

**UNIWERSYTET W BIAŁYMSTOKU**  
**WYDZIAŁ PRAWA**



Dorota Mieczkowska

**ZAKAZ PROWADZENIA POJAZDÓW**  
**W POLSKIM PRAWIE KARNYM W TEORII I PRAKTYCE**

Rozprawa doktorska napisana  
w Katedrze Prawa Karnego  
pod kierunkiem  
Prof. dr hab. Mirosławy Melezini

**Białystok 2016**

## SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów.....	5
<b>Wprowadzenie.....</b>	<b>7</b>
<b>Rozdział I. Ewolucja zakazu prowadzenia pojazdów w polskim prawie karnym</b>	
<b>    i prawie wykroczeń</b>	
§1. Pozbawienie prawa do prowadzenia pojazdów w prawie polskim okresie międzywojennego.....	16
§2. Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w prawie karnym Polski Ludowej.....	21
§3. Zakaz prowadzenia pojazdów w świetle kodeksu karnego z 1997 r. w pierwotnym brzmieniu.....	36
§4. Modyfikacje przepisów kodeksu karnego z 1997 r. w zakresie zakazu prowadzenia pojazdów wprowadzone na mocy nowelizacji.....	45
§5. Ewolucja zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń.....	59
<b>Rozdział II. Środek karny zakazu prowadzenia pojazdów w świetle aktualnego stanu prawnego</b>	
§1. Fakultatywny zakaz prowadzenia pojazdów (art. 42 § 1 k.k.).....	69
1. Zakres podmiotowy.....	69
2. Zakres przedmiotowy .....	80
3. Skazanie za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.....	104
§2. Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów orzekany na określony okres (42 § 2 k.k.).....	109
1. Przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów.....	109
2. Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów.....	141
§3. Obligatoryjny zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekany dożywotnio na podstawie art. 42 § 3 k.k.....	147
1. Przesłanki zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego dożywotnio.....	147
2. Charakter prawny zakazu .....	158
§4. Obligatoryjny zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekany dożywotnio na podstawie art. 42 § 4 k.k.....	161

### **Rozdział III. Formy prawne orzekania zakazu prowadzenia pojazdów**

§1. Uwagi ogólne.....	166
§2. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany obok kary.....	166
§3. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany w razie odstąpienia od wymierzenia kary.....	171
§4. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany tytułem środka probacyjnego (art. 67 § 3 k.k.).....	180
§5. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany tytułem środka zabezpieczającego (art. 99 § 1 k.k.).....	188

### **Rozdział IV. Okres zakazu prowadzenia pojazdów**

§1. Granice czasowe zakazu prowadzenia pojazdów.....	193
§2. Bieg okresu wykonywania zakazu.....	196
§3. Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy lub innego odpowiedniego dokumentu na poczet zakazu prowadzenia pojazdów.....	208
§4. Skrócenie okresu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów.....	217
§5. Zmiana orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów na zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową.....	228

### **Rozdział V. Dyrektywy sądowego wymiaru środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów**

§1. Ogólne dyrektywy sądowego wymiaru środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów.....	235
§2. Okoliczności szczególne wpływające na wymiar zakazu prowadzenia pojazdów.....	255
§3. Dyrektywy wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego jako łączny środek karny.....	271

### **Rozdział VI. Przedawnienie wykonania zakazu prowadzenia pojazdów i zatarcie skazania**

§1. Przedawnienie wykonania zakazu prowadzenia pojazdów.....	279
§2. Zatarcie skazania w przypadku orzeczenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów.....	283

## **Rozdział VII. Zakaz prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń**

§1. Charakter orzekałego zakazu prowadzenia pojazdów .....	295
§2. Przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w trybie fakultatywnym.....	305
§3. Przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w trybie obligatoryjnym.....	315
§4. Dyrektywy sądowego wymiaru środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów w świetle kodeksu wykroczeń .....	323

## **Rozdział VIII. Zakaz prowadzenia pojazdów w orzecznictwie sądów w latach 1999-2014 w świetle danych statystycznych**

§ 1. Metoda badań.....	333
§2. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany obok kar.....	333
1. Zakres orzekania zakazu prowadzenia pojazdów.....	333
2. Tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów.....	356
3. Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów.....	360
4. Skutki niestosowania się do orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów.....	367
§3. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany w innych formach prawnych.....	371

## **Rozdział IX. Zakaz prowadzenia pojazdów w świetle wyników badań aktowych**

§1. Metoda badań.....	376
§2. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.....	377
§3. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.....	386

<b>Podsumowanie.....</b>	<b>392</b>
Bibliografia.....	403
Spis tabel.....	457
Aneks- kwestionariusz.....	460

## Wykaz skrótów

Arch. Krym.	Archiwum Kryminologii
Biul. SN	Biuletyn Sądu Najwyższego
BMS	Biuletyn Ministerstwa Sprawiedliwości
CzPKiNP	Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych
Dem. Przeg. Praw.	Demokratyczny Przegląd Prawniczy
Dz.U.	Dziennik Ustaw
Dz.Urz. KGP	Dziennik Urzędowy Komendy Głównej Policji
Gaz. Praw.	Gazeta Prawnicza
Jur.	Jurysta
k.k.	kodeks karny
k.k.w.	kodeks karny wykonawczy
k.p.k.	kodeks postępowania karnego
k.w.	kodeks wykroczeń
KZS	Krakowskie Zeszyty Sądowe
lit.	litera
Mon. Pol.	Monitor Polski
MoP	Monitor Prawniczy
NP	Nowe Prawo
OSN	Orzecznictwo Sądu Najwyższego
OSNKW	Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Karno i Wojskowa
OSNPG	Orzecznictwo Sądu Najwyższego, Wydawnictwo Prokuratury Generalnej
OSNwSK	Orzecznictwo Sądu Najwyższego w Sprawach Karnych
OSP	Orzecznictwo Sądów Polskich
OSPika	Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowej
OTK-A	Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego, zbiór urzędowy, Seria A
PA	Problemy Alkoholizmu

Pal.	Palestra
PiP	Państwo i Prawo
PnD	Paragraf na drodze. Prawne i kryminalistyczne problemy ruchu drogowego
PP	Problemy Praworządności
Prob. Krym.	Problemy Kryminalistyki
p.r.d.	prawo o ruchu drogowym
Prok. i Pr.	Prokuratura i Prawo
PS	Przegląd Sądowy
PWP	Przegląd Więziennictwa Polskiego
RPEiS	Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny
Rzeczp.	Rzeczpospolita
SKKiP	Studia Kryminologiczne, Kryminalistyczne i Penitencjarne
Sł. MO	Służba MO
St. Praw.	Studia Prawnicze
WPP	Wojskowy Przegląd Prawniczy
ZKA	Zagadnienia Karno-Administracyjne
ZN ASW	Zeszyty Naukowe Akademii Spraw Wewnętrznych
ZW	Zagadnienia Wykroczeń

## Wprowadzenie

Współczesny świat oferuje człowiekowi szerokie możliwości w zakresie przemieszczania się nawet na znaczne odległości za pomocą różnorodnych form transportu. Gwałtowny rozwój motoryzacyjny, jaki miał miejsce na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat, korzystnie wpłynął na życie osobiste i zawodowe wielu osób, umożliwiając pokonywanie dużych odległości w coraz krótszym czasie. Intensyfikacja ruchu komunikacyjnego posiada jednak także negatywne oblicze, bowiem wraz ze zwiększeniem się liczby pojazdów na polskich drogach poważnie wzrosło ryzyko występowania zdarzeń komunikacyjnych. Obecnie problem zwalczania i zapobiegania przestępczości komunikacyjnej jest na tyle doniosły, że w istotnym stopniu wpływa na kształtowanie polityki karnej. Wypadki drogowe z udziałem nietrzeźwych kierowców przyciągają szczególnie uwagę mediów, które na bazie dramatyizmu indywidualnego przypadku kreują w oczach masowego odbiorcy poczucie lęku, zagrożenia oraz pewnej bezradności władzy państwowej w przeciwdziałaniu niebezpiecznym zdarzeniom drogowym. Tematyka przestępczości komunikacyjnej jest bliska każdemu uczestnikowi ruchu- każdy może tutaj stać się zarówno sprawcą czynu, jak i jego ofiarą. Ważne znaczenie odgrywa właściwie dobrany system środków reakcji prawnokarnej na popełnione przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Zakaz prowadzenia pojazdów pełni wśród nich wiodącą rolę, gdyż prowadzi do czasowego wyeliminowania sprawcy z uczestnictwa w ruchu w charakterze prowadzącego określony rodzaj lub rodzaje pojazdów.

Zakaz prowadzenia pojazdów orzeka się w związku z popełnionym przestępstwem lub wykroczeniem przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Środek ten stanowi odpowiedź na czyn sprawcy, a zarazem jest specyficznym rodzajem odpłaty za zachowanie naruszające w istotny sposób zasady bezpieczeństwa ruchu. Zakaz prowadzenia pojazdów poza funkcją sprawiedliwej odpłaty pełni także inne funkcje. W doktrynie wskazuje się, że celem bliższym zakazu prowadzenia pojazdów jest przede wszystkim prewencja, która sprowadza się do eliminacji z ruchu sprawcy przestępstwa komunikacyjnego, zapobiegając w ten sposób ewentualnym dalszym naruszeniom przez niego zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celami dalszymi (perspektywicznymi) zakazu prowadzenia pojazdów są z kolei: poprawa i odstraszenie sprawcy oraz innych członków społeczeństwa, zwłaszcza zmotoryzowanych

uczestników dróg, a ponadto sprawiedliwa odpłata. Cele te znajdują się w stosunku dialektycznej zależności i wzajemnie uzupełniają się<sup>1</sup>.

W piśmiennictwie i orzecznictwie podstawową funkcję zakazu prowadzenia pojazdów upatruje się w oddziaływaniu prewencyjnym ukierunkowanym przede wszystkim na osobę sprawcy przestępstwa. Orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów stwarza takie warunki obiektywne, w których ponowne dokonanie przestępstwa komunikacyjnego jest prawie niemożliwe, a z pewnością znacznie utrudnione. Zakaz prowadzenia pojazdów skutkuje okresowym lub dożywotnim wyłączeniem sprawcy z udziału w ruchu komunikacyjnym w charakterze osoby prowadzącej pojazdy. W wypadku orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów eliminacja sprawcy dokonuje się w wymiarze prawnym, a nie fizycznym jak ma to miejsce, gdy sprawca odbywa karę pozbawienia wolności w zakładzie karnym. Skazany może wprowadzić zasiąść za kierownicą pojazdu pomimo orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów, jednakże zachowanie to z punktu widzenia prawa będzie nielegalne, stanowiąc przestępstwo przeciwko wymiarowi sprawiedliwości określone w art. 244 k.k., za które grozi kara pozbawienia wolności do lat 3.

Niewątpliwie, orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów ma przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa w komunikacji. Funkcja ochronna zakazu prowadzenia pojazdów jest widoczna w jego regulacji w kodeksie karnym. Zakaz prowadzenia pojazdów można orzec nie tylko wobec prowadzących pojazdy, ale także wobec innych osób, będących sprawcami przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów nie jest uzależnione od faktu posiadania przez sprawcę przestępstwa komunikacyjnego uprawnień do prowadzenia pojazdów. W razie stwierdzenia braku tego rodzaju uprawnień sprawca będzie pozbawiony możliwości uzyskania zezwolenia na prowadzenie pojazdów określonej kategorii przez okres trwania zakazu wynikający z orzeczenia sądu. Sąd dysponuje szeroko zakreślonymi ramami przy kształtowaniu zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów, mogącego objąć nie tylko pojazdy mechaniczne, ale ponadto wszelkiego rodzaju inne pojazdy, które są w stanie uczestniczyć w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym.

Na skutek orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów dochodzi do istotnego ograniczenia możliwości korzystania z konstytucyjnych praw i wolności. Orzeczony zakaz

---

<sup>1</sup> Zob. R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, Warszawa 1990, s. 187; tenże, Model normatywny zakazu prowadzenia pojazdów w projekcie kodeksu karnego, WPP 1992, nr 1-2, s. 75; tenże, Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów (wnioski de lege ferenda), WPP 1988, nr 4, s. 442; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów w projekcie kodeksu karnego, PiP 1991, nr 6, s. 63; tenże, Glosa krytyczna do Wyroku Sądu Najwyższego z dnia 22 lipca 1993 r., II KRN 110/1993, OSP 1994, s. 84.



prowadzenia pojazdów prowadzi do ograniczenia ujętego w art. 47 Konstytucji RP prawa jednostki do decydowania o wszelkich aspektach swojego życia. Sferę wolności życia osobistego należy ujmować szeroko, zaliczając do niej w szczególności kwestie takie jak wola uzyskania i posiadania uprawnień do prowadzenia określonej kategorii pojazdów mechanicznych, jak również chęć korzystania z własnego środka lokomocji. Zakaz prowadzenia pojazdów ingeruje ponadto w zagwarantowaną w art. 53 ust. 1 Konstytucji RP swobodę poruszania się po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, tj. możliwość nieskrępowanego przemieszczania się po terytorium całego kraju oraz wyboru sposobu, w jaki obywatel chciałby to czynić. W pewnych wypadkach zastosowanie zakazu prowadzenia pojazdów oznacza ograniczenie wolności wyboru i wykonywania zawodu oraz wyboru miejsca pracy, o której mowa w art. 65 ust. 1 Konstytucji RP. Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych zastosowany wobec kierowcy zawodowego jest równoznaczny z zakazem wykonywania zawodu. Skazany zostaje zmuszony do zmiany miejsca pracy, odrywa się go od dotychczasowego środowiska, godząc w ten sposób w jego ambicje i zainteresowania. Niejednokrotnie przekłada się to również na sytuację materialną sprawcy i jego najbliższych. Zakaz prowadzenia pojazdów może wpłynąć negatywnie nie tylko na sytuację zawodową osób trudniących się przewozem, ale również innych jednostek, wpływając na ich zdolność na znalezienie pracy, gdy pracodawca wymaga dużej mobilności, np. w przypadku przedstawiciela handlowego.

Wybór tematu rozprawy nie był przypadkowy, ale wynikał z braku kompleksowego, a zarazem aktualnego opracowania przedstawiającego problematykę zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym oraz w kodeksie wykroczeń, a także ukazującego funkcjonowanie tego środka karnego w praktyce wymiaru sprawiedliwości. Należy zauważyć, iż w nauce prawa karnego tematyka zakazu prowadzenia pojazdów cieszy się dużym zainteresowaniem, o czym świadczą przede wszystkim dwa opracowania monograficzne poświęcone tej tematyce. Pierwsze z nich opublikowane w 1990 r. pt. „Zakaz prowadzenia pojazdów” autorstwa R.A. Stefańskiego dotyczyło kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów orzekanej na podstawie kodeksu karnego z 1969 r. Drugie opracowanie wydane w 2005 r. pt. „Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej” autorstwa K. Łuczarza bazowało na stanie prawnym ustanowionym na mocy postanowień kodeksu karnego z 1997 r. w pierwotnym brzmieniu, z uwzględnieniem zmian uregulowań art. 42 k.k. dokonanych na mocy nowelizacji kodeksu karnego z 2000 r. Ponadto, badania tej autorki objęły jedynie lata 1990-2000, a zatem ostatnie lata funkcjonowania kodeksu karnego z 1969 r. oraz pierwsze dwa lata obowiązywania nowej

kodyfikacji karnej. Warto również zwrócić uwagę na obszerne opracowanie dotyczące problematyki zakazu prowadzenia pojazdów autorstwa Z. Sienkiewicz, które zostało zamieszczone w tomie 6 Systemu Prawa Karnego w wydaniu pierwszym pochodzącym z 2010 r. oraz wydaniu drugim, które ukazało się w 2016 r.

Od 2000 r. zmienił się zarówno stan prawny dotyczący zakazu prowadzenia pojazdów, jak i praktyka wymiaru sprawiedliwości w zakresie tego środka karnego. Rozwiązania legislacyjne były wielokrotnie modyfikowane i uzupełniane o nowe regulacje. W rezultacie aktualny kształt prawny zakazu prowadzenia pojazdów istotnie odbiega od pierwotnego ujętego w kodeksie karnym z 1997 r. Zmieniła się również praktyka, o czym świadczy chociażby fakt, że o ile w 1999 r. zakaz prowadzenia pojazdów (obok kary) orzeczono wobec 4132 skazanych, to w 2012 r.- 137803, a udział tego środka karnego w strukturze ogółu orzeczonych środków powiększył się z 10,9 % w 1999 r. do 74,1 % w 2012 r. Należy dodać, że zmiany uregulowań dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów były też przedmiotem pojedynczych opracowań o charakterze przyczynkarskim w kontekście innych zagadnień. Brak jest jednak kompleksowego opracowania zakazu prowadzenia pojazdów w świetle aktualnie obowiązującego stanu prawnego, a przecież jest to środek reakcji karnej, który dotyka ważnej sfery funkcjonowania człowieka w społeczeństwie.

Głównym celem rozprawy jest analiza i ocena normatywnego kształtu zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym i kodeksie wykroczeń w ujęciu materialnoprawnym oraz ocena funkcjonowania tego środka karnego w praktyce wymiaru sprawiedliwości. Realizacja celu rozprawy przebiegała w dwóch płaszczyznach- teoretycznej i empirycznej. W części teoretycznej rozprawy przedstawiono przede wszystkim analizę krytyczno-dogmatyczną obowiązujących przepisów kodeksu karnego z 1997 r. dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów. Z kolei w ramach części empirycznej analizie poddano praktykę stosowania zakazu prowadzenia pojazdów. Poza zakresem rozważań pozostawiono kwestie dotyczące wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów, a także orzekania tego środka karnego wobec żołnierzy oraz osób nieletnich.

Za główną hipotezę badawczą przyjęto pogląd, w myśl którego zakaz prowadzenia pojazdów w aktualnie obowiązującym kształcie prawnym jest instrumentem prawa karnego, stanowiącym adekwatną reakcję państwa na zagrożenia bezpieczeństwa w komunikacji.

Dążąc do potwierdzenia lub zanegowania hipotezy badawczej, uznano za niezbędne podjęcie próby udzielenia odpowiedzi na sformułowane poniżej pytania, które stanowią przyjęte problemy badawcze:

1. Czy aktualnie obowiązujący kształt prawny zakazu prowadzenia pojazdów jest optymalny z punktu widzenia roli tego środka karnego wyznaczonej przez ustawodawcę?
2. Czy istnieje potrzeba doskonalenia kształtu prawnego celem zwiększenia efektywności zwalczania przestępczości drogowej?
3. Jak kształtowało się orzecznictwo dotyczące zakazu prowadzenia pojazdów w latach 1999-2014?
4. Jakie okoliczności determinują orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów oraz które z nich wpływają na wymiar tego środka karnego?

Problematyka zakazu prowadzenia pojazdów wymagała posłużenia się w badaniach kilkoma metodami i technikami badawczymi. Największą część rozprawy poświęcono rozważaniom o charakterze dogmatyczno-prawnym, dlatego podstawową metodą badawczą była analiza tekstu prawnego, a także ściśle z nią związana analiza dorobku naukowego przedstawicieli doktryny prawa karnego oraz analiza orzecznictwa, głównie Sądu Najwyższego i Sądów Apelacyjnych. W części empirycznej rozprawy zastosowano metodę statystyczną oraz metodę badań aktowych, które zostały uzupełnione o analizę wyników badań przeprowadzonych przez innych autorów. Materiał badawczy stanowiły dane statystyczne Ministerstwa Sprawiedliwości za lata 1999-2014, które stanowiły podstawę analizy rozmiarów i oceny funkcjonowania zakazu prowadzenia pojazdów w praktyce wymiaru sprawiedliwości. Analizie poddano w szczególności udział zakazu prowadzenia pojazdów w ogólnej strukturze kar i innych środków karnych orzeczonych wobec sprawców przestępstw komunikacyjnych, tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów oraz wymiar tego środka karnego. Zwrócono ponadto uwagę na kwestię skuteczności zakazu prowadzenia pojazdów, poddając analizie liczbę prawomocnych skazań za przestępstwo określone w art. 244 k.k.

Postawiony w rozprawie cel badawczy rzutował na strukturę rozprawy, która składa się z dziewięciu rozdziałów, przy czym rozdziały od pierwszego do siódmego mają charakter dogmatyczno-prawny, natomiast dwa ostatnie- charakter empiryczny. Rozważania poprzedza wprowadzenie, w którym przedstawiono istotę i funkcje zakazu prowadzenia pojazdów oraz omówiono główne założenia rozprawy. Rozprawę zamyka podsumowanie, w ramach którego sformułowano wnioski końcowe oraz zaprezentowano postulaty *de lege ferenda*.

W rozdziale I przedstawiono ewolucję zakazu prowadzenia pojazdów w polskim ustawodawstwie karnym, tj. w prawie karnym oraz w prawie wykroczeń. Rozważania rozpoczynają się od prezentacji stanu prawnego w okresie międzywojennym. Kodeks karny z 1932 r. wprowadził nie przewidywał w katalogu kar dodatkowych zakazu prowadzenia

pojazdów, ale mógł on być stosowany w ograniczonym zakresie w ramach kary dodatkowej utraty prawa wykonywania zawodu. Następnie przedstawiono karę dodatkową zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w prawie karnym Polski Ludowej. W tym okresie kluczowe znaczenie odegrała ustawa z dnia 10.12.1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu (Dz.U. Nr 69, poz. 434), która stanowiła pierwowzór dla wszystkich późniejszych regulacji zakazu prowadzenia pojazdów. Po raz pierwszy do rangi norm kodeksowych zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych został podniesiony w wyniku uchwalenia kodeksu karnego z 1969 r. Toteż kolejną część rozważań poświęcono analizie regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w świetle kodeksu karnego z 1969 r. Dalsze wywody dotyczą analizy uregulowań dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów w świetle kodeksu karnego z 1997 r. w pierwotnym brzmieniu. Ukazano zakaz prowadzenia pojazdów w świetle założeń polityczno-kryminalnych kodeksu karnego z 1997 r. Szczególną uwagę poświęcono zmianie charakteru prawnego zakazu prowadzenia pojazdów, którego zakwalifikowano w art. 39 pkt 3 k.k. do kategorii środków karnych. Następnie prześledzono poszczególne nowelizacje kodeksu karnego dotyczące zakazu prowadzenia pojazdów. W rozdziale I ukazano ponadto ewolucję zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń. Rozdział o charakterze historycznym był w pracy niezbędny, gdyż dzięki ukazaniu początków oraz przekształceń regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w polskim prawie karnym, stało się możliwe pełne poznanie i zrozumienie aktualnych rozwiązań prawnych.

Rozdział II dotyczy aktualnej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym z 1997 r. Analizie poddano przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w trybie fakultatywnym (art. 42 § 1 k.k.), a w kolejnych częściach rozdziału- w trybie obligatoryjnym (art. 42 § 2-4 k.k.). Zakaz prowadzenia pojazdów został scharakteryzowany pod względem zakresu podmiotowego oraz zakresu przedmiotowego. Osobne miejsce poświęcono problematyce przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w rozumieniu art. 42 § 1 k.k. Szczególną uwagę zwrócono na okoliczności, których zaistnienie determinuje przekształcenie fakultatywnego trybu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w obligatoryjny, tj. na stan nietrzeźwości, stan pod wpływem środka odurzającego oraz zbiegnięcie z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 k.k. Odrębnie omówiono przesłanki obligatoryjnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekałego dożywotnio na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. Zwrócono uwagę na względnie obligatoryjny charakter dożywotniego zakazu określonego w art. 42 § 3 k.k., z którego zastosowania można zrezygnować jeżeli „zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”.

W rozdziale III podjęto problematykę form prawnych orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. W kodeksie karnym zakaz prowadzenia pojazdów występuje jako środek karny orzekany obok kary (kumulatywnie), może być ponadto orzeczone w razie odstąpienia od wymierzenia kary w oparciu o regulację przepisu art. 59, art. 60 § 7, art. 61 § 1 oraz art. 60a k.k. Przy warunkowym umorzeniu postępowania sąd na podstawie art. 67 § 3 k.k. może orzec zakaz prowadzenia pojazdów tytułem środka probacyjnego. Z kolei wobec osoby niepczytalnej w chwili popełnienia przestępstwa komunikacyjnego sąd zgodnie z art. 99 § 1 k.k. może orzec zakaz prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego.

W rozdziale IV omówiono zagadnienia związane z okresem zakazu prowadzenia pojazdów. Analizie poddano ustawowe granice wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów, w tym podstawowe ramy czasowe (art. 43 § 1 k.k.) oraz przypadek szczególny określony w art. 42 § 2 k.k. Innym doniosłym zagadnieniem jest orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów dożywotnio. W dalszej części rozdziału IV podjęto problematykę ustalania biegu zakazu prowadzenia pojazdów, przy omawianiu której okazało się niezbędne odniesienie się do zagadnień związanych z wykonywaniem zakazu. Poruszono także kwestię zaliczenia okresu zatrzymania prawa jazdy lub innego odpowiedniego dokumentu na poczet orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów. Osobną uwagę poświęcono możliwości skrócenia okresu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów i wcześniejszego uznania zakazu za wykonany. W końcowej części rozdziału analizie poddano rozwiązanie ujęte w art. 182a k.k.w., polegające na możliwości zmiany orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów na zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową.

Rozdział V przedstawia zagadnienie dyrektyw sądowego wymiaru środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów. Zgodnie z art. 56 k.k. ogólne zasady i dyrektywy sądowego wymiaru kary określone w art. 53, art. 54 § 1 i art. 55 k.k. „stosuje się odpowiednio do orzekania innych środków przewidzianych w tym kodeksie”. Uwzględniając specyfikę zakazu prowadzenia pojazdów zwrócono uwagę na te zasady i dyrektywy, które odgrywają najważniejsze znaczenie przy kształtowaniu tego środka karnego. Zasygnalizowano ponadto występowanie zasad wymiaru kary o charakterze konstytucyjnym, w szczególności zasady proporcjonalności. Następnie poddano analizie okoliczności szczególne wymienione w art. 53 § 2 k.k., których zaistnienie może mieć wpływ na jednostkowy wymiar zakazu prowadzenia pojazdów. Rozdział kończą uwagi na temat dyrektyw wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego jako łączny środek karny w razie występowania realnego zbiegu przestępstw.

Przedmiotem rozważań w rozdziale VI jest problematyka przedawnienia wykonania zakazu prowadzenia pojazdów oraz zatarcia skazania w przypadku orzeczenia środka

karnego. W rozdziale tym przedstawiono konsekwencje prawne zakazu prowadzenia pojazdów, którego orzeczenie w myśl art. 107 § 6 k.k. prowadzi do zablokowania zatarcia skazania, gdyż nie może ono nastąpić przed wykonaniem, darowaniem albo przedawnieniem wykonania środka karnego. Odniesiono się do ponadto do kwestii zatarcia skazania w sytuacji, gdy orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów dożywotnio, a także znaczenia przepisu art. 84 § 2a k.k., przewidującego możliwość uznania dożywotniego środka karnego za wykonany.

Rozdział VII, który zamyka część dogmatyczno-prawną rozprawy, w całości został poświęcony aktualnej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń. W rozdziale pojawiły się zagadnienia, które były przedmiotem rozważań w rozdziałach poprzedzających, jednakże uwzględniono różnice wynikające ze specyfiki prawa wykroczeń. Szczególną uwagę zwrócono na takie problemy, jak: charakter orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń, przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w trybie fakultatywnym i obligatoryjnym, a także dyrektywy sądowego wymiaru tego środka karnego w świetle kodeksu wykroczeń.

Dwa ostatnie rozdziały rozprawy mają charakter empiryczny. W rozdziale VIII przedstawiono zakaz prowadzenia pojazdów w praktyce wymiaru sprawiedliwości w latach 1999-2014. Źródłem poznania praktyki stosowania zakazu prowadzenia pojazdów były dane statystyczne Ministerstwa Sprawiedliwości dotyczące prawomocnych skazań za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji przez sądy powszechne. Ukazano zakres stosowania i główne tendencje w orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów z uwzględnieniem różnych podstaw prawnych jego stosowania. Zbadano dynamikę orzekania zakazu prowadzenia pojazdów z punktu widzenia orzekania tego środka karnego za poszczególne przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w szczególności za czyny określone w art. 178a § 1 i 2 k.k. Przedstawiono orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów, zwracając przy tym uwagę na tryb jego stosowania- fakultatywny albo obligatoryjny. Analizie poddano również kwestię wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów. Rozdział VIII stanowi ważną część rozprawy, gdyż podjęto w nim próbę konfrontacji przyjętych przez ustawodawcę rozwiązań dotyczących regulacji zakazu prowadzenia pojazdów z praktyką stosowania tego środka karnego przez polskie sądy. Ostatecznie pozwoliło to na ocenę roli zakazu prowadzenia pojazdów jako instrumentu polityki karnej.

W ostatnim rozdziale IX rozprawy zaprezentowano wyniki badań aktowych dotyczących spraw, w których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów. Badania były prowadzone od listopada 2014 r. do lutego 2015 r. w siedzibie Sądu Rejonowego w

Białymstoku w III, VII, XIII i XV Wydziale Karnym. Z uwagi na rozległy materiał badawczy (zwłaszcza skazania za czyny określone w art. 178a § 1 lub 2 k.k.), badania objęły jedynie wybrane akta spraw, które zostały poddane szczegółowej analizie przy pomocy uprzednio skonstruowanego kwestionariusza do badań akt sądowych spraw karnych. Badania aktowe objęły sprawy, w których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów w Sądzie Rejonowym w Białymstoku. Większość poddanych analizie spraw dotyczyła orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w oparciu o regulację kodeksu karnego- spraw takich przebadano łącznie 184. Materiał z lat 1999-2002 jest ograniczony, gdyż akta spraw z tych lat podlegały stopniowemu niszczeniu. Podobny problem powstał w przypadku badania spraw o wykroczenia, gdzie dostępne były jedynie akta spraw od 2008 do 2014 r., takich akt przebadano łącznie 112. Chociaż badania aktowe miały ograniczony zakres terytorialny i rzeczowy, stanowiąc jedynie ilustrację problemu, niewątpliwie wniosły wiele do poznania zakazu prowadzenia pojazdów od strony praktyki orzeczniczej sądów.

**Rozdział I.**  
**Ewolucja zakazu prowadzenia pojazdów w polskim prawie karnym**  
**i prawie wykroczeń**

**§1. Pozbawienie prawa do prowadzenia pojazdów w prawie polskim okresie międzywojennego**

W polskim prawie karnym okresu międzywojennego nie występował taki środek reakcji karnej jak zakaz prowadzenia pojazdów. Próżno go szukać w katalogu kar dodatkowych zawartym w kodeksie karnym z 1932 r.<sup>2</sup> Niemniej orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów było w świetle ówczesnie obowiązującego stanu prawnego możliwe, aczkolwiek jedynie w formie kary dodatkowej utraty prawa wykonywania zawodu, która została określona w art. 44 lit. c k.k.<sup>3</sup> Ustawodawca przewidział wymierzanie tej kary dodatkowej w dwóch trybach: obligatoryjnym oraz fakultatywnym<sup>4</sup>.

Karę dodatkową utraty prawa wykonywania zawodu orzekano zgodnie z brzmieniem art. 48 § 1 k.k. w przypadku skazania sprawcy, gdy zachodziły warunki przewidziane do wymierzenia kary dodatkowej utraty praw publicznych i obywatelskich (art. 47 § 1 k.k.)<sup>5</sup>. Podstawą formalną obligatoryjnego orzekania kary utraty prawa wykonywania zawodu stanowiło skazanie na:

- a) karę śmierci lub dożywotniego więzienia;
- b) karę więzienia za zbrodnie stanu lub zbrodnie przeciw interesom zewnętrznym państwa polskiego i stosunkom międzynarodowym;
- c) karę więzienia za inne zbrodnie popełnione z chęci zysku.

Poza skazaniem na określoną karę zasadniczą dodatkowo musiały zostać spełnione przesłanki materialne związane z samym wykonywaniem zawodu przez sprawcę. Chodziło mianowicie o stwierdzenie:

- a) nadużycia zawodu przy popełnieniu przestępstwa, albo
- b) ujawnionej przy popełnieniu przestępstwa, a groźnej dla społeczeństwa niezdolności do wykonywania zawodu.

---

<sup>2</sup> Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 11.7.1932 r.- Kodeks karny (Dz.U. Nr 60, poz. 571 ze zm.).

<sup>3</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System prawa karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 574.

<sup>4</sup> Zob. M. Melezini, System kar zasadniczych i dodatkowych w Kodeksie karnym z 1932 r., (w:) Kodeks karny z 1932 r., red. A. Grześkowiak, K. Wiak, M. Gałązka, R.G. Hałas, S. Hypś, D. Szeleszczuk, Lublin 2015, s. 106.

<sup>5</sup> Por. M. Melezini, Środki karne jako instrument polityki kryminalnej, Białystok 2013, s. 41.



Tryb fakultatywny orzekania kary dodatkowej utraty prawa wykonywania zawodu dotyczył wypadków określonych w art. 48 § 2 k.k., gdy zostały wprowadzone spełnione wskazane powyżej przesłanki o charakterze materialnym, ale sprawcę skazano za przestępstwo inne niż wymienione w art. 47 § 1 k.k. Możliwość orzeczenia kary dodatkowej utraty prawa wykonywania zawodu wiązała się w praktyce ze skazaniem sprawcy za czyny zabronione w mniejszym stopniu karygodne niż zbrodnie, ujęte w kodyfikacji karnej jako występki<sup>6</sup>. Orzeczenie utraty prawa wykonywania zawodu kierowcy w odniesieniu do przestępstw drogowych mieszczących się w dyspozycji przepisu art. 48 § 2 k.k. było zatem fakultatywne<sup>7</sup>.

Pojęcie „zawód” nie zostało zdefiniowane w kodeksie karnym, różnie je w związku z tym interpretowano. Niektórzy przedstawiciele doktryny upatrywali istotę zawodu w składających się nań czynnościach faktycznych. Zgodnie z tym stanowiskiem bez znaczenia pozostawać miał fakt zdobycia autoryzacji w zakresie wykonywania danego zawodu<sup>8</sup>. W piśmiennictwie dominował jednak pogląd bardziej restrykcyjnie podchodzący do kwestii możliwości wykonywania zawodu. W przypadku kary dodatkowej utraty prawa wykonywania zawodu chodzić miało jedynie o tego rodzaju zawód, do którego wykonywania niezbędne było uzyskanie uprzednio uprawnień przypieczętowanych pozytywnym wynikiem egzaminu, np. adwokackiego, lekarskiego, pielęgniarstwa<sup>9</sup>. W doktrynie wskazywano, iż pod pojęciem „zawód” na gruncie art. 48 k.k. można było podciągnąć również i prowadzenie pojazdu na podstawie tzw. amatorskiego prawa jazdy. Zdaniem T. Cypriana z uwagi na *ratio legis* tego przepisu, a mianowicie- konieczność zapewnienia społeczeństwu ochrony przed konsekwencją wykonywania zawodu w sposób nieodpowiedzialny, nie istniała żadna różnica

---

<sup>6</sup> Obligatoryjność orzeczenia kary dodatkowej utraty prawa wykonywania zawodu wiązała się ze skazaniem za czyny określone w art. 47 § 1 k.k. Początkowo regulacja ta dotyczyła jedynie zbrodni, jednak 24 października 1934 r. zostało wydane rozporządzenie Prezydenta RP o niektórych przestępstwach przeciw bezpieczeństwu Państwa (Dz.U. Nr 94, poz. 851), które w art. 4 § 1 rozszerzyło możliwość orzekania kary dodatkowej utraty prawa wykonywania zawodu w przypadkach określonych w art. 48 § 1 lit. a i b k.k. również w razie skazania za pewne występki popełnione umyślnie, zagrożone karą więzienia na okres wynoszący ponad rok.

<sup>7</sup> T. Cyprian, Wypadki drogowe w świetle prawa karnego, Warszawa 1963, s. 157-158.

<sup>8</sup> L. Peiper, Komentarz do kodeksu karnego, prawa o wykroczeniach i przepisów wprowadzających wraz z niektórymi ustawami dodatkowymi i wzorami orzeczeń do prawa o wykroczeniach, Kraków 1933, s. 190; S. Śliwiński, Polskie prawo karne materialne. Część ogólna, Warszawa 1946, s. 459.

<sup>9</sup> Por. W. Wolter, Zarys systemu prawa karnego. Część ogólna. Tom II, Kraków 1934, s. 51; W. Makowski, Kodeks karny. Komentarz. Część ogólna, Warszawa 1932, s. 161; J. Nisenson, M. Siewierski, Kodeks karny. Prawo o wykroczeniach z komentarzem i orzecznictwem Sądu Najwyższego do dnia 30 listopada 1934 r. wraz z przepisami wprowadzającymi i utrzymanymi w mocy przepisami uchylonych kodeksów karnych, Warszawa 1935, s. 38; J. Nisenson, M. Siewierski, Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach, komentarz, orzecznictwo, przepisy wprowadzające i związkowe, Łódź 1949, s. 50; J. Fajnberg, M. Leonieni, Kodeks karny z orzecznictwem okresu powojennego, Łódź 1958, s. 84-85; M. Melezini, System kar zasadniczych..., s. 106; A. Michałek, Przemiany polskiego prawa karnego w zakresie orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, (w:) Reforma prawa karnego, red. I. Sepiolo-Jankowska, Warszawa 2014, s. 185.

między „amatorskim” a „zawodowym” prawem jazdy. Uznawano, że kierowca zawodowy pobiera za swoją pracę wynagrodzenie, ma też z reguły wyższe kwalifikacje techniczne, ale prowadzenie pojazdu mechanicznego na podstawie „amatorskiego” prawa jazdy zasadniczo nie odbiega od wykonywania tych samych czynności w ramach zawodu kierowcy<sup>10</sup>.

Warunkiem orzeczenia kary dodatkowej utraty prawa wykonywania zawodu była sytuacja, gdy „sprawca świadomie nadużywa swoich uprawnień zawodowych do popełnienia przestępstwa, albo jeżeli sprawca w swojej działalności zawodowej dopuszcza się czynu nawet nieumyślnego, ale świadczącego o tem, że jest on niezdolny do wykonywania zawodu i to w takim stopniu, że stąd wynika niebezpieczeństwo społeczne”<sup>11</sup>. Sprawca musiał skorzystać z przysługujących mu uprawnień z tytułu wykonywania zawodu jako środka do realizacji wyznaczonego celu- popełnienia określonego typu przestępstwa. W piśmiennictwie wskazywano, iż jednorazowe nadużycie zawodu nie usprawiedliwia prognozy, że sprawca może nadal nadużywać zawodu dla celów przestępnych, tym samym takie incydentalne zachowanie nie powinno stanowić podstawy do utraty prawa wykonywania zawodu<sup>12</sup>. Ogólnie ujęte sformułowanie „przy popełnieniu przestępstwa” pozwalało na objęcie zakresem regulacji art. 48 § 1 i 2 k.k. działania przestępnego skazanego zarówno samego sprawcy *sensu stricto*, jak i innych osób występujących przy przestępstwie w charakterze podżegacza lub pomocnika<sup>13</sup>.

W literaturze przedmiotu wyrażano pogląd, zgodnie z którym niezdolność do wykonywania zawodu musiała oznaczać cechę obiektywną sprawcy, niezależną od jego mniemania o sobie oraz wyobrażeń o fachowości<sup>14</sup>. Warto podkreślić, iż nie każda niezdolność wiązała się automatycznie z utratą prawa wykonywania zawodu, ale wyłącznie taka, która stwarzała realne zagrożenie dla społeczeństwa, co też zostało zasygnalizowane w treści przepisu art. 48 § 1 lit. b k.k. Czynnikiem niebezpieczeństwa społecznego mógł łączyć się z charakterem wykonywanego przez sprawcę zawodu, ale także ze stopniem jego niezdolności do wykonywania tego zawodu. W piśmiennictwie podnoszono, że niezdolność taka nie musiała stanowić istotnego znamienia czynu zabronionego, wystarczyło jedynie żeby wyszła na jaw niejako „przy okazji” popełnienia przestępstwa<sup>15</sup>. W. Wolter twierdził, iż wprowadzenie nie wymaga się aby określona niezdolność do wykonywania zawodu należała do istotnych

---

<sup>10</sup> T. Cyprian, Wypadki drogowe w świetle..., s. 153, 157-158; tenże, Problem kary za przestępstwa drogowe, PiP 1962, nr 4, s. 632.

<sup>11</sup> Uzasadnienie do kodeksu karnego z 1932 r., Komisja Kodyfikacyjna V, Z. 3, s. 61.

<sup>12</sup> S. Pławski, Zagadnienie kar dodatkowych i skutków skazania, NP 1958, nr 1, s. 21.

<sup>13</sup> L. Peiper, Komentarz do kodeksu..., s. 190.

<sup>14</sup> W. Makowski, Kodeks karny..., s. 161.

<sup>15</sup> J. Makarewicz, Kodeks karny z komentarzem (reprint komentarza), red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Lublin 2012, s. 196; L. Peiper, Komentarz do kodeksu..., s. 190.

znamion czynu zabronionego przesądzających o jego bycie, ale popełnienie przestępstwa mogło oznaczać jeden z symptomów niezdolności, o której mowa w art. 48 k.k.<sup>16</sup>

Warunek ujawnienia przy popełnieniu przestępstwa niezdolności do wykonywania zawodu korespondował- jak podkreślano- z dziedziną środków zabezpieczających. W kodeksie karnym z 1932 r. przyjęto model dwutorowości prawa karnego<sup>17</sup>, tym samym obok kar funkcjonowały środki zabezpieczające. Niektóre kary dodatkowe występowały w podwójnym charakterze, należała do nich m.in. właśnie kara utraty prawa wykonywania zawodu. Wspomniany środek reakcji prawnokarnej zgodnie z art. 48 k.k. orzekany był jako kara dodatkowa, a ponadto w oparciu o dyspozycję zawartą w art. 85 k.k. sąd mógł go orzec tytułem środka zabezpieczającego o charakterze administracyjnym<sup>18</sup>. Utratę prawa wykonywania zawodu w tym ostatnim wypadku orzekano w związku z uznaniem sprawcy czynu zabronionego za nieodpowiedzialnego bądź nieulegającego karze, albo w razie umorzenia postępowania. W charakterze środka zabezpieczającego utratę prawa wykonywania zawodu przewidziano w wypadkach, gdy nie orzekano kary zasadniczej, ale czyn sprawcy zabroniony pod groźbą kary wymagał rozważenia przez sąd zastosowania takiej właśnie reakcji. Decyzja o orzeczeniu tytułem środka zabezpieczającego utraty prawa wykonywania zawodu podyktowana była względami profilaktycznego i prewencyjnego oddziaływania, a także potrzebą zabezpieczenia społeczeństwa przed aktywnością osób, które dokonały czynu zabronionego.

Utrata prawa wykonywania zawodu następowała zgodnie z treścią art. 52 § 1 k.k. z chwilą uprawomocnienia się wyroku. Była orzekana przez sąd na czas od 2 lat do 10 lat. W razie skazania sprawcy na karę śmierci lub dożywotniego więzienia karę dodatkową określoną w art. 48 § 1 k.k. orzekano „na zawsze”<sup>19</sup>. W sytuacji, gdy skazany na dożywotnie więzienie następnie został warunkowo zwolniony po upływie 15 lat, utrata praw rozciągała się aż do śmierci skazanego, uniemożliwiając zatarcie skazania. Skazanemu można było przywrócić utracone prawa jedynie w drodze łaski Prezydenta Rzeczypospolitej<sup>20</sup>. Do okresu trwania utraty prawa wykonywania zawodu nie wliczano czasu, który upłynął od

---

<sup>16</sup> W. Wolter, *Zarys systemu...*, s. 52.

<sup>17</sup> Zob. K. Krajewski, *Istota środków zabezpieczających. Rys historyczny*, (w:) *System prawa karnego. Tom 7. Środki zabezpieczające*, red. L. Paprzycki, Warszawa 2012, s. 27-34 oraz przedstawiona tam literatura. Por. także A. Flatau-Kowalska, *Środki zabezpieczające w prawie karnym*, Warszawa 1956, s. 146 i n.; A. Komadowska, (w:) *Synteza prawa polskiego 1918-1939*, red. T. Guz, J. Głuchowski, M.R. Pałubska, Warszawa 2013, s. 661.

<sup>18</sup> K. Krajewski, *Istota środków zabezpieczających...*, s. 34.

<sup>19</sup> Por. M. Melezini, *Środki karne jako instrument...*, s. 42; też, *System środków reakcji prawnokarnej. Rys historyczny*, (w:) *System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej*, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 42.

<sup>20</sup> M. Melezini, *System kar zasadniczych...*, s. 107.

uprawomocnienia się wyroku do odbycia kary zasadniczej, jej darowania lub przedawnienia, a w przypadkach wskazanych w art. 83 i 84 k.k. od uwolnienia sprawcy z zakładu zabezpieczającego.

Pozbawienie prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych w polskim prawie okresu międzywojennego mogło nastąpić również w trybie postępowania administracyjnego na podstawie przepisów Rozporządzenia Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27.10.1937 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych<sup>21</sup>. Rozporządzenie to stanowiło podstawę do fakultatywnego lub obligatoryjnego odebrania pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych ze względów profilaktycznych lub represyjnych<sup>22</sup>.

Zgodnie z § 49 ust. 1 rozporządzenia pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych podlegało obligatoryjnie odebraniu w następujących przypadkach:

- a) jeżeli kierowca, będąc w stanie nietrzeźwości, spowodował wypadek;
- b) jeżeli kierowca, w razie spowodowania wypadku z ludźmi, nie udzielił pomocy ofiarom wypadku;
- c) w razie stwierdzenia niezdolności organicznej lub psychicznej do prowadzenia pojazdów;
- d) w razie skazania prawomocnym wyrokiem sądowym kierowcy zawodowego za przestępstwo, które świadczy o utracie wymaganych kwalifikacji.

W świetle § 49 ust. 2 rozporządzenia pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych mogło natomiast zostać odebrane przez powiatową władzę administracji ogólnej, właściwą według miejsca zamieszkania kierowcy, po uprzednim dwukrotnym uprzedzeniu, w razie stwierdzenia stałego przekraczania przepisów o ruchu, nadużywania alkoholu, powtarzania się nieszczęśliwych wypadków itd.

W przypadkach wskazanych w ust. 1 i 2 okres cofnięcia pozwolenia był uzależniony od dotychczasowego zachowania się kierowcy i okoliczności towarzyszących wypadkowi, a jeżeli cofnięcie nastąpiło z powodu utraty stanu zdrowia- od opinii lekarza urzędowego (§ 49 ust. 3 rozporządzenia). Jeśli zachodziły przesłanki do obligatoryjnego odebrania pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych, czyli tzw. przyczyny represyjne, wówczas minimalny okres cofnięcia takiego pozwolenia nie mógł być krótszy niż 1 rok (§ 49 ust. 4 rozporządzenia).

---

<sup>21</sup> Dz.U. Nr 85, poz. 616 z późn. zm.

<sup>22</sup> Por. R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 19; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 574.

Regulacja kodeksu karnego z 1932 r. przewidująca utratę prawa wykonywania zawodu, w tym zawodu kierowcy, a także *stricte* administracyjny środek polegający na odebraniu pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych określony w rozporządzeniu z dnia 27.10.1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, okazały się niewystarczające w dobie wyraźnego rozwoju motoryzacyjnego obserwowanego po II wojnie światowej<sup>23</sup>. Kodyfikacja karna z 1932 r. nie dawała możliwości pozbawienia sprawcy tzw. amatorskiego prawa jazdy, a zatem w przypadku kierowców niezawodowych dopuszczalne było jedynie pozbawienie prawa do prowadzenia pojazdów mechanicznych w drodze postępowania administracyjnego. Ówczesny stan prawny spotkał się ze zrozumiałą krytyką w okresie Polski Ludowej oraz wyraźnym apelem ze strony przedstawicieli doktryny o ujęcie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w postaci prawnokarnego środka reakcji, który w odróżnieniu od kary dodatkowej określonej w art. 44 lit. c k.k. objąłby swym zakresem wszystkich kierowców<sup>24</sup>.

## **§2. Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w prawie karnym Polski Ludowej**

Ustawa z dnia 10.12.1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu<sup>25</sup> odegrała doniosłą rolę w ewolucji zakazu prowadzenia pojazdów, stanowiąc pierwowzór jego późniejszych regulacji. Po raz pierwszy zakaz prowadzenia pojazdów został uregulowany odrębnie w przepisie prawnokarnym- art. 31 wspomnianej ustawy. Przewidziano zakaz prowadzenia pojazdów orzekany w dwóch postaciach: utraty prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych (§ 1) oraz zakazu nadania uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych (§ 6)<sup>26</sup>. W piśmiennictwie obie postacie przeważnie traktowane były jako dwie odrębne kary dodatkowe<sup>27</sup>. Odmienne stanowisko w tej kwestii zajął R.A. Stefański, przyjmując, iż w art.

---

<sup>23</sup> Zob. Historia polskiej motoryzacji. Samochody osobowe i jednoślady, red. M. Kastelik, E. Ressel, Warszawa 2012, s. 102-103.

<sup>24</sup> Por. Z. Łukaszewicz, O właściwą interpretację art. 31 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu, NP 1960, nr 12, s. 1645. Zob. także R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 20; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 574.

<sup>25</sup> Dz.U. Nr 69, poz. 434 ze zm.

<sup>26</sup> P. Majewski, Nietrzeźwość jako znamień typu czynu zabronionego. Rys historyczny, PnD 2015, nr 4, s. 60.

<sup>27</sup> Por. J. Bafia, Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie kodeksu karnego i w projekcie prawa o wykroczenia, NP 1969, nr 2, s. 193; J. Klimek, Za stosowaniem art. 31 ustawy z dnia 10 XII 1959 roku o zwalczaniu alkoholizmu, BMS 1962, nr 1, s. 12; K. Krajewski, Orzekanie kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w stosunku do kierowców zawodowych, SKKiP 1979, t. 10, s. 347; T. Leśko, System kar sądowych w prawie karnym wojskowym, Warszawa 1968, s. 113; tenże, System środków karnych, Warszawa 1974, s. 54. Zob. także wyrok Sądu Wojewódzkiego we Wrocławiu z dnia 30.1.1963 r., VI Kr 4197/62, OSPiKA 1963, poz. 260.

31 ustawy zamieszczone zostały dwie postacie jednolitej kary dodatkowej, które uzależniono od posiadanych przez sprawcę uprawnień w zakresie prowadzenia pojazdów mechanicznych<sup>28</sup>. Pogląd ten wydaje się przekonywający zważywszy, że cel obu wyróżnionych w przepisie postaci kary dodatkowej był ten sam (oddziaływanie prewencyjne), a ponadto oparto je na jednakowej podstawie faktycznej (związek przestępstwa z naruszeniem przez sprawcę w stanie nietrzeźwości obowiązków prowadzącego pojazd mechaniczny). Nie bez znaczenia pozostawało również zamieszczenie ich w jednym artykule ustawy oraz w każdym przypadku jednakowo obligatoryjny charakter zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Niedopuszczalne było jednoczesne orzekanie utraty prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych oraz zakazu nadania takiego uprawnienia na wypadek gdyby oskarżony go nie miał<sup>29</sup>. W konsekwencji sąd w każdym przypadku kwalifikującym się do orzeczenia kary dodatkowej określonej w art. 31 ustawy musiał dokonać *in concreto* ustaleń odnośnie posiadanych przez sprawcę uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Kara dodatkowa utraty prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych w świetle art. 31 § 1 ustawy miała charakter obligatoryjny. Sąd orzekał utratę tego rodzaju prawa w razie skazania sprawcy za przestępstwo pozostające w związku z naruszeniem w stanie nietrzeźwości obowiązków prowadzącego pojazd mechaniczny<sup>30</sup>. Ustawodawca użył liczby mnogiej „obowiązkii”, czy zatem orzeczenie kary dodatkowej określonej w art. 31 ustawy było uzależnione od samego stwierdzenia stanu nietrzeźwości osoby prowadzącej pojazd mechaniczny, a może wymagano ustalenia, iż sprawca w danym przypadku naruszył jeszcze inne obowiązki prowadzącego pojazd mechaniczny? Należy przychylić się w tym przypadku do stanowiska Sądu Najwyższego, który w uchwale z dnia 23 marca 1961 r. stwierdził słusznie, że zachowanie trzeźwości zgodnie z rozporządzeniem z dnia 27.10.1937 r. o ruchu pojazdów na drogach publicznych stanowi podstawowy obowiązek kierowcy. Naruszenie innych zobowiązań z tytułu prowadzenia pojazdu mechanicznego, w tym m.in. zasady

---

<sup>28</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 20-21. Por. także J. Kulesza, Warunki orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 § 1 K.K., NP 1982, nr 5-6, s. 30; S. Waltoś, Wykonywanie kary pozbawienia prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych, NP 1963, nr 11, s. 1243.

<sup>29</sup> Postanowienie SN- Izba Wojskowa z dnia 10.7.1963 r., Rw 765/63, OSNKW 1963, nr 12, poz. 222.

<sup>30</sup> Por. J. Jakubowska-Hara, Prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka (w ustawodawstwie i praktyce sądowej), (w:) Pozbawienie wolności- funkcje i koszty. Księga jubileuszowa Profesora Teodora Szymanowskiego, red. A. Rzepliński, I. Rzeplińska, M. Niełacna, P. Wiktorska, Warszawa 2013, s. 249-250.

ostrożności oraz ograniczonego zaufania do współuczestników drogi<sup>31</sup>, nie było warunkiem koniecznym do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na gruncie ustawy z 1959 r.<sup>32</sup>

Kolejna problematyczna kwestia wiązała się z ustaleniem katalogu przestępstw pozostających w związku z naruszeniem w stanie nietrzeźwości obowiązków prowadzącego pojazd mechaniczny. Czy zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych dotyczyć mógł jedynie przestępstw określonych w ustawie o zwalczaniu alkoholizmu z 1959 r.? W art. 31 ustawy użyto ogólne pojęcie „przestępstwo”, nie konkretyzując jednocześnie gdzie miało ono zostać stypizowane. Opierając się na wykładni językowej, utratę prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych należało orzekać jeżeli doszło do popełnienia jakiegokolwiek (uregulowanego w ustawie lub poza nią) przestępstwa popełnionego w związku z naruszeniem w stanie nietrzeźwości obowiązków spoczywających na prowadzącym pojazd mechaniczny. Stanowisko o tak szerokim ujęciu przestępstwa w rozumieniu art. 31 ustawy prezentowała w większości doktryna oraz orzecznictwo Sądu Najwyższego<sup>33</sup>. W praktyce jednak w świetle ówczesnego stanu prawnego wchodzić w grę mogły następujące przestępstwa:

- prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu mechanicznego, służącego do komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej (art. 28 § 1 ustawy);
- spowodzenie nieumyślnie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej prowadząc pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości- (art. 30 ustawy);
- spowodzenie umyślnie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej (art. 215 § 1 k.k. z 1932 r.).

Kluczowym pojęciem przyświecającym uchwaleniu ustawy o zwalczaniu alkoholizmu z 1959 r. był stan nietrzeźwości, który oznaczał właściwość sprawy obligującą sąd do wydania surowszego orzeczenia w danej sprawie. Stan nietrzeźwości w chwili popełnienia

---

<sup>31</sup> Szerzej na temat obowiązków kierowcy- por. np. A. Bachrach, *Przestępstwa drogowe w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego (1945-1962)*, Warszawa 1963, s. 57-67.

<sup>32</sup> W piśmiennictwie występowało jednak stanowisko odmienne, zgodnie z którym ustawodawca nie bez przyczyny w art. 31 § 1 ustawy zamieścił sformułowanie „z naruszeniem obowiązków prowadzącego pojazd mechaniczny”, ale żeby zasygnalizować konieczność naruszenia przez sprawcę kilku obowiązków wynikających z faktu prowadzenia pojazdu mechanicznego, nie tylko obowiązku zachowania trzeźwości w procesie kierowania takim pojazdem. Por. A. Bachrach, *Przestępstwa drogowe...*, s. 52; M. Białachowski, *Analiza spraw o przestępstwa z ustawy o zwalczaniu alkoholizmu*, BMS 1961, nr 4, s. 24; J. Bafia, *Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie kodeksu karnego i w projekcie prawa o wykroczeniach*, NP 1969, nr 2, s. 193.

<sup>33</sup> Por. m.in. Z. Łukaszkiewicz, *Niektóre zagadnienia materialno-karne w nowej ustawie przeciwalkoholowej*, NP 1960, nr 3, s. 354; tenże, *O właściwą interpretację art. 31...*, s. 1646; tenże, *Kara dodatkowa pozbawienia prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych na tle przepisów administracyjnych*, BMS 1963, nr 2, s. 41; J. Klimek, *Za stosowaniem art. 31 ustawy z dnia 10.12.1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu*, BMS 1962, nr 1, s. 12; wyrok SN z dnia 24.10.1961 r., IV K 511/61, OSN 1963, Nr 1, poz. 5; wyrok SN z dnia 1.3.1962 r., V K 779/61, OSPiKA 1962, nr 7-8, poz. 220.

przestępstwa w świetle art. 22 ustawy zawsze stanowił okoliczność obciążającą. Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 31 ustawy było uwarunkowane skazaniem za przestępstwo pