

Tadeusz Cyprian

Ucieczka kierowcy

Palestra 6/1-2(49-50), 87-95

1962

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.

Ucieczka kierowcy*

1. Nieudzielenie pomocy w niebezpieczeństwie

Ratowanie człowieka znajdującego się w niebezpieczeństwie jest obowiązkiem prawnym, którego niedopełnienie pociąga za sobą odpowiedzialność karną.

Jako przestępstwo bezskutkowe (formalne) nie wymaga ono do wypełnienia znamion ustawowych nastąpienia skutku; sam fakt nieudzielenia pomocy, mimo że sprawca mógł to uczynić bez narażenia siebie samego na niebezpieczeństwo, wypełnia ustawową istotę przestępstwa.

Obowiązek udzielenia pomocy spoczywa na każdym, kto jej może udzielić, bez względu na to, w jaki sposób niebezpieczeństwo powstało. W sprawach drogowych ten krąg osób nie jest węższy, gdyż nie ogranicza się bynajmniej do kierowców. Obowiązek niesienia pomocy spoczywa w równej mierze na pasażerach pojazdu, na innych uczestnikach ruchu drogowego, którzy znajdują się przypadkowo na miejscu wypadku, wreszcie na ludziach nie będących w ogóle uczestnikami ruchu drogowego, ale mogących nieść pomoc, jak np. mieszkańcy domów znajdujących się w pobliżu miejsca wypadku, którzy o wypadku wiedzą.

Tak więc przestępstwo nieudzielenia pomocy w niebezpieczeństwie jest konsekwencją etycznego postulatu ludzkiego współzycia i w tej postaci znane jest „klasycznym” kodeksom karnym jako przestępstwo powszechne („Kto...”).

2. Ucieczka kierowcy w obowiązującym prawie

Przestępstwo ucieczki kierowcy jest zwięzieniem stanu faktycznego nieudzielenia pomocy w niebezpieczeństwie, i to zarówno co do podmiotu (kierowca), jak i co do sytuacji (wypadek drogowy). Jest to więc przestępstwo indywidualne o skomplikowanej naturze.

W razie ucieczki kierowcy sprawca (uciekający kierowca) jest zarazem sprawcą innego przestępstwa, mianowicie spowodowania samego

* Por. artykuł A. Gubińskiego i J. Sawickiego pt. „Dwa problemy związane z przestępczością komunikacyjną”, opublikowany w nrze 9/45/61 „Pałestry”.

wypadku, co z kolei skłania go do popełnienia drugiego przestępstwa, tj. ucieczki z miejsca czyny.

I tu problem zaczyna się komplikować. Teoretycznoprawną analizie pytania, jak odpowiada kierowca, który spowodował wypadek pozostawia rannego człowieka na mrozie i ucieka z pełną świadomością, że ofiara wypadku może umrzeć, podjął w roku 1948 prof. Sliwiński.¹ Doszedł on do wniosku, że kierowca taki odpowiada za dwa czyny w zbiegu realnym, a mianowicie za nieumyślne uszkodzenie ciała i za zabójstwo (dokonane lub usiłowane) popełnione z zamiarem ewentualnym.

Wniosek ten oparty jest na bardzo obszernym wywodzie teoretycznym. Nas interesuje tu jedynie okoliczność, że Sliwiński eliminuje zastosowanie art. 247 k.k. (nieudzielenie pomocy w niebezpieczeństwie) uważając, iż nie można od kierowcy wymagać, by po spowodowaniu wypadku narażał się na odpowiedzialność karną za ten wypadek, gdyż stanowi ona „niebezpieczeństwo osobiste”, wyłączające odpowiedzialność z art. 247 k.k.

Pogląd ten budzi poważne zastrzeżenia z punktu widzenia ścisłej interpretacji pojęcia „osobistego” niebezpieczeństwa z art. 247 k.k.

„Narażenie siebie na niebezpieczeństwo osobiste” oznacza sytuację, w której ktoś np. nie udziela pomocy tonącemu, gdyż sam nie umie pływać i mógłby również utonąć (mieści się to w określeniu niebezpieczeństwa grożącego sprawcy jako „osobiste”). Ale nie może nim być niebezpieczeństwo ujawnienia osoby sprawcy, jak to postuluje prof. Sliwiński.²

Stosując tę interpretację prof. Sliwiński przenosi cały akcent na stronę obiektywną sprawy, ujmując ją od strony skutku. Jeżeli ucieczka kierowcy spowodowała śmierć lub uszkodzenie ciała ofiary wypadku albo poważne jej zagrożenie tymi skutkami, to kierowcy przypiszemy dwa przestępstwa w zbiegu realnym, a mianowicie spowodowanie samego wypadku oraz to, co z niego wynikło na skutek ucieczki kierowcy. A jeżeli szczęśliwym zbiegiem okoliczności nic nie wynikło?

Na przesunięcie akcentu zwraca uwagę prof. Wolter w głosie do orzeczenia Sądu Najwyższego,³ podkreślając w niej, że w zależności od skutku odpowiedzialność kierowcy za ucieczkę kształtować się będzie bardzo różnie, ale zawsze należy ją ujmować również od strony subiektywnej, od strony winy.

Głosa ta zrodziła się na marginesie wspomnianego wyroku SN, który wysunął tezę, że jeżeli kierowca „odpowiada za spowodowanie śmierci, to oczywiście nie można dopatrywać się odrębnego przestępstwa w tym, że nie podjął on działań zmierzających do uchylecia bezpośredniego niebezpieczeństwa dla życia, jakie sam spowodował.”

¹ Państwo i Prawo nr 8/48, str. 149 i nast.

² Tak też ujmuje tę sprawę Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 28 kwietnia 1949 (W-wa K 414/49, PIP 11/49, s. 154), określając niebezpieczeństwo grożące sprawcy jako sytuacyjne, a nie prawne.

³ Państwo i Prawo, 1958, str. 362 (W. Wolter: Głosa do wyroku z dnia 10.VII.1957 r. IV K 78/57).

W związku z tym wyrokiem prof. Wolter słusznie podkreśla, że na jego tle mogą powstać różne sposoby ujęcia ucieczki kierowcy: jeżeli skutkiem jest śmierć ofiary wypadku, to z tezą tą można się zgodzić, ale jeżeli skutki są inne, to teza ta może być zawodna.

Tak wygląda analiza teoretyczna. Dla bezpieczeństwa ruchu drogowego ani stanowisko Śliwińskiego, ani Woltera nie daje niezbędnych elementów prawnych, gdyż sam problem ucieczki kierowcy — jako osobny stan faktyczny — odsuwa na drugi plan.

Nic w tym dziwnego, gdyż przestępstwo znane jako ucieczka kierowcy nie występuje w kodeksie karnym z 1932 roku w postaci odrębnego stanu faktycznego; jest ono integralnie związane z motorowym ruchem drogowym, nie uwzględnianym w polskim ustawodawstwie przedwojennym.

Również orzecznictwo polskie zajmowało się tym problemem jedynie marginesowo: nie mając odpowiedniego środka w kodeksie karnym, opierało się ono jedynie na — niezbyt dobrze przystosowanym do tego rodzaju przestępstwa — przepisie art. 247 k.k. (nieudzielenie pomocy w niebezpieczeństwie).

W krajach, w których motoryzacja rosła systematycznie od wielu lat, społeczeństwo przyzwyczajało się stopniowo do jej wymagań, ustawodawcy zaś stopniowo przystosowali ustawy, a sądy orzecznictwo do postulatów szybkiego ruchu motorowego, i dlatego proces ten odbywał się bez większych wstrząsów.

W Polsce, w minimalnym tylko stopniu zmotoryzowanej przed rokiem 1939, rozwój motoryzacji po ostatniej wojnie był tak gwałtowny, że nie dał czasu na przystosowanie się do jej wymagań ani społeczeństwu, ani ustawodawstwu i sądom.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego wymaga istnienia osobnego stanu faktycznego ucieczki kierowcy, niezależnie od stanu faktycznego odpowiedzialnego samego wypadkowi lub zagrożeniu wypadkiem; działania te powinny stanowić dwa osobne przestępstwa, występujące w zbiegu realnym. Gdyby zająć inne stanowisko, odpowiedzialność za ucieczkę kierowcy po spowodowaniu wypadku uległaby zawsze pochłonięciu przez odpowiedzialność za sam wypadek wtedy, gdy wypadek był tak poważny, że kara przewyższałaby karę za ucieczkę. W sytuacji jednak odmiennej, mianowicie wtedy, gdy wypadek nie pociągnął za sobą poważniejszych konsekwencji albo gdy skończyło się na — poważnym nawet — zagrożeniu wypadkiem, problem osobnej odpowiedzialności za ucieczkę stanąłby znowu przed nami.

