

ANNA GOLONKA

**„BAT NA PIJANYCH KIEROWCÓW”, CZYLI O ZAŁOŻENIACH PROJEKTU
USTAWY O ZMIANIE USTAWY – KODEKS KARNY ORAZ NIEKTÓRYCH
INNYCH USTAW**

„Whipping drunk drivers” and the draft of amendments to Penal Code

Streszczenie

Przedmiotem opracowania jest żywo dyskutowana, zwłaszcza w ostatnim czasie, problematyka odpowiedzialności sprawców przestępstw drogowych, znajdujących się w stanie nietrzeźwości lub odurzenia. Kwintesencją tej dysputy na płaszczyźnie legislacyjnej jest przyjęty przez rząd projekt ustawy o zmianie Kodeksu karnego oraz niektórych innych ustaw z dnia 22 maja 2014 r. Autorka w swoim artykule naukowym przybliży jego założenia, dokonując oceny zaproponowanych w nim rozwiązań. Prezentuje także inne propozycje zmian przepisów, w tym w szczególności zawarte w dwóch niedawno złożonych w Sejmie projektach poselskich. Analiza przedstawionych sugestii dotyczących zarówno najefektywniejszych, zdaniem pomysłodawców tych projektów, metod zwalczania procederu prowadzenia pojazdu przez osoby w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, jak i najskuteczniejszych, ich zdaniem, środków reakcji prawnokarnej na spowodowane przez takie osoby inne przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, pozwala również autorce opracowania na wysunięcie własnych postulatów de lege ferenda w omawianym względzie.

I. Wstęp

W dniu 10 czerwca 2014 r. Prezes Rady Ministrów poinformował opinię publiczną o przyjęciu przez rząd nowego projektu wprowadzającego zmiany do Kodeksu karnego, który w materiałach prasowych zyskał sobie dosyć wymowne miano: „bata na pijanych kierowców”¹. Przyjęty projekt został przedłożony przez Ministra Sprawiedliwości i stanowi jedno z proponowanych rozwiązań legislacyjnych, „konkurencyjnych” względem złożonych w ostatnim czasie co najmniej dwóch większych projektów poselskich². Do tych ostatnich zresztą odniósł się również rząd, eksponując podstawowe założenia proponowanej nowelizacji i dokonując oceny przypuszczalnych rezultatów, jakie mogłyby nieść za sobą wejście w życie nowych przepisów w brzmieniu innym niż zaproponowane w projekcie rządowym. Jak wynika z uzasadnienia takiego stanowiska, zawarte w projektach poselskich propozycje nie dają bowiem wystarczających gwarancji efektywności w zwalczaniu nierzadkiego procederu prowadzenia pojazdu przez osobę w stanie nietrzeźwości. Podniesiono w szczególności, że „propozycje bardziej stanowczej reakcji karnej na opisane wyżej przestępstwa (...) nie osiągną spodziewanego efektu. Trudno się spodziewać, aby dotychczasowe zagrożenie karą pozbawienia wolności do lat 12 (8 lat w typie podstawowym, zwiększone o połowę w przypadku spowodowania wypadku w stanie nietrzeźwości) było odbierane jako kara łagodna, a zagrożenie karą pozbawienia wolności do lat 15 zasadniczo zmieniało społeczne poczucie surowości sankcji”³. Co więcej, jak zwrócono uwagę w porównaniu do wielu innych przestępstw, „(...) regulacje związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym odznaczają się stosunkowo wysokim stopniem punitowności”, wobec czego: „Przyczyn nieprzestrzegania zakazu prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, a szerzej – wszelkich wykroczeń i przestępstw w ruchu drogowym, należy upatrywać raczej w innych sferach, m.in. w sygnalizowanym już słusznie zjawisku nadmiernego stosowania instytucji warunkowego zawieszenia kary. Nie bez znaczenia są również okoliczności pozaprawne, jak przyzwolenie społeczne, czy kultura prowadzenia pojazdów (...)”⁴.

¹ Por. np. *Bat na pijanych kierowców*, za: Onet.pl/ps, „Super Nowości” z dnia 11 czerwca 2014 r., nr 112, s. 11.

² Mowa o projekcie poselskim Prawa i Sprawiedliwości, złożonym w dniu 21 grudnia 2012 r. (popartym wnioskiem o przyśpieszenie prac legislacyjnych) – druk sejmowy nr 2169 oraz o projekcie poselskim Polskiego Stronnictwa Ludowego – druk sejmowy nr 2182. Druki sejmowe są dostępne na stronie internetowej pod adresem: www.sejm.gov.pl (dostęp dnia 10 lipca 2014 r.).

³ Por. Stanowisko Rządu RP do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (druk 2169) oraz do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustawy (druk 2182), s. 5. Dokument dostępny na stronie internetowej Sejmu pod adresem: www.sejm.gov.pl (dostęp dnia 10 lipca 2014 r.).

⁴ Ibidem.

Dla odmiany projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, przyjęty przez Radę Ministrów⁵, jak wskazano w jego uzasadnieniu, „(...) odpowiada na potrzebę bardziej zdecydowanego i efektywnego działania na rzecz (...) wyeliminowania zjawiska prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości”⁶. Za takim stanowiskiem ma przemawiać ogół zaproponowanych w nim zmian. Wobec tak wymownej deklaracji, stanowiącej zresztą niejako myśl przewodnią kolejnej nowelizacji Kodeksu karnego, warto przyrzeć się bliżej zapisom przewidzianym we wspomnianym projekcie z dnia 22 maja 2014 r. (wersja po uzgodnieniach Komisji Prawniczej) i dokonać ich oceny, w szczególności pod kątem rzeczywistej możliwości wypełnienia zakładanych celów. Analizując je zaś w bardziej kompleksowym aspekcie, nie sposób nie pokusić się na ich bazie o wysunięcie innych jeszcze propozycji rozwiązań prawnych, których wprowadzenie w życie służyłoby poprawie bezpieczeństwa na drogach publicznych w omawianym kontekście.

II. Podstawowe założenia projektu ustawy o zmianie Kodeksu karnego i ocena proponowanych rozwiązań prawnych

W pierwszej kolejności wypada przypomnieć, iż głównym celem, jaki przyświecał pomysłodawcy rządowego projektu nowelizacji Kodeksu karnego i niektórych innych ustaw, było podjęcie działań zmierzających do „wyeliminowania zjawiska prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości”. Tak sprecyzowane *ratio legis*, chociaż z całą pewnością niezwykle daleko idące, to jednak w praktyce, wydaje się co najmniej trudne, o ile nie w ogóle niemożliwe do zrealizowania. Nie sposób wszakże założyć (choćby tylko teoretycznie, i to zwłaszcza w obliczu charakteru proponowanych zmian) całkowitej eliminacji przypadków prowadzenia pojazdów przez osoby znajdujące się w stanie nietrzeźwości. Pewności osiągnięcia takiego rezultatu nie dawałoby nawet opowiedzenie się za „zerową tolerancją” na stężenie alkoholu we krwi⁷. Wprowadzenie takiego

⁵ Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (wersja z dnia 22 maja 2014 r. (po uzgodnieniach Komisji Prawniczej) dostępny na stronie Rządowego Centrum Legislacji pod adresem: <http://legislacja.rcl.gov.pl/lista/2/projekt/208937> (dostęp dnia 18 czerwca 2014 r.).

⁶ Ibidem, uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw w wersji z dnia 22 maja 2014 r., s. 7.

⁷ Odrębną kwestią jest problematyka dotycząca stanu „pod wpływem” środka odurzającego (bądź środka działającego podobnie do alkoholu), w odniesieniu do których proponuje się w literaturze przyjęcie zerowej tolerancji na ich obecność w organizmie sprawcy przestępstwa – por. M. Kala, *Środki działające podobnie do alkoholu w organizmie kierowcy*, „Paragraf na Drodze” 2004, nr 11, s. 61-62. Podzielając wywody poczynione przez autorkę, nie sposób oprzeć się jednak wrażeniu, że ich skrajnie rygorystyczne zastosowanie w pewnych przypadkach mogłoby prowadzić do co najmniej niejasnych ustaleń (np. pobranie próbki włosów do badania laboratoryjnego od osoby uprzednio poddanej działaniu substancji toksycznej o działaniu odurzającym) –

rygorystycznego obostrzenia, pomimo iż dobrze znane ustawodawstwom niektórych państw⁸, prowadziłyby przypuszczalnie do powstania wielu dylematów, od których i tak nie jest zupełnie wolne polskie prawo karne⁹. Pozostaje więc przyjąć, że założeniem projektodawców było w istocie raczej ukrócenie pewnego procederu, którego skala i niebezpieczeństwo – jak słusznie dostrzegł projektodawca – „wymagają bardziej stanowczej reakcji państwa”.

Osiągnięcie powyższego celu w aspekcie karnomaterialnym ma zapewnić przede wszystkim „zwiększenie dolegliwości związanych m.in. z długością środka karnego, polegającego na zakazie prowadzenia pojazdów, czy też obowiązkiem zapłaty nawiązki”¹⁰. Proponuje się wprowadzenie obostrzenia w zakresie minimalnego okresu, na jaki mógłby być orzekany środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów (wszelkich albo określonego rodzaju), w sytuacji, gdy sprawca przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji znajdował się w czasie czynu w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 k.k. W myśl znowelizowanego art. 42 § 2 k.k. wynosiłby on co najmniej 3 lata. Zarazem projekt z dnia 22 maja 2014 r. zakłada wydłużenie maksymalnego okresu, na jaki można by zakazać prowadzenia pojazdów, z dotychczasowego wynoszącego 10 lat do lat 15. Ponadto projekt rządowy zakłada wprowadzenie dodatkowej przesłanki uzasadniającej orzeczenie na zawsze zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Zgodnie z nowym brzmieniem § 3 art. 42 k.k. podstawą do tego miałyby być popełnienie przestępstwa określonego w art. 178a § 4 k.k.¹¹ Natomiast w tym ostatnim przepisie został określony typ kwalifikowany przestępstwa prowadzenia pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym przez sprawcę, który znajdował się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego¹².

podobnie także: A. Skowron, *Jeszcze raz krytycznie o środkach działających podobnie do alkoholu*, „Paragraf na Drodze” 2004, nr 11, s. 21-22.

⁸ Dopuszczalna zawartość na stężenie alkoholu we krwi osoby kierującej pojazdem w ruchu drogowym, wynosząca zero promili, obowiązuje w Czechach, Chorwacji (są jednak pewne odstępstwa stosowane wobec turystów), Estonii, Rosji, Słowacji, Rumunii, a także na Białorusi, Litwie, Łotwie, Ukrainie czy Węgrzech.

⁹ Odnosi się to m.in. do niedookreślonego pojęcia „stan odurzenia”, o którym mowa w art. 31 § 3 k.k. Por. A. Golonka, *Czyn zabroniony popełniony przez sprawcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości lub odurzenia jako przedmiot prawnokarnego wartościowania*, [w:] *Nullum crimen sine lege*, red. I. Sepiolo, C.H. Beck, Warszawa 2013, s. 192-197.

¹⁰ Uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw w wersji z dnia 22 maja 2014 r., s. 7.

¹¹ Paragraf 4 art. 178a k.k. został dodany ustawą z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny, ustawy – Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska (Dz.U. Nr 40, poz. 227).

¹² Na temat charakteru prawnego art. 178a k.k., a także § 4 tego artykułu – por. np. R.A. Stefański [w:] J. Bojarski, M. Bojarski, M. Filar (red.), W. Filipkowski, O. Górniok, S. Hoc, P. Hofmański, M. Kalitowski, A. Kulik, L.K. Paprzycki, E. Pływaczewski, W. Radecki, Z. Sienkiewicz, Z. Siwik, R.A. Stefański, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, L. Wilk, *Kodeks karny. Komentarz*, seria: „Wielkie komentarze”, LexisNexis (wydanie II), Warszawa 2010. O tym także: G. Bogdan [w:] A. Barczak-Oplustil, M. Bielski, G. Bogdan, Z. Cwiakalski, M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll (red.), *Kodeks karny*.

Okolicznościami wpływającymi na zaostrzenie odpowiedzialności karnej w tym przypadku może być fakt wcześniejszego skazania takiej osoby za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo uprzednie skazanie jej za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 k.k. lub art. 355 § 2 k.k. popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, bądź też dopuszczenie się przez nią takiego przestępstwa w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo. Z kolei zmiany, jakie miałyby objąć art. 47 k.k., prowadzą do wyłączenia do odrębnego przypisu (§ 3 art. 47 proj.k.k.) podstawy prawnej uzasadniającej orzeczenie nawiązki, jaką jest skazanie sprawcy za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 k.k. lub art. 355 k.k., jeżeli sprawca był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia. Ponadto projektowany przepis przewiduje wprowadzenie minimalnej wysokości, w jakiej w takim wypadku miałyby być orzekana nawiązka na rzecz pokrzywdzonego, albo – w razie jego śmierci w wyniku wspomnianego przestępstwa – na rzecz osoby najbliższej, której sytuacja życiowa uległa znacznemu pogorszeniu wskutek śmierci pokrzywdzonego. Określa ją na kwotę 10 000 złotych. W sytuacji, gdy ustalenie takiej osoby nie jest możliwe, nawiązkę orzekałoby się nadal na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej. Bez zmiany pozostaje zaś maksymalna wysokość, w jakiej może być orzeczona nawiązka (tj. 100 000 zł zgodnie z art. 48 k.k.). Wreszcie w zakresie środków karnych omawiana propozycja nowelizacji Kodeksu karnego obejmuje również świadczenie pieniężne, o którym mowa w art. 39 pkt 7 k.k. Artykuł 49 § 2 k.k. po nowelizacji ustawą z dnia 22 maja 2014 r. miałyby stanowić podstawę obligatoryjnego (a nie jak dotychczas – fakultatywnego) stosowania tego środka karnego. Zarazem przewiduje się wprowadzenie minimalnej wysokości takiego świadczenia w kwocie co najmniej 5000 złotych, a w razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 178a § 4 k.k. – co najmniej 10 000 złotych.

Powyższe wskazuje na to, że środki reakcji karnej zaproponowane w omawianym projekcie nowelizacji Kodeksu karnego zmierzają przede wszystkim w kierunku wprowadzania surowszych dolegliwości finansowych nakładanych na sprawcę, który popełnił przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, znajdując się w czasie tego czynu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia. Taki krok co do zasady wydaje się zasługiwać na uznanie. Dolegliwe konsekwencje finansowe w istocie mogą okazać się jedną ze skuteczniejszych

sankcji w walce z nietrzeźwymi kierującymi (przynajmniej w porównaniu z karą pozbawienia wolności, zwłaszcza orzeczoną z uwzględnieniem środka probacyjnego, o którym mowa w art. 69 § 1 k.k.). Pozytywnie należy ocenić również propozycję wprowadzenia minimalnej wysokości, w jakiej może być orzekana nawiązka¹³. Niemniej jednak określenie jej przez ustawodawcę na kwotę 10 000 złotych w praktyce może okazać się nie najlepszym rozwiązaniem, w szczególności przy uwzględnieniu realnych możliwości jej zapłaty przez niejednego skazanego¹⁴. Z drugiej strony, nie wydaje się, aby istniały jakiegokolwiek przeszkody w ustanowieniu szerokiej rozpiętości kwot, w jakich byłoby możliwe orzeczenie wspomnianego środka karnego. Co więcej, jak się zdaje, w pewnych przypadkach, w szczególności znajdujących uzasadnienie w statusie majątkowym i sytuacji osobistej danej osoby, nawet górna granica wysokości, do jakiej w obecnym stanie prawnym może być orzekana nawiązka (tj. 100 000 zł), może okazać się bardziej symboliczną niż rzeczywiście odczuwalną dolegliwością finansową. A temu celowi, oprócz pierwszoplanowego, jakim jest rekompensata pokrzywdzonemu, winno służyć również orzekanie tego środka karnego¹⁵.

Projektodawca, kładąc szczególny nacisk na „system zadośćuczynienia ofiarom wypadków”¹⁶, równocześnie zdecydował się na rezygnację z prostego zaostrzania kar (przez podniesienie górnej granicy ustawowego zagrożenia). Nie są zatem zgodne z prawdą „doniesienia” przekazywane przez media, jakoby drogą prowadzącą ku ograniczeniu przypadków przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących, było zaostrzenie kar za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia¹⁷. Co więcej, jak zaznaczono *expressis verbis* w Uzasadnieniu do projektu nowelizacji Kodeksu karnego z dnia 22 maja 2014 r.: „W przekonaniu projektodawcy reakcja polegająca na zwiększaniu surowości sankcji karnej poprzez zaostrzanie granic wymiaru kary nie stanowi bowiem efektywnego i uzasadnionego rozwiązania, toteż kierunek zmian powinien być związany z alternatywnymi koncepcjami”. W założenia dotyczące efektywności zwalczania przestępstw drogowych popełnianych przez

¹³ O dotychczasowych wątpliwościach związanych z brakiem takiego zapisu w k.k. – por. W. Cieślak [w:] *Kary i środki karne. Poddanie sprawy próbie. System Prawa Karnego, Tom 6*, red. M. Melezini, C.H. Beck, Warszawa 2010, s. 797-798.

¹⁴ Por. także P. Szymaniak, *Związane ręce sądów to nie sposób na promile*, „Dziennik - Gazeta Prawna” z dni 10-12 stycznia 2014 r., nr 6, s. B8-B9.

¹⁵ *Ibidem*, 773-784, a także: M. Szewczyk [w:] G. Bogdan, Z. Cwiągalski, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Komentarz. Część ogólna, Tom I – komentarz do art. 1-116 k.k.*, wyd. 4, Wolters Kluwer, Warszawa 2012, s. 721.

¹⁶ Por. Uzasadnienie do projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw w wersji z dnia 22 maja 2014 r., s. 7.

¹⁷ Por. np. M. Wilgocki, PAP, *Wyższe kary dla pijanych kierowców*, „Gazeta Wyborcza” z dnia 11 czerwca 2014 r., nr 134, s. 5.

nietrzeźwych kierujących nie wpisała się ostatecznie także idea rezygnacji z możliwości stosowania warunkowego zawieszenia kary pozbawienia wolności wobec sprawców przestępstw określonych w art. 173 § 3 i 4 lub w art. 177 § 2 k.k., „popelnionych w warunkach określonych w art. 178 § 1 k.k.”¹⁸, pomimo wcześniejszych zapowiedzi rządu o potrzebie takiego właśnie traktowania „nietrzeźwych kierujących”¹⁹. Natomiast projektodawca swoje stanowisko w tej mierze uzasadnił odwołaniem się do ogólnych założeń przyświecających reformie prawa karnego, w tym w szczególności zaprezentowanych w projekcie nowelizacji Kodeksu karnego z maja 2014 r.²⁰

W odniesieniu do postulatów dotyczących surowszego karania sprawcy przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, należy podzielić pogląd upatrujący efektywności reakcji karnej bardziej w nieuchronności kary niż prostym zaostrzaniu granic odpowiedzialności karnej²¹. Z tego względu na uznanie zasługuje również odrzucenie koncepcji prowadzącej do rezygnacji z możliwości warunkowego zawieszenia kary pozbawienia wolności w opisanych wyżej przypadkach. W obliczu danych kryminologicznych dotyczących faktycznego wykonania kary pozbawienia wolności²², rozwiązanie takie tylko pozornie oznaczałoby „nieuchronność karania”. Godna poparcia wydaje się natomiast propozycja upatrująca skuteczności zwalczania procederu prowadzenia

¹⁸ Propozycja związana z dodaniem § 5 do art. 69 k.k. o odpowiednim brzmieniu została przedstawiona w powołanym już projekcie poselskim PiS (druk sejmowy nr 2169).

¹⁹ Prezes Rady Ministrów w swoim wystąpieniu z dnia 7 stycznia 2014 r. stwierdził, że projektowana wówczas nowelizacja zmierza w kierunku: „(...) tzw. dużej zmiany w kodeksie karnym, która powinna spowodować, że generalnie korzystanie z tej formy kary, jaką jest kara w zawieszeniu, będzie dość wyraźnie ograniczone i będzie to również dotyczyło tych kierowców jeżdżących pod wpływem alkoholu”, *Obowiązkowy alkomat w każdym samochodzie? Rząd chce zaostrzyć przepisy*, PAP, „Newsweek Polska” (e-wydanie) z dnia 7 stycznia 2014 r. Artykuł dostępny na stronie: <http://polska.newsweek.pl/pijani-kierowcy-co-zmieni-sie-w-prawie-newsweek-pl,artykuly,278314,1.html> (dostęp dnia 16 lipca 2014 r.).

²⁰ Por. projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (w zakresie zmian w części ogólnej k.k. bazujący na rozwiązaniach projektu nowelizacji k.k. opracowanej przez Komisję Kodyfikacyjną Prawa Karnego), dostępny na stronie: <http://legislacja.rcl.gov.pl/lista/2/projekt/194900>. Projekt został przekazany do Sejmu w dniu 15 maja 2014 r.

²¹ P. Szymaniak, *Związane ręce sądów...*, *op. cit.*, s. B8-B9.

²² Zgodnie z informacją ministra sprawiedliwości: „W Polsce jest około 85 tysięcy osadzonych, prawie siedem tysięcy osób objęto dozorem elektronicznym, ale aż 71 tysięcy skazanych oczekuje na wykonanie kary pozbawienia wolności. Ponad 300 tysięcy osób skazano dwukrotnie w zawieszeniu, a 100 tysięcy skazanych wyrok w zawieszeniu usłyszało po raz pierwszy” – tak: D. Pisarek, *Biernacki zapowiada rewolucję w Kodeksie karnym*, „Rzeczpospolita” (e-wydanie) z dnia 20 września 2013 r., artykuł dostępny na stronie: <http://www.rp.pl/artykul/1050109.html> (dostęp dnia 16 lipca 2014 r.). Por. także: T. Szymanowski, *Przestępczość i polityka karna w Polsce w świetle faktów i opinii społeczeństwa w okresie transformacji*, Wolters Kluwer, Warszawa 2012, s. 94 i 117-139; *idem*, *Efektywność systemu penitencjarnego w Polsce – stan obecny i perspektywy*, artykuł dostępny na stronie: <http://www.wroclaw.so.gov.pl/downloads/konferencja/Teodor%20Szymanowski.pdf> (dostęp dnia 16 lipca 2014 r.). Dane dotyczące osadzonych przebywających w jednostkach penitencjarnych według stanu na dzień 30 września 2012 r., podane przez Służbę Więzienną, dostępne są również na stronie: http://www.sw.gov.pl/Data/Files/001c169lidz/2012_wrzesien_statystyka_biezaca.pdf (dostęp dnia 16 lipca 2014 r.).

pojazdów przez osoby z orzeczoną zakazem ich prowadzenia (czyli w praktyce najczęściej bez posiadania stosownego uprawnienia²³) w penalizacji takiego zachowania przez Kodeks karny.

Temu oczekiwaniu wychodzi naprzeciw także omawiany projekt nowelizacji Kodeksu karnego z dnia 22 maja 2014 r. Zakłada on mianowicie wprowadzenie nowego typu czynu zabronionego, polegającego na prowadzeniu pojazdu mechanicznego na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pomimo cofnięcia uprawnień do prowadzenia pojazdów na mocy decyzji właściwego organu. Przepięstwo to byłoby zagrożone grzywną, karą ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do 2 lat (art. 180a proj.k.k.). W aktualnym stanie prawnym opisany czyn nie jest penalizowany jako taki. Kodeks wykroczeń przewiduje jedynie w art. 94 § 1 odpowiedzialność za prowadzenie pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu przez osobę nieposiadającą uprawnień do tego. Zakres kryminalizacji jest więc w tym przypadku szerszy, jako że może on obejmować nie tylko wypadki, w których dana osoba nie ma żadnego uprawnienia stwierdzonego odpowiednim dokumentem bądź posiada wprawdzie uprawnienia, lecz do kierowania pojazdem innej kategorii niż faktycznie przez nią prowadzony, ale również sytuacje, gdy wobec niej „orzeczone zakaz prowadzenia pojazdów lub zatrzymano prawo jazdy albo inny odpowiedni dokument, a także cofnięto takie uprawnienia”²⁴. Natomiast w art. 244 k.k. jest mowa o przestępie nie stosowania się do orzeczonego przez sąd tytułem środka karnego zakazu, w tym zakazu dotyczącego prowadzenia pojazdów, za co grozi kara pozbawienia wolności do lat 3. W tym stanie rzeczy może pojawić się pytanie o wzajemną relację, w jakiej pozostawałyby wspomniane przepisy Kodeksu karnego – tj. projektowany art. 180a i art. 244 k.k., w sytuacji, gdy cofnięcie uprawnień do prowadzenia pojazdu mechanicznego wiązało się z niezastosowaniem się do orzeczonego środka karnego w postaci odpowiedniego zakazu. Przyjąć jednak należy, że prowadzenie pojazdu mechanicznego „pomimo cofnięcia uprawnień”, jeżeli będzie się wiązało z orzeczeniem środka karnego, o którym mowa w art. 39 pkt 3 k.k., będzie oznaczało niezastosowanie się do orzeczonego zakazu, wobec czego art. 244 k.k. w tej części przepisu zostanie skonsumowany przez art. 180a k.k. Oczywiście możliwa jest także sytuacja, w której pomiędzy wspomnianymi przepisami kodeksu karnego

²³ Sformułowanie „najczęściej” wynika stąd, że istnieje możliwość „obejścia” orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów w tych sytuacjach, w których objęto nim jedną kategorię pojazdów, a dana osoba ubiega się o wydanie duplikatu na inną kategorię – o tym także: P. Szymaniak, *Odbieranie prawa jazdy to fikcja*, „Dziennik - Gazeta Prawna” z dnia 7 stycznia 2014 r., nr 3, s. B5.

²⁴ Por. R.A. Stefański, *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Wolters Kluwer, 2011, s. 483-493, por. także: M. Budyn-Kulik [w:] *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. M. Mozgawa, wyd. II, Wolters Kluwer, Warszawa 2009, s. 339-340.

będzie zachodził rzeczywisty właściwy zbieg przepisów, co może mieć miejsce np. w przypadku, gdy wobec sprawcy „złapanego” na prowadzeniu pojazdu mechanicznego (pomimo cofnięcia uprawnień do tego) w ramach prowadzonej przez siebie działalności w zakresie świadczenia usług transportowych (np. przewozu taksówkowego) orzeczono równocześnie zakaz prowadzenia takiej działalności gospodarczej. W takim przypadku art. 244 k.k. nie wydaje się być do pominięcia w kwalifikacji prawnej.

Rządowa propozycja zmian objęła również przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami²⁵. W świetle zapisów projektu z dnia 22 maja 2014 r. przewiduje się wprowadzenie dodatkowego ograniczenia w zakresie uprawnienia do prowadzenia pojazdu, jakim ma być obowiązek jego wyposażenia w blokadę alkoholową (art. 13 ust. 5 pkt 7 ustawy o kierujących pojazdami w projektowanej wersji). W wypadku stwierdzenia na podstawie prawomocnego mandatu karnego, wyroku sądowego lub orzeczenia organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym nieprzestrzegania tego obowiązku, zgodnie ze znowelizowanym art. 103 ust. 1 pkt 5 powołanej ustawy, będzie wydawana przez starostę decyzja administracyjna o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami. Konsekwencją powyższej zmiany jest zarazem propozycja nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym²⁶, w której mają się znaleźć definicje legalne pojęć: „blokada alkoholowa” oraz „kalibracja blokady alkoholowej”. W myśl art. 2 pkt 84 prawa o ruchu drogowym blokada alkoholowa oznaczałaby: „Urządzenie techniczne blokujące działanie silnika pojazdu silnikowego i pojazdu szynowego w przypadku, gdy poziom alkoholu w wydychanym przez kierującego powietrzu wynosi co najmniej 0,1 mg alkoholu w 1 dm³”. Kolejny punkt tego artykułu wyjaśnia zaś, że kalibracja takiego urządzenia obejmuje: „Ogół czynności służących wzorcowaniu blokady alkoholowej oraz regulacji tego urządzenia w sposób umożliwiający spełnienie wymagań, o których mowa w art. 2 pkt 84”. Jednocześnie odstąpiono od pierwotnie lansowanego pomysłu, aby w każdym poruszającym się po drodze publicznej pojeździe mechanicznym znajdowało się urządzenie służące do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu (tzw. alkomat)²⁷. Ta ostatnia koncepcja była zresztą wyjątkowo niefortunna, wobec czego szybko przepadła pod lawiną krytyki, i to padającej zarówno ze strony przedstawicieli przemysłu motoryzacyjnego, jak i potencjalnych, „przymusowych” użytkowników takich urządzeń, a nawet ich

²⁵ Dz.U. Nr 30, poz. 151, ze zm.

²⁶ Tekst jedn.: Dz.U. z 2012 r., poz. 1137, ze zm.

²⁷ O takiej propozycji poinformował opinię publiczną Prezes Rady Ministrów w swoim wystąpieniu w dniu 7 stycznia 2014 r. – por. *Nowe kary dla pijanych kierowców*, „Super Nowości” z dnia 8 stycznia 2014 r. za: TVN 24/PS, s. 5, a także: *Obowiązkowy alkomat w każdym samochodzie?* PAP, „Newsweek Polska” (e-wydanie), op. cit.

producentów²⁸. Jedyne, co w tym względzie pozostaje docenić, to niebywała ufność, jaką wobec kierujących pojazdami wykazał się Prezes Rady Ministrów, gdy wspominając o tym przedsięwzięciu, zasygnalizował, że wprowadzie: „Nie będzie obowiązku korzystania z alkomatu, ale obowiązek posiadania alkomatu”, który – jak sądzą ustawodawcy – „(...) spowoduje radykalny wzrost korzystania z tego urządzenia prewencyjnie przez samych kierowców”²⁹.

W kwestii zaś montażu alkolocków, jak zwykle się nazywać urządzenia służące do blokady działania silnika, w zasadzie zaaprobować należy rozwiązanie ograniczające obowiązek montowania takiego urządzenia jedynie do określonych przypadków. Z punktu widzenia techniki legislacyjnej, właściwsze wydaje się jednak zamieszczenie zapisu, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 5 projektu, w ust. 1 pkt 1 (odpowiednio oznaczając kolejno lit. d) przypadek, w którym jest mowa o wydawanej przez starostę decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami w razie „stwierdzenia” przez ten organ pewnych okoliczności uzasadniających takie rozstrzygnięcie. Oczywiście wyłącznie wówczas, gdy intencją projektodawcy było rzeczywiście wydanie takiej decyzji dopiero w razie „stwierdzenia” nieprzestrzegania przez daną osobę ograniczenia do prowadzenia pojazdów wyposażonych w alkolock. Ustalenia tego, zgodnie z powołanym przepisem, starosta dokonuje „na podstawie prawomocnego mandatu karnego, wyroku sądowego lub orzeczenia organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym”. Jednocześnie w myśl art. 103 ust. 7 proj. ustawy o kierujących pojazdami wpis informacji o powyższym ograniczeniu byłby dokonywany z urzędu (w formie wymiany prawa jazdy) przez starostę wydającego decyzję o przywróceniu uprawnień do kierowania pojazdami po ustaniu zakazu prowadzenia pojazdów albo ustaniu przyczyny, o której mowa w art. 103 ust. 1 pkt 5 proj. powołanej ustawy. Z powyższego wynika, że ograniczenie dotyczące alkolocka jest wpisywane (z urzędu przez starostę) podczas ubiegania się danej osoby o przywrócenie prawa do prowadzenia pojazdu po ustaniu: albo zakazu prowadzenia pojazdu (co oczywiste), albo przeszkody w postaci nie przestrzegania ograniczenia do prowadzenia pojazdu wyposażonego w takie urządzenie (co już mniej klarowne). W tym miejscu pojawia się pytanie, w jaki sposób w tym drugim przypadku starosta dokonuje ustalenia, że „odpadła przyczyna, o której mowa w art. 103 ust. 1 pkt 5 proj. ustawy o kierujących pojazdami (czyli nieprzestrzegania wspomnianego ograniczenia)? Nie chodzi przecież o odpowiedni wpis w prawie jazdy (który *de facto* dana osoba już posiada, skoro nie przestrzegала ograniczenia),

²⁸ *Obowiązkowy alkomat w każdym samochodzie?*, op. cit.

²⁹ *Ibidem*.

ale o prowadzenie pojazdu bez alkolocka, pomimo że miała ona prawo jedynie do prowadzenia pojazdu w niego wyposażonego. „Ustanie przyczyny”, które stwierdza starosta, jak z tego wynika należałoby utożsamiać z faktem wyposażenia pojazdu w takie urządzenie. Taki wniosek wydaje się jednak nielogiczny, zwłaszcza w tych przypadkach, w których dana osoba nie posiada pojazdu albo posiada ich kilka. W pierwszej sytuacji u takiej osoby w ogóle nie mogłaby „odpaść przeszkoda, o której mowa w art. 103 ust. 1 pkt 5”, w drugiej z kolei, przyczyna ustalaby dopiero po wyposażeniu wszystkich pojazdów w stosowne urządzenie, co nie wydaje się potrzebne (nieuprawnione jest bowiem jedynie prowadzenie pojazdu niewyposażonego w urządzenie blokujące pracę silnika).

Poza tym niejasna jest potrzeba uprzedniego „stwierdzenia” przez starostę (przed wydaniem decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnienia do prowadzenia pojazdu) nieprzestrzegania wspomnianego ograniczenia, jeżeli podstawą prawną, z której ma ono wynikać, będzie prawomocny mandat karny, wyrok sądowy lub orzeczenie organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym. Omawiany projekt ustawy z dnia 22 maja 2014 r. nie pozwala na rozwianie tych wątpliwości, ponieważ nie przewiduje żadnych szczegółowych rozwiązań w tej kwestii. Pewien niepokój może również budzić uznanie za wystarczającą podstawę prawną do wydania takiej decyzji samego orzeczenia organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym.

III. Postulaty *de lege ferenda*

Propozycje zaprezentowane w projekcie ustawy o zmianie Kodeksu karnego oraz niektórych innych ustaw z dnia 22 maja 2014 r., chociaż w przeważającej większości wydają się wypełniać deklarowane cele, to bez wątpienia nie wyczerpują jednak pełnej gamy rozwiązań prawnych, których wcielenie w życie w postaci obowiązujących przepisów służyłoby poprawie efektywności zwalczania przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnionych przez kierujących znajdujących się w stanie nietrzeźwości lub odurzenia. Odnosi się to w szczególności do jeszcze jednej płaszczyzny (poza surowszym karaniem – z jednej strony, a swoiście postrzeganą prewencją – jak w przypadku alkolocków – z drugiej). Mowa tutaj o obszarze legislacyjnym związanym z dążeniem do ochrony społeczeństwa przed osobami kierującymi pojazdami w takim stanie. I bynajmniej nie chodzi przy tym o możliwość orzeczenia środka zabezpieczającego, o którym mowa w art. 96 k.k., którego zastosowanie – o czym warto przypomnieć – jest zdeterminowane skazaniem sprawcy na karę pozbawienia wolności bez warunkowego zawieszenia jej wykonania za

przestępstwo popełnione w związku z uzależnieniem od alkoholu lub innego środka odurzającego, przy równoczesnym istnieniu wysokiego prawdopodobieństwa ponownego popełnienia przestępstwa związanego z tym uzależnieniem (art. 96 § 1 k.k.), a nadto także wystąpieniem ogólnych przesłanek uzasadniających orzeczenie środka zabezpieczającego, o których mowa w art. 93 k.k.³⁰, ile raczej o te instrumenty prawne, których zadaniem jest niedopuszczenie do wydawania uprawnień do kierowania pojazdami osobom mogącym stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji (nie tylko z uwagi na prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego).

Taki kierunek w aktualnym stanie prawnym obrał ustawodawca, wprowadzając rozporządzenie z dnia 1 kwietnia 2005 r. – w sprawie badań psychologicznych kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujących pracę na stanowisku kierowcy³¹. Przewiduje ono możliwość skierowania na badanie psychologiczne osoby, która kierowała pojazdem w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środka działającego podobnie jak alkohol bądź przekroczyła liczbę 24 punktów otrzymanych na podstawie art. 130 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (§ 2 ust. 1 rozporządzenia). Decyzję o skierowaniu na takie badanie wydaje komendant powiatowy (miejski, rejonowy) Policji, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia, w którym osoba dopuściła się tego czynu. W świetle powyższego aktu prawnego badanie takie przeprowadza uprawniony psycholog³², który w szczególności dokonuje oceny cech osobowości, sprawności intelektualnej tudzież sprawności psychofizycznej. Na podstawie badania psycholog transportu wydaje opinię (orzeczenie psychologiczne) stwierdzającą istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem, względnie, gdy było to objęte zakresem badania, o ewentualnym istnieniu przeszkód do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.

³⁰ Wypada dodać, że ten ostatni wymóg nie jest przyjmowany w doktrynie prawa karnego bezkrytycznie – por. Por. A. Kwieciński, *Lecznicze środki zabezpieczające w polskim prawie karnym i praktyka ich wykonywania*, Kolonia Limited, Wrocław 2009, s. 93-94. Za jego przyjęciem może przemawiać orzecznictwo sądowe, w którym wyrażono pogląd, że: „Przepis art. 93 k.k. ma charakter ogólnej normy gwarancyjnej, stosowanej do wszystkich środków zabezpieczających (...)” – postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 10 listopada 2011 r., II KK 252/11, „Palestra” 2012, nr 1–2, s. 140.

³¹ Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 1 kwietnia 2005 r. – w sprawie badań psychologicznych kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujących pracę na stanowisku kierowcy, Dz.U. Nr 69, poz. 622, ze zm.

³² Uprawniona do przeprowadzenia takiego badania jest osoba, która posiada tytuł zawodowy magistra uzyskany na kierunku psychologia, ukończyła z wynikiem pozytywnym podyplomowe studia w zakresie psychologii transportu prowadzone przez uczelnię prowadzącą studia wyższe na kierunku psychologia, nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów oraz została wpisana do ewidencji uprawnionych psychologów (art. 87 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. – o kierujących pojazdami, Dz.U. Nr 30, poz. 151, ze zm.).

Powyższe rozporządzenie należy bez wątpienia ocenić jako krok ustawodawcy uczyniony w dobrym kierunku, skoro w praktyce oznacza ono bardziej wnikliwą analizę tych przypadków, w których kierująca pojazdem osoba była w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Niemniej jednak wydaje się, że wskazanym byłoby poszerzenie podmiotów poddawanych takim badaniom psychologicznym. Dotyczy to w szczególności osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami, które nie przekroczyły pewnego wieku (np. 25 lat)³³. Powinny one zostać obligatoryjnie objęte koniecznością przeprowadzenia takiego badania. Za słuszością tego rozwiązania powinny przemawiać nie tylko psychologiczne uwarunkowania związane z procesem rozwoju osobowości oraz kształtowaniem się postaw moralnych i społecznych³⁴, ale przede wszystkim statystyki policyjne, z których jednoznacznie wynika, że najwięcej wypadków drogowych (w stosunku do ogólnej populacji w danej grupie wiekowej) powodują właśnie kierujący w wieku 18-24 lat³⁵.

Ponadto pewien niedosyt może rodzić ograniczenie postępowania, o którym mowa w art. 82 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, jedynie do możliwości wydania przez uprawnionego psychologa orzeczenia stwierdzającego istnienie bądź brak przeciwwskazań do prowadzenia pojazdów przez daną osobę. Z podobnego założenia wyszedł zresztą pomysłodawca jednego z projektów poselskich, sugerując dodanie nowego przepisu (art. 82a) do powołanej ustawy w następującym brzmieniu³⁶:

„1. Kierujący motorowerem, pojazdem silnikowym lub tramwajem, prawomocnie skazani wyrokiem sądu za kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka działającego podobnie do alkoholu, przed przeprowadzeniem badania

³³ Granicę wieku kierujących – do 25 lat, jako potencjalnie stwarzającym największe ryzyko spowodowania wypadku drogowego, najczęściej przyjmują także zakłady ubezpieczeń, przewidując dla takich osób podwyższenie składki na ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

³⁴ W psychologii rozwojowej mówi się o tzw. okresie młodzieńczym, przypadającym (jak się zazwyczaj przyjmuje) na wiek 19-25 lat. Por. K.M. Czarnecki, *Psychologia rozwojowa: osobowości i zachowania człowieka*, WSH, Sosnowiec 2007, s. 94-100, a także koncepcja psychopatologii rozwojowej Cicchettiiego dotycząca kształtowania się zaburzeń związanych z używaniem alkoholu – L. Cierpiałkowska, *Modele genetyczne i koncepcje psychologiczne zaburzeń związanych z używaniem alkoholu*, [w:] *Psychologia uzależnień – alkoholizm*, L. Cierpiałkowska, M. Ziarko, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2010, s. 116.

³⁵ Przykładowo w 2012 r. doszło do spowodowania 6526 wypadków, czyli 17,3% ogółu wypadków drogowych, przypadających na populację w kategorii wiekowej 18-24 lat. Kryterium populacji w danej grupie wiekowej wynika z nierównomiernej rozpiętości granic w różnych grupach wiekowych (w podanej rozpiętość jest najmniejsza). Por. Raport „Wypadki drogowe w 2012 r.” dostępny na stronie Komendy Głównej Policji (plik PDF, s. 32 i 72): <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html> (dostęp dnia 2 lipca 2014 r.) Na wskazanej stronie internetowej dostępne są również raporty dotyczące wypadków drogowych z wcześniejszych lat.

³⁶ Projekt poselski PSL ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustawy (druk sejmowy 2182), s. 3. Dokument dostępny na stronie internetowej Sejmu pod adresem: www.sejm.gov.pl (dostęp dnia 11 lipca 2014 r.).

psychologicznego, o którym mowa w art. 82, zobowiązani są odbyć terapię uzależnień od alkoholu.

2. Terapię, o której mowa w ust. 1, odbywać się będzie w rejonowej poradni psychologicznej właściwej ze względu na miejsce zamieszkania kierującego w wymiarze 2 godzin tygodniowo przez dwa kolejne miesiące.

3. Terapię przeprowadza się na koszt kierującego.”.

Takiemu podejściu – przynajmniej co do zasady – należałoby zawtórować, z tym jednak zastrzeżeniem, że po dokonaniu modyfikacji pewnych założeń leżących u jego podstaw. Odnoszą się one zwłaszcza do wymogu „odbycia terapii uzależnień od alkoholu”. Pomijając już oczywiste przeoczenie, że uzależnienie może być spowodowane nadużywaniem innej niż alkohol substancji odurzającej, to nie do końca przekonująca wydaje się sama idea poddawania określonych w tym przepisie osób z problemami alkoholowymi od razu terapii odwykowej (bo zapewne taką właśnie miał na myśli pomysłodawca projektu poselskiego, skoro wymaga spełnienia przesłanki w postaci istniejącego uzależnienia). Tymczasem słuszne wydaje się raczej bardziej zindywidualizowane podejście, uwzględniające nie tylko przypadki zależności od (ujętej *sensu largo*) substancji odurzającej, ale również sytuacje, w których osoba np. skazana za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości nie wykazuje wprawdzie oznak uzależnienia od alkoholu, jednak ma tendencję do ryzykownego używania takiej substancji i nad wyraz „słabą wolę” przy podejmowaniu decyzji o rezygnacji z prowadzenia pojazdu po uprzednim spożyciu alkoholu. Takich osób – jak można założyć – będzie zresztą więcej, aniżeli cierpiących na poważne zaburzenia psychiczne i zachowania spowodowane uzależnieniem od alkoholu lub innej substancji odurzającej³⁷. Wobec tego należałoby rozważyć wprowadzenie szerszej ujętego obowiązku w postaci poddania się albo odpowiedniej terapii, albo oddziaływaniu korekcyjno-edukacyjnemu, co swoją drogą, zważywszy na zindywidualizowany charakter takiego oddziaływania, spełniałoby cele, jakim mają służyć zakrojone na szeroką skalę kampanie medialne.

Można również odnieść wrażenie, że sam fakt uczynienia przestępstwa z prowadzenia pojazdu bez wymaganego uprawnienia, chociaż z pewnością jest dobrym rozwiązaniem, to jednak niewystarczającym. Prowadzi ono bowiem do odpowiedzialności na zasadach przewidzianych w Kodeksie karnym (czyli – w pewnym uproszczeniu – stwarza możliwość surowszego karania takiej osoby), co – zważywszy na mogące pojawiać się w niektórych

³⁷ Uzależnienie od substancji alkoholowych jest traktowane jako choroba (jest zaburzeniem psychicznym i zaburzeniem zachowania). W 10. edycji Międzynarodowej Klasyfikacji Chorób, Urazów i Przyczyn Zgonów (ang. *International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems – ICD 10*) zaburzenia związane z nadużywaniem alkoholu zostały oznaczone kodem F10 (z dalszymi podkategoriami).

przypadkach problemy z wykonaniem nałożonej kary – niekoniecznie zapobiegnie takim incydentom. Warto byłoby także zapewnić jego wykonanie przez wprowadzenie możliwości orzeczenia dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów w przypadku ponownego zatrzymania osoby za prowadzenie pojazdu, pomimo cofnięcia uprawnień do tego (tj. za przestępstwo, o którym mowa w art. 180a proj. k.k.). Projekt z dnia 22 maja 2014 r. przewiduje jedynie obligatoryjne orzeczenie przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w wypadku prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, m.in. wtedy, gdy sprawca dopuścił się tego czynu w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo (tj. art. 178 § 4 k.k., do którego odsyła art. 42 § 3 k.k. w brzmieniu zaproponowanym w projekcie).

Wreszcie na zakończenie godny wysunięcia wydaje się jeszcze jeden postulat, a mianowicie uczynienia z faktu znajdowania się sprawcy w czasie czynu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia okoliczności uzasadniającej surowszy wymiar kary (podobnie jak to jest w przypadku wykroczeń³⁸). Działanie substancji odurzających (*sensu largo*), ich wpływ na mechanizm decyzyjny i nade wszystko na procesy związane ze sterowaniem zachowania przez sprawcę nie budzą chyba żadnych wątpliwości. Na temat negatywnych skutków alkoholu i innych środków odurzających tudzież ich charakteru jako jednego z ważniejszych czynników kryminogennych wskazuje się od wielu lat w fachowym piśmiennictwie³⁹. Z kolei fakt dobrowolnego wprawienia się w stan nietrzeźwości lub odurzenia powinien nie tylko uzasadniać karanie sprawcy, ale także być brany pod uwagę jako swoisty „czynnik sprawczy”. Tymczasem w aktualnym stanie prawnym nabiera on znaczenia wyłącznie w odniesieniu do wybranych przestępstw, w tym przede wszystkim skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (por. art. 178, art. 178a § 1 i 4, 179, 180, a także art. 357 § 1 k.k.). Postulat w tym zakresie, co wypada zastrzec w tym miejscu, chociaż *prima facie* stanowi wyraz prostego opowiedzenia się za zasadą ochronną, to w rzeczywistości (przy wprowadzeniu odpowiednich regulacji sankcjonujących popełnienie przestępstwa w stanie nietrzeźwości lub odurzenia w ramach przepisów dotyczących zasad odpowiedzialności, przewidzianych części ogólnej Kodeksu karnego⁴⁰) potwierdza jedynie jej

³⁸ Por. art. 33 k.k., tekst jedn.: Dz.U. z 2013 r., poz. 482, ze zm.

³⁹ Dotyczy to publikacji zarówno z zakresu kryminologii, jak i innych dziedzin - m.in. socjologii czy nawet psychopatologii. Por. np.: M. Ciosek, *Psychologia sądowa i penitencjarna*, LexisNexis, Warszawa 2003, s. 149; B. Hołyst, *Kryminologia*, wyd. IX rozszerzone, LexisNexis, Warszawa 2007, s. 749-810; J. Błachut, A. Gaberle, K. Krajewski, *Kryminologia*, Arche, Gdańsk 2006, s. 384-413.

⁴⁰ W tym względzie propozycję konkretnego rozwiązania prawnego autorka niniejszego artykułu przedstawiła w swoim wystąpieniu poświęconym problematyce podstaw odpowiedzialności karnej za

prymat nad zasadą winy (o której w przypadku przedstawionym w art. 31 § 3 k.k. nie może być mowy).

IV. Podsumowanie

Reasumując, rozwiązania zaproponowane w projekcie rządowym z dnia 22 maja 2014 r. o zmianie Kodeksu karnego oraz niektórych innych ustaw wydają się przemyślane i w zasadzie zasługują na uznanie. W przeciwieństwie do zgłaszanych zbyt pochopnie bardziej rewolucyjnych koncepcji zmian omawiana nowelizacja nie forsuje pomysłów trudnych do wykonania (jak w przypadku alkomatów), czy z gruntu skazanych na niepowodzenie (np. bezwzględna rezygnacja z możliwości warunkowego zawieszenia kary). Przewidziane w niej zapisy nie są przy tym z całą pewnością nadmiernie radykalne, a przez to i niełatwe do zaakceptowania, jak mogłoby to mieć miejsce np. w razie wprowadzenia obligatoryjnej konfiskaty pojazdów osobom skazanym za przestępstwo określone w art. 173, 174 lub 177 k.k., popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub gdy sprawca zbiegł z miejsca zdarzenia⁴¹. Zresztą zarzucenie tego pomysłu wiązało się z trafnym spostrzeżeniem, że w wielu przypadkach, w których dochodzi do wypadku ze skutkiem śmiertelnym lub ciężkim uszczerbkiem na zdrowiu, pojazd ulega całkowitemu zniszczeniu, albo przynajmniej bardzo poważnemu uszkodzeniu, co w bardzo wysokim stopniu obniża jego wartość⁴². Z kolei pomysł dotyczący możliwości zastąpienia przepadku pojazdu nawiązką, w sytuacji, w której „szczególne względy przemawiają przeciwko orzeczeniu przepadku pojazdu”, wzbudził obawy co do nadmiernej częstotliwości odwoływania się przez

przestępstwo popełnione w stanie odurzenia, zaprezentowanym podczas konferencji nt.: „Przewodnie idee nowelizacji Kodeksu Karnego w 80-lecie pierwszej kodyfikacji Polski Odrodzonej”, która odbyła się w Krakowie w dniach 16-18 czerwca 2013 r. (materiały z konferencji są aktualnie w opracowaniu).

⁴¹ Takim pomysłem jest zaproponowana w projekcie poselskim PiS (druk 2169) propozycja dotycząca nadania art. 178 k.k. następującego brzmienia:

„§ 2. W wypadku określonym w § 1, jeśli skutkiem popełnienia przestępstwa jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, orzeka się przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę. Art. 44 § 5 i 8 stosuje się odpowiednio.

§ 3. W wypadku, gdy pojazd mechaniczny, o którym mowa w § 2, nie jest własnością sprawcy bądź nie można orzec jego przepadku z innych przyczyn faktycznych lub prawnych, sąd orzeka przepadek równowartości tego pojazdu.

§ 4. Jeżeli pojazd mechaniczny, o którym mowa w § 2, stanowi współwłasność, orzeka się przepadek udziału należącego do sprawcy lub przepadek równowartości tego udziału.

§ 5. Jeżeli szczególne względy przemawiają przeciwko orzeczeniu przepadku pojazdu mechanicznego lub jego równowartości, sąd zamiast przepadku orzeka nawiązkę.”. Por. także w tej kwestii Stanowisko Rządu RP do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (druk 2169) oraz do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustawy (druk 2182), op. cit., s. 3-4.

⁴² Stanowisko Rządu RP do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (druk 2169), op. cit., s. 3.

organy wymiaru sprawiedliwości do takiego uzasadnionego wyjątku⁴³, a ponadto wydaje się on nie do końca słuszny z racji podstawowych założeń, jakie przyświecają orzekaniu nawiązki, która nie może zastępować przepadku przedmiotów w sytuacji, gdy jego orzeczenie nie jest możliwe (w takiej sytuacji orzeka się przepadek równowartości przedmiotów). Z całą pewnością jednak należy docenić w tym miejscu determinację, z jaką środowiska polityczne, i to niezależnie od ich opcji, podejmują walkę o poprawę bezpieczeństwa na naszych drogach. To, czy jej skuteczność zapewni projekt ustawy o zmianie Kodeksu karnego oraz niektórych innych ustaw z dnia 22 maja 2014 r., będzie można ocenić dopiero wtedy, gdy stanie się on obowiązującym prawem. W przeciwnym razie nowelizacja ta, wbrew jej szumnej, medialnej nazwie okaże się nie „batem”, lecz różgą dla nietrzeźwych kierujących.

ABSTRACT

The article's subject is responsibility for alcohol and drug intoxicated driving. Author covers final results of public dispute concerning that issue. She presents governmental draft of law of 22nd May 2014 and two members' of parliament proposals either. She describes her own postulates *de lege ferenda* as well.

⁴³ *Ibidem*, s. 3-4.