7/1960, 183).

<sup>7</sup> W obecnym stanie ustawodawstwa lekko ranny, a nawet ciężko ranny, któremu nie grozi „niebezpieczeństwo dla życia”, nie może być przedmiotem zamachu z art. 247 k.k. W takich wypadkach ucieczka kierowcy pozostałaby bezkarna. Dodajmy do tego jeszcze trudności związane z ustaleniem subiektywnej strony czynu. W praktyce prowadzi to często do ustaleń *ex post* w zależności od powstałych skutków. Nadawałoby to represji karnej w tym zakresie jeśli nie charakter przypadkowy, to losowy.

tecznego zwalczania wypadków w ruchu kołowym jest ujęcie sprawcy, tak istotne znaczenie dla ustalenia winy poszczególnych uczestników ruchu za wypadek ma zabezpieczenie jego śladów, że te względy stają się decydujące przy wprowadzeniu karalności ucieczki kierowcy.<sup>8</sup>

Kwalifikowana postać przestępstwa przewidziana w § 2 zawiera dwa stany faktyczne. Jeden łączy się ze skutkiem w postaci śmierci ofiary, która nastąpiła wskutek wypadku. Odpowiedzialność uciekającego nie wiąże się z zawinionym spowodowaniem śmierci, lecz z obiektywnym skutkiem wypadku. Doświadczenie bowiem uczy, że w takiej sytuacji kierowca bez względu na swą winę często ucieka. Utrudnia zaś to w istotny sposób ustalenie okoliczności wypadku. Ten stan faktyczny ma więc na względzie przede wszystkim potrzeby organów ścigania.

Drugi stan faktyczny nawiązuje do obowiązku niesienia pomocy, rozszerzając go na każde uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia. Ponieważ brak jest jakiegokolwiek klauzuli ograniczającej, sprawca nie może, tak jak przy art. 247 k.k., powołać się na przywilej, jaki daje klauzula „osobistego niebezpieczeństwa”. Powstać może tylko problem kolizji dóbr z mocy przepisu o stanie wyższej konieczności.

## 2. Samowolne użycie pojazdu

Niedaleki jest chyba czas, gdy zagadnienie bezprawnego objęcia w posiadanie i czasowego użytkowania pojazdów mechanicznych — przy braku stanowczego przeciwdziałania — stanie z dużą ostrością przed praktyką sądową. Wskazuje na to fakt, że czyny takie z każdym rokiem stają się coraz dotkliwszym zjawiskiem.

Chodzi o to, że upowszechnienie motoryzacji sprzyja wytworzeniu się określonego wzorca życiowego, a wraz z tym narasta potrzeba korzystania z pojazdów mechanicznych. Niemożność zaspokojenia tej potrzeby w sposób legalny powoduje — szczególnie wśród młodzieży — chęć bezprawnego objęcia w posiadanie i używania pojazdu.

Narastanie takiej praktyki jest ułatwione przez to, że w pewnych sferach zabranie pojazdu w celu odbycia krótszej czy dłuższej przejażdżki nie było dotychczas traktowane jako zachowanie się o dużym ładunku ujemnej oceny. Potępia się stanowczo kradzież pojazdu, ale patrzy się z pewną pobłażliwością na jego czasowe użytkowanie. Prawo przez długi czas traktowało, a w wielu krajach traktuje dotychczas tego rodzaju czyny w ramach ogólnej normy o bezprawnym użytkowaniu cudzej rzeczy ruchomej, co spotyka się ze stosunkowo łagodną represją.

Zagadnienie to przechodzi z państwa do państwa, w miarę jak rośnie motoryzacja. Jest rzeczą charakterystyczną, że Jerome Hall w klasycznym już dzisiaj dziele poświęconym wpływom stosunków społecznych i ekonomicznych na sformułowanie typów przestępstw przeciwko własności dopiero w drugim wydaniu, które ukazało się w ca 30 lat po pierwszym, wprowadził osobny rozdział dotyczący karalności bez-

<sup>8</sup> Nie jest może bez znaczenia i dalsza okoliczność. Przepis ten chroniłby bowiem również prawidłowość rozliczenia się uczestników wypadku. Ustalenie wzajemnych roszczeń ma bowiem istotną wagę dla gospodarki narodowej.

prawnego używania pojazdów mechanicznych<sup>9</sup>. W państwach, w których problem ten urosł do masowego zjawiska społecznego, okazała się konieczna stanowcza ingerencja prawa karnego. Wprowadzony został przepis o odpowiedzialności karnej za bezprawne objęcie w posiadanie i czasowe użytkowanie pojazdu mechanicznego.

Na zaostrzenie środków karnych stosowanych do sprawcy takiego czynu — obok masowości zjawiska — wpłynęły także inne czynniki. Chodzi w szczególności o stosunkowo dużą wartość pojazdu mechanicznego, o to, że „porwane” środki lokomocji są zazwyczaj porzucane po czynie. Powoduje to dotkliwie straty dla ich właścicieli (lub firm asekuracyjnych), którzy pozbawieni są pojazdu przez dłuższy czas, a nadto otrzymują go często w opłakanym stanie. Trzeba też zważyć, że osoby użytkujące bezprawnie pojazdy niejednokrotnie nie mają prawa jazdy ani nie posiadają odpowiedniej znajomości zasad ruchu, z reguły zaś nie znają maszyny, którą się posługują, co zwiększa znacznie ryzyko wypadku w ruchu drogowym. Jest wreszcie jeszcze jeden czynnik zwiększający niebezpieczeństwo tego rodzaju czynów: pojazd mechaniczny stał się środkiem ułatwiającym popełnienie przestępstwa lub ukrycie jego śladów.

Jak wykazują doświadczenia tych krajów, które wprowadziły odpowiedzialność karno-sądową za bezprawne „wypożyczenie” pojazdu mechanicznego, środek ten, choć nie zlikwidował zjawiska, okazał się jednak względnie skuteczny, kładąc tamę narastaniu tego rodzaju czynów, a nawet przyczyniając się do ich znacznego ilościowego ograniczenia.

W Polsce nie wprowadzono dotychczas takiego przepisu. Sprawa odpowiedzialności za „porwanie” pojazdu mechanicznego musi więc być rozpatrywana — w zasadzie — w ramach art. 57 prawa o wykroczeniach, który za samowolne użycie cudzego mienia ruchomego przewiduje grzywnę lub areszt do 2 tygodni.

Oczywista nieadekwatność zachodząca pomiędzy obecną wagą takiego czynu a jego oceną prawną, nie dostosowaną do tego typu zachowania się, jest przyczyną, że tak w praktyce, jak i doktrynie czynione są wysiłki, aby w drodze wykładni znaleźć jakieś wyjście z sytuacji. Chodzi o to, aby wypadki o poważniejszym ciężarze gatunkowym kwalifikować na podstawie przepisu o kradzieży mienia indywidualnego bądź na podstawie przepisu o zagarnięciu mienia społecznego.

Wysunięta została teza, że gdy sprawca używał pojazdu mechanicznego „chwilowo”, ale w sposób „bardziej trwały”, to czyn jego powinien być zakwalifikowany jako przestępstwo przeciwko mieniu. „Bardziej trwał” użytkowanie znaczy tu tyle co dłuższe niż „chwilowe”. Linie podziału ma więc stanowić jakieś nie dające się bliżej określić kryterium czasu korzystania z pojazdu. Ale nie tylko to. Wysunięto bowiem obok tego drugie, niezależne kryterium. Ma je stanowić nie czas, ale miara odległości, jaka została (bezprawnie) przebyta. Wyrażono mianowicie pogląd, że znaczne oddalenie się sprawcy od miejsca zaboru pojazdu odbiera jego działaniu cechę „chwilowości”.<sup>10</sup> Obok jednej, nie określonej bliżej oceny postawiona więc została druga, równie płynna i nie sprecyzowana.

<sup>9</sup> Law and Society, Indianapolis 1952, s. 233 i n.

<sup>10</sup> L. Lernell: Kradzież mienia a art. 57 prawa o wykroczeniach, odbliska z czas. „Służba MO”, r. 1959, s. 170 i n.

Elementy te, niezależnie od swego szerokiego ocenego charakteru, nie mogą wyznaczyć granicy pomiędzy bezprawnym użytkowaniem pojazdu, za które przewidziana jest odpowiedzialność karno-administracyjna, a przestępstwem przeciwko mieniu ściganym w trybie karno-sądowym. Chodzi bowiem o to, że przepis art. 57 prawa o wykroczeniach nie zawiera takich ograniczeń. Mówi po prostu o bezprawnym używaniu cudzego mienia.

Kwestia czasu użytkowania pojazdu czy przebytej odległości może mieć oczywiście istotne znaczenie dla oceny czynu sprawcy, ale od strony dowodowej. Kwestia ta może mianowicie, obok innych okoliczności, znaleźć się u podstawy przekonania sądu, że sprawca nie zamierzał tylko użytkować pojazdu, ale że zabrał go w celu przywłaszczenia. Ale to przesuwają rzecz na całkiem inną płaszczyznę, bo z materialnokarnej na procesową.

Czy — w ramach obowiązujących ustaw — nie ma jakiejś drogi zaostrożenia odpowiedzialności za samo bezprawne użytkowanie pojazdu mechanicznego? Wydaje się rzeczą oczywistą, że wobec brzmienia art. 257 k.k., który mówi o zaborze mienia w celu przywłaszczenia, droga do kwalifikacji bezprawnego użytkowania pojazdu jako przestępstwa przeciwko mieniu jest zamknięta.<sup>11</sup> Jak przedstawia się jednak sprawa, gdy pojazd stanowi własność społeczną? Ustawa używa tu normatywnego określenia „zagarnięcie” obejmującego różne formy działalności człowieka.

W doktrynie podkreśla się, że zagarnięcie mienia społecznego wyraża się w istnieniu dwóch zespolonych ze sobą elementów. A mianowicie w uszczupleniu mienia społecznego i w przysporzeniu sobie tego mienia przez sprawcę.<sup>12</sup>

Wyciągając z tego wnioski dla analizowanej kwestii, idzie się jednak jeszcze o krok dalej. A mianowicie stwierdza się, że jeżeli zabrano pojazd, to przy ustaleniu faktu uszczerbku gospodarczego (np. skutek przerwania eksploatacji wozu, zużycia motoru, opon itp.) oraz przysporzenia ekonomicznego po stronie sprawcy istnieje podstawa do kwalifikacji czynu jako zagarnięcie mienia społecznego. Innymi słowy, uważa się, że powodujący szkodę fakt zaboru — w celu użytkowania — pojazdu mechanicznego może uzasadnić odpowiedzialność karną, jeżeli sprawca w chwili czynu chciał osiągnąć przysporzenie majątkowe.<sup>13</sup>

Zajęcie takiego stanowiska nie rozwiązuje zagadnienia. Odpowiedzialność karna dotyczyłaby bowiem tylko bardzo nielicznych sytuacji. Przy bezprawnym zaborze i użytkowaniu pojazdu mechanicznego stosunkowo częste jest wprowadzić spowodowanie uszczerbku ekonomicznego w mieniu społecznym, ale raczej rzadkie osiągnięcie w związku z tym przysporzenia ekonomicznego przez sprawcę. A przecież oba te elementy muszą istnieć jednocześnie, przy czym sprawca w chwili zaboru pojazdu ma obejmować swym zamiarem osiągnięcie przysporzenia ekonomicznego. Należy ponadto zauważyć, że w takich wypadkach

<sup>11</sup> Bezsporne jest w doktrynie i w judykaturze, że sprawca ponosi odpowiedzialność za zabór w celu przywłaszczenia materiałów pędnych użytych przy korzystaniu z pojazdu. Jest to jednak rzecz o charakterze marginalnym.

<sup>12</sup> L. Lerner: Własność społeczna jako przedmiot ochrony prawa karnego, Wyd. Prawn., 1959, s. 339 i n.

<sup>13</sup> L. Lerner: Kradzież mienia a art. 57 prawa o wykroczeniach, odbitka z czasopisma „Służba MO”, r. 1953, s. 170—171.



sprawca odpowiadałby nie za zagarnięcie pojazdu, ale za zagarnięcie uszczuplonego mienia, które uzyskał w związku z bezprawnym użytkowaniem pojazdu.

Przedstawionego wyżej stanowiska, które znalazło nawet oddźwięk w praktyce sądowej, nie można podzielić. Chodzi o to, że strona przedmiotowa „zagarnięcia mienia” społecznego wyraża się nie tylko w tym, iż powinny istnieć kumulatywnie i uszczerbek ekonomiczny, i przysporzenie ekonomiczne (po stronie sprawcy), ale nadto w tym, żeby przysporzenie ekonomiczne nastąpiło właśnie z tej substancji, o jaką uszczuplono własność społeczną.

Gdyby pójść po innej linii, to zakres pojęcia „zagarnięcie” — zresztą i tak już bardzo rozległy — zostałby pozbawiony w ogóle wyraźniejszych granic. Wówczas bowiem np. czyn szofera przedsiębiorstwa uspołecznionego, który bezprawnie użył pojazdu przewożąc za wynagrodzeniem pasażera, powinien być oceniony jako przestępstwo zagarnięcia mienia społecznego. To samo dotyczyłoby fryzjera, który skorzystał z brzytwy albo maszynki do ostrzyżenia lub ogolenia po godzinach pracy przygodnego klienta.

Omawany problem oparł się nawet o najwyższą instancję sądową. Sądowi Najwyższemu została przedstawiona do rozstrzygnięcia następująca kwestia prawna: „Czy bezprawne użytkowanie mienia społecznego połączone z częściowym zużyciem i obniżeniem wartości tego mienia przy jednoczesnym osiągnięciu przez sprawcę korzyści majątkowej bądź osobistej, np. samowolne użycie samochodu dla tzw. »lewej jazdy«, stanowi zagarnięcie mienia społecznego (...)?” Udzielając odpowiedzi na postawione pytanie, Sąd Najwyższy w uchwale z dn. 22.XII.1960 r. VI KO 27/60 stwierdził, że „bezprawne użytkowanie mienia społecznego nie stanowi jego zagarnięcia, jeżeli nie łączy się z objętym zamiarem sprawcy uszczupleniem tego mienia (zużycie służących do eksploatacji materiałów lub trwałe uszczerbek samego mienia) i przysporzeniem przez sprawcę sobie i komu innemu uszczuplonej części mienia społecznego.”

Sąd ustosunkował się więc do zagadnienia w sposób ostrożny. Postawił bowiem warunek, żeby uzyskane przysporzenie nastąpiło z uszczuplonej części mienia społecznego. W ten sposób jednak praktycznie przesądził o tym, że bezprawne użytkowanie pojazdu (mienia) powinno być w zasadzie kwalifikowane z art. 57 prawa o wykroczeniach.

Należy powiedzieć otwarcie, że takie rozwiązanie, odpowiadające obowiązującej formie prawnej, pozostaje w sprzeczności z potrzebami życia, które coraz silniej dają znać o sobie. Dlatego chyba nieprzypadkowo w uzasadnieniu uchwały rozluźniono rygory wysunięte w sentencji. Stwierdzono bowiem, że „jeżeli sprawca bezprawnego użytkowania mienia społecznego zamierza korzystać z (...) materiałów lub zdaje sobie sprawę, że użytkowane mienie dozna trwałego uszczerbku, a jednocześnie działa w zamiarze przysporzenia sobie lub komu innemu korzyści majątkowych w związku z powyższymi uszczupleniami w mieniu społecznym, to dopuszcza się zagarnięcia uszczuplonej części mienia społecznego.”<sup>14</sup>

<sup>14</sup> NP 2/1961, s. 264—265.

Stanowisko wypowiedziane w uzasadnieniu uchwały, gdzie zamiast wymagań, aby powstało przysporzenie majątkowe po stronie sprawcy i aby nastąpiło ono z uszczuplonej części mienia społecznego, postawiono znacznie ogólniejsze żądania, a mianowicie: po pierwsze — osiągnięcie korzyści majątkowej, a po drugie — aby ta korzyść pozostawała jedynie w związku z uszczupleniem mienia społecznego, ma konsekwencje dwojakiego rodzaju. Z jednej strony pozwoliłoby ono na zaostrenie odpowiedzialności w stosunku do pewnej ilości wypadków bezprawnego objęcia w posiadanie i używania pojazdów mechanicznych. Z drugiej jednak strony, z konieczności, prowadziłoby do zatarcia granic „zagarnięcia mienia społecznego”, które stałoby się wówczas pojęciem nader elastycznym i płynnym.

Oto spłot sprzeczności, w których od lat szamocą się judykatura i doktryna, aby znaleźć rozwiązanie narastającego problemu. Ileż klauzul, a wraz z nimi i potrzebę subtelnych ustaleń narzuca takie stanowisko sądom merytorycznym, i to właśnie w sprawach, które na skutek swej masowości będą wymagały sumarycznego traktowania. Wytoczono całą arsenal konstrukcji i wybiegów tylko po to, by stworzyć pomost pomiędzy przestarzałym prawem a nowymi potrzebami. Nasuwa się pytanie, czy do takiego uzupełnienia norm powołane są sądy, których dobrą wolą i wyczucie aktualnych konieczności trzeba cenić.

Reasumując trzeba stwierdzić, że sankcja przewidziana w art. 57 prawa o wykroczeniach, jaka grozi za tego rodzaju czyny, nie uwzględniająca tego specyficznego produktu ubocznego związanego z rozwojem motoryzacji — popada w coraz ostrzejszy konflikt z potrzebą racjonalnej polityki karnej. Wysiłki, aby wypełnić istniejącą lukę, w pełni społecznie uzasadnione, nie znajdują podstawy w przepisach prawa, a przy tym mogą rzutować na cały system prawa karnego. Trzymanie się zaś normy art. 57 prawa o wykroczeniach skazuje na bezsilność w walce z nowym rodzajem działalności godzącej w porządek prawny.

Wydaje się, że obracanie się w ramach obowiązujących przepisów, szukanie wyjścia w ich wykładni nie może rozwiązać zagadnienia. Konieczna jest przeto zmiana stanu prawnego. W związku z tym wysunięta została odpowiednia propozycja w projekcie kodeksu karnego, przygotowanym przez Komisję Kodyfikacyjną. Tak więc przepis art. 279 projektu stanowi w § 1 o odpowiedzialności karnej tego, kto zabiera cudzy pojazd mechaniczny w celu krótkotrwałego użycia<sup>15</sup>, a w § 2 tego artykułu przewiduje następujący kwalifikowany stan faktyczny: „jeżeli sprawca następnie porzuca pojazd w stanie uszkodzonym bądź w takich okolicznościach, że zachodzi niebezpieczeństwo utraty pojazdu, jego części lub zawartości”. Ściganie zaboru pojazdu w celu użycia następowałoby na wniosek pokrzywdzonego.

<sup>15</sup> Do rozważenia byłoby, czy do stanu faktycznego przestępstwa należy wprowadzić wymaganie „krótkotrwałości”. Nie wydaje się to konieczne ze względu na dotychczasowe doświadczenia praktyczne, stosunkowo surowe zagrożenie karne (do 2 lat pozbawienia wolności) oraz fakt, iż projekt przewiduje — rzecz jasna — również przestępstwo zagarnięcia mienia. Należy nadto zważyć, że pojęcie „krótkotrwałości” jest nieostre, co daje pole do rozbieżności w jego wykładni.