Dlatego jedyną właściwą drogą jest stworzenie osobnego stanu faktycznego ucieczki kierowcy.

Dopóki jednak nie będziemy mieli nowego kodeksu karnego i kodeksu drogowego, jedynym narzędziem w ręku sądów będzie art. 247 k.k., gdyż przepisy obowiązującego jeszcze obecnie rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z roku 1937,⁴ przewidujące karalność ucieczki kierowcy (§ 66), nadają tej uciecz-

⁴ Dz. U Nr 85, poz. 616 z późniejszymi zmianami, nie dotyczącymi jednak omawianych tu przepisów.

ce charakter wykroczenia. Odpowiedni przepis w tej materii (§ 66) głosi: „Kierowca pojazdu mechanicznego w razie wypadku z ludźmi powinien bezzwłocznie udzielić pomocy ofiarom wypadku oraz zameldować o tym najbliższemu posterunkowi Milicji Obywatelskiej”.

Należy tu nadmienić, że zarówno art. 247 k.k., jak i przepis § 66 rozp. z 1937 roku dotyczy nie tylko tego kierowcy, który spowodował wypadek, ale w ogóle każdego kierowcy, który był świadkiem wypadku lub przejeżdżał przez miejsce wypadku już po jego nastąpieniu i widział jego skutki w postaci sytuacji wymagającej stwierdzenia, czy nie jest potrzebna pomoc (§ 66). Artykuł 247 k.k. idzie tu jeszcze dalej, gdyż wkłada ten obowiązek na każdego człowieka, który może przyjść z pomocą ofiarom wypadku.

Tak więc w obecnym stanie ustawowym należy zgłosić postulat karanie ucieczki kierowcy z art. 247 k.k. — niezależnie od jego odpowiedzialności za samo spowodowanie wypadku.

Jeśli chodzi o samo zachowanie się kierowcy po spowodowaniu wypadku, to normuje je instrukcja dla kierowców pojazdów mechanicznych⁵. Obowiązuje ona, co prawda, jedynie kierowców pojazdów instytucji uspołecznionych, może jednak służyć za wskazówkę do oceny sytuacji na miejscu wypadku przez władze wymiaru sprawiedliwości (oczywiście instrukcja ta nie ma mocy ogólnie obowiązującej).⁶

Konsekwencją ucieczki kierowcy jest ponadto obligatoryjne cofnięcie na stałe przez właściwe prezydium rady narodowej pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przewidziane w § 47 pkt 2 lit. 2 b) rozporządzenia z 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Tak więc ucieczka kierowcy:

- a) jest wykroczeniem z § 66 rozp. z roku 1937,
- b) pociąga za sobą obligatoryjne cofnięcie prawa jazdy w myśl § 47 pkt 2 lit. 2 b) tegoż rozporządzenia,
- c) powinna być uznawana przez sądy za występki z art. 247 k.k. niezależnie od odpowiedzialności za sam wypadek,
- d) pociąga za sobą odpowiedzialność z art. 247 k.k. również tego kierowcy, który nie był uczestnikiem wypadku, lecz powziął o nim wiadomość i mógł przyjść ofiarom wypadku z pomocą.

Pełne uregulowanie tej sprawy przyniesie dopiero nowy kodeks karny i nowy kodeks drogowy.

3. Ucieczka kierowcy w obcych ustawodawstwach

Ustawodawstwa karne silnie zmotoryzowanych krajów Europy, a zwłaszcza Francji, Włoch, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii i Niemieckiej Republiki Federalnej, poświęcają sporo uwagi problemowi ucieczki kierowcy.

⁵ Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 września 1948 (Dz. T. i Z.K. Nr 29, poz. 209).

⁶ Przepisy dotyczące tej sprawy (§ 26 instrukcji) podaje Jan Jakub Gajewski: Przepisy samochodowe — Komentarz, Wydawnictwo Prawnicze, Warszawa 1959, str. 363.

Ponieważ u nas trwają jeszcze prace nad projektem nowego kodeksu karnego, który przeszedł już drugie czytanie w Komisji Kodyfikacyjnej, warto zapoznać się ze stanem prawnym w tej dziedzinie w wymienionych krajach, gdyż można z tego wyciągnąć wnioski również i dla nas.

a). Prawo francuskie zna osobny stan faktyczny określony jako *delit de fuite*.⁷ Przepis jest krótki i brzmi jak następuje:

„Art. L. 2. Kierowca pojazdu, który ze świadomością, że jego pojazd spowodował lub przyczynił się do wypadku, nie zatrzyma się, lecz usiłuje uchylić się od odpowiedzialności karnej lub cywilnej, jaką może ponieść, podlega karze więzienia od jednego miesiąca do jednego roku oraz grzywny od 50 000 do 500 000 franków bądź jednej z tych kar, niezależnie od kary za zbrodnię lub występki związane z jego zachowaniem się.”⁸

Tak więc ustawodawstwo francuskie przywiązuje dużą wagę do tego przestępstwa, co zresztą jest zjawiskiem naturalnym w kraju o tak silnie rozwiniętej motoryzacji.

b). Stosunkowo szeroko ujęty jest stan faktyczny ucieczki kierowcy w prawie włoskim.⁹ Przepis art. 133 kodeksu drogowego brzmi:

„Art. 133. Kierowca w razie spowodowania wypadku z ludźmi¹⁰ obowiązany jest zatrzymać się i udzielić rannemu odpowiedniej pomocy.

Kierowca, który po spowodowaniu wypadku z ludźmi, nie spełni obowiązku zatrzymania się, podlega karze aresztu do czterech miesięcy.

Kierowca, który po spowodowaniu wypadku z ludźmi nie udzieli potrzebnej pomocy osobie rannej, podlega karze więzienia od czterech do sześciu miesięcy oraz grzywny od 25 000 do 100 000 lirów. Jeżeli na skutek jego zachowania się wynikło pogorszenie stanu zdrowia rannej osoby, kara ulega powiększeniu; jeśli wyniknie śmierć, kara ulega podwojeniu. Jeżeli wypadek nastąpił z winy kierowcy, stosuje się przepisy o zbiegu przestępstw.

Jeżeli kierowca zatrzyma się i w miarę potrzeby udzieli pomocy rannej osobie, oddając się równocześnie do dyspozycji policji, nie podlega tymczasowemu aresztowi przewidzianemu dla osób schwytanych na gorącym uczynku, a wymierzone mu kary mogą ulec zmniejszeniu o jedną trzecią.

Wobec kierowcy, który ucieka po spowodowaniu wypadku, stosuje się obligatoryjnie tymczasowy areszt.”

Jak widać z tego obszernego i dość kazuistycznego przepisu, łączącego w sobie elementy prawa materialnego i procesowego, Włosi,

⁷ Art. 2 kodeksu drogowego w brzmieniu dekretu 60—14 z dnia 9 stycznia 1960 r.

⁸ Poza tym przepisem francuski kodeks drogowy zawiera jeszcze dalsze przepisy, dotyczące również ucieczki kierowcy (niezatrzymanie się mimo wezwania policji, ucieczka pijanego kierowcy, ucieczka po spowodowaniu szkody jedynie materialnej itd.).

⁹ Włoski kodeks drogowy z roku 1959 (15.6.1959, No 393), art. 133.

¹⁰ Dosłownie *investimento* — najechanie, zderzenie.

mając bardzo silnie rozwiniętą motoryzację własną i równie silny motorowy ruch turystyczny obcy, ujmują ucieczkę kierowcy bardzo ostro.

c). Natomiast Szwajcaria, gdzie również obcy ruch turystyczny jest bardzo intensywny, a motoryzacja własna na wysokim poziomie, ujmuje sprawę ucieczki bardzo lakonicznie. Szwajcarski kodeks drogowy z roku 1958¹¹ stanowi mianowicie w art. 92:

„(1). Kto w razie wypadku narusza włożone na niego przez niniejszą ustawę obowiązki, podlega karze aresztu lub grzywny.

(2). Jeżeli kierowca, który w wypadku drogowym spowodował śmierć lub uszkodzenie ciała człowieka, ucieka, podlega karze więzienia.”

To lakoniczne ujęcie nie oznacza jednak pobłażliwości wobec uciekającego kierowcy, jak o tym najlepiej świadczy zagrożenie karą więzienia (sięgającą w myśl art. 36 k.k. szwajcarskiego do trzech lat).

d). Ucieczka kierowcy w Wielkiej Brytanii pociąga za sobą odpowiedzialność karną. Artykuł 22 obowiązujących w tej materii przepisów¹² głosi:

„Art. 22. (1). Jeżeli na skutek znajdowania się pojazdu motorowego na drodze zdarzy się wypadek, w którym inna osoba niż osoba kierowcy danego pojazdu odniesie obrażenia ciała, bądź zostanie uszkodzony inny pojazd niż ten, który spowodował wypadek, bądź też wyniknie uszkodzenie zwierzęcia znajdującego się w innym pojeździe lub przyczepce niż ten pojazd lub ta przyczepka, które spowodowały wypadek, kierowca pojazdu powinien się zatrzymać i na wezwanie osoby wykazującej się uprawnionym interesem podać swoje nazwisko i adres, jak również nazwisko i adres właściciela pojazdu oraz znaki rejestracyjne tego pojazdu.

(2). Jeżeli w razie zdarzenia się takiego wypadku, jak wyżej opisany, kierowca pojazdu mechanicznego z jakichkolwiek powodów nie poda swego nazwiska i adresu wyżej określonej osobie, powinien zgłosić wypadek na posterunku policji lub funkcjonariuszowi policji w miarę możliwości natychmiast, a w każdym razie najpóźniej w ciągu 24 godzin od wypadku.

(3). Określone w tym przepisie »zwierzę« oznacza konie, bydło, osły, muły, owce, wieprze, kozy lub psy.

(4). Osoba, która nie zastosuje się do tych przepisów, popełnia wykroczenie” (*offence*).¹³

Karą jest grzywna do 20 £, a za powtórne przestępstwo — do 50 £ lub więzienie na okres trzech miesięcy.

Jak z tego widać, w Wielkiej Brytanii ucieczka kierowcy traktowana jest stosunkowo łagodnie, co świadczy o dobrej na ogół dyscyplinie ruchu drogowego i dużym poczuciu prawnym kierowców.

¹¹ BG 19, 1958 r.

¹² Art. 22 Road Traffic Act 1930 (S. G. Wilkinson: Road Traffic Offences, The Solicitors Law Stationery Society Ltd, London 1958, str. 103 i nast.).

¹³ Przepisy te nie obowiązują w razie spowodowania uszkodzenia jedynie własnego pojazdu lub uszkodzenia ciała sprawcy wypadku (nowela z 1956 roku)

e). Obowiązujący dotychczas w Niemieckiej Republice Federalnej kodeks karny z roku 1871 (znowelizowany) przewiduje w § 142 karalność uciezki kierowcy:

„§ 142. (1). Kto po wypadku drogowym uchyla się rozmyślnie przez uciezkę od ustalenia tożsamości osoby, swego pojazdu lub rodzaju uczestnictwa w wypadku, mimo że z okoliczności należy wnosić, że zachowanie się jego przyczyniło się do spowodowania wypadku, podlega karze więzienia do dwóch lat lub karze aresztu i grzywny bądź jednej z tych kar.

(2). Usiłowanie jest karalne.

(3). W szczególnie ciężkich przypadkach kara nie może być niższa od sześciu miesięcy więzienia bądź też należy wymierzyć karę ciężkiego więzienia.”

Przepis ten będzie znacznie rozbudowany w nowym kodeksie karnym NRF, który obecnie jest w opracowaniu. Ujęcie tego przepisu tak znacznie odbiega swoją kazuistyką od przepisów innych krajów, że warto go tu zacytować *in extenso*. Jest to mianowicie § 347 projektu nowego kodeksu karnego¹⁴ po drugim czytaniu:

„§ 347. Uciezka w ruchu drogowym (*Verkehrsfucht*):

(1). Uczestnik wypadku, który oddala się po wypadku z miejsca, na którym wypadek nastąpił:

1) bez umożliwienia przez swoją obecność ustalenia — w interesie innych uczestników wypadku i pokrzywdzonych — tożsamości osoby, pojazdu oraz rodzaju udziału w wypadku bądź

2) nie czekał przez odpowiedni czas, w zależności od okoliczności, aż ktoś nie podejmie tych ustaleń — podlega karze więzienia do dwóch lat, karze aresztu lub grzywny.

(2). Tej samej karze podlega również uczestnik wypadku, który:

1) w okolicznościach określonych w ust. (1) pkt 2 bądź

2) w sposób usprawiedliwiony lub uprawniony oddalił się z miejsca wypadku —

nie umożliwił natychmiast poczynienia dodatkowych ustaleń.

(3). Jeżeli sprawca w okolicznościach przewidzianych w ust. (1) oddalił się z miejsca wypadku w celu ochrony ważnego dla niego i służącego na ochronę interesu, ale potem bezzwłocznie umożliwił ustalenia, sąd może odstąpić od wymierzenia kary.

(4). Uczestnik wypadku czyni zadość obowiązkowi umożliwienia poczynienia dodatkowych ustaleń, gdy zawiadomi uprawnionego lub najbliższy posterunek policji, że był uczestnikiem wypadku, poda swoje nazwisko, adres, znak rejestracyjny i miejsce garażowania swego pojazdu, jeżeli przez swoje zachowanie się umyślnie nie uniemożliwia (na miejscu wypadku) poczynienia tych ustaleń.

(5). Uczestnikiem wypadku jest każdy, czyje zachowanie się w danej sytuacji mogło przyczynić się do spowodowania wypadku.”

Ten bardzo szeroko, kazuistycznie i zawile ujęty przepis projektu kodeksu karnego NRF wskazuje na znaczenie, jakie w kraju o tak

¹⁴ Entwurf des Strafgesetzbuches E. 1959.II. nach den Beschlüssen der Grossen Strafrechtskommission in Zweiter Lesung, Bonn 1959.

silnie rozwiniętej motoryzacji jak NRF przywiązuje się do sprawy ucieczki kierowcy.

Jakie można wysnuć wnioski z porównania przepisów ustaw tych pięciu krajów?

Oczywiście można poddać te przepisy szczegółowej analizie, ale nie o to nam tu idzie. Zostały one przytoczone *in extenso* jako materiał porównawczy do użytku zarówno ustawodawcy, jak i orzecznictwa oraz praktyki. W dobie tworzenia się nowego polskiego przepisu dotyczącego ucieczki kierowcy, a nawet po jego ogłoszeniu, w ramach obowiązującego prawa praktyka sądowa chętnie sięgnie nieraz do przepisów krajów, które mają w tej dziedzinie znacznie więcej doświadczenia od nas. Pomoże to niejednokrotnie w interpretacji nowego przepisu, oparłego na wspólnym doświadczeniu krajów dbających o bezpieczeństwo ruchu drogowego.

4. Ucieczka kierowcy w projekcie kodeksu karnego

Komisja Kodyfikacyjna, opracowująca projekt nowego kodeksu karnego, poświęciła sporo uwagi problemowi ucieczki kierowcy. Wynikiem tych rozważań jest art. 237 projektu, który stanowi:

„Art. 237 § 1. Kierowca pojazdu, który po spowodowaniu katastrofy lub wypadku, o których mowa w art. 230, 232 lub 233¹⁵, w celu uchylenia się od odpowiedzialności karnej albo utrudnienia właściwym organom ustalenia przebiegu katastrofy lub wypadku opuszcza miejsce, w którym one nastąpiły, podlega karze pozbawienia wolności do lat 2.

§ 2. Jeżeli sprawca opuszcza miejsce katastrofy lub wypadku, w którym nastąpiła śmierć człowieka, albo przed udzieleniem niezbędnej pomocy osobie, która doznała uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.”

Przepis ten jest ujęty zwięźle i nie precyzuje wszystkich możliwych sytuacji, jak to czyni bardzo kazuistyczny projekt NRF. Sformułowanie jego treści daje sądowi do ręki bardzo elastyczny oręż, umożliwiający ocenę szerokiego wachlarza sytuacji.

Jeżeli kierowca spowodował wypadek, w którym np. zginęła jedna osoba, a druga została ranna, to odwożąc rannego do szpitala, kierowca nie podlega sankcji z § 2 tego artykułu (opuszczenie miejsca wypadku, w którym zginął człowiek), gdyż opuszcza to miejsce nie „w celu uchylenia się od odpowiedzialności karnej”, lecz w celu niesienia pomocy.

Przepis art. 237 projektu nie penalizuje ucieczki kierowcy po spowodowaniu zagrożenia wypadkiem choćby najpoważniejszym, gdyż sformułowanie § 1 wyraźnie ogranicza karalność ucieczki kierowcy do sytuacji, w której „spowodował katastrofę lub wypadek”.

¹⁵ Art. 230 projektu dotyczy spowodowania wypadku drogowego zarówno z winy umyślnej, jak i winy nieumyślnej; art. 232 dotyczy spowodowania z winy nieumyślnej wypadku będącego następstwem umyślnego naruszenia przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu; art. 233 dotyczy spowodowania wypadku przez nietrzeźwego kierowcę.

Wprawdzie art. 237 projektu powołuje się na sytuacje przewidziane w art. 230, 232 i 233, jednakże powołanie to musi się ograniczyć do tych części przytoczonych przepisów, które dotyczą spowodowania konkretnego wypadku, z pominięciem jednak części przepisów dotyczących jedynie spowodowania zagrożenia lub przestępstw formalnych.¹⁶

(Nawiasem mówiąc, byłoby dobrze w trzecim czytaniu projektu ująć bardziej ściśle odesłanie do tych przepisów).

Niekaralność uciezki po spowodowaniu samego zagrożenia ma swoje uzasadnienie praktyczne, gdyż zagrożenie jest sytuacją trwającą krótką chwilę, niemożliwe więc jest wyegzekwowanie zatrzymania się kierowcy, który spowodował samo zagrożenie, wypadku jednak uniknął.

Jedynie w sytuacji, gdy znajdujący się przypadkowo na miejscu organ kontroli drogowej poleci zatrzymać się kierowcy, który spowodował zagrożenie, a ten ucieknie, lecz zostanie potem zidentyfikowany, może on być pociągnięty do odpowiedzialności, jednakże nie za ucieczkę, lecz za nieposłuszeństwo zarządzeniom kontroli drogowej.

Kierowca może więc opuścić miejsce wypadku jedynie w razie spowodowania drobnej szkody rzeczowej (art. 230 projektu wymaga szkody wyrządzonej mieniu „w znacznych rozmiarach”) dla ratowania osób rannych, jak również w sytuacji, w której grozi mu niebezpieczeństwo osobiste w postaci np. samosądu (stan wyższej konieczności).

W ten sposób projekt odrywa stan faktyczny uciezki kierowcy od ogólnego przepisu o nieudzieleniu pomocy w niebezpieczeństwie (art. 247 k.k. z roku 1932), tworząc osobny stan faktyczny ze względu zarówno na sytuację, jak i na podmiot przestępstwa, którym będzie jednak nie każda osoba mogąca nieść pomoc, lecz jedynie kierowca, i to tylko ten, który spowodował wypadek.

Z chwilą gdy taki przepis znajdzie się w kodeksie karnym, kierowca będący sprawcą wypadku będzie odpowiadać za przestępstwo swej uciezki. Inne osoby, które zaniechały udzielenia pomocy (inni kierowcy, pasażerowie, inni uczestnicy ruchu drogowego oraz osoby postronne), będą odpowiadać z przepisu będącego w nowym kodeksie karnym odpowiednikiem art. 247 k.k. z roku 1932.

To podkreślenie karalności uciezki kierowcy jest nie tylko niezbędne ze względu na postulaty bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale również ze wszech miar uzasadnione odrażającym, społecznym zachowaniem się człowieka, który po spowodowaniu wypadku wykorzystuje łatwość uciezki kierowanym przez siebie pojazdem, mając przy tym bardzo dużą szansę uchylenia się od odpowiedzialności właśnie dzięki użyciu szybkiego pojazdu.

Ten wyjątkowo społeczny charakter czynu i duża szansa uchylenia się od odpowiedzialności wymagają szczególnie ostrej i wyraźnej zaakcentowanej represji karnej.

¹⁶ Projekt przewiduje: w art. 232 § 3 karalność samego naruszenia przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu, a w § 2 karalność spowodowania zagrożenia wypadkiem; w art. 233 § 2 — karalność spowodowania zagrożenia wypadkiem przez pijanego kierowcę; w art. 233a § 1 — karalność prowadzenia pojazdu mechanicznego przez pijanego kierowcę, a w § 2 karalność prowadzenia innego pojazdu przez pijanego kierowcę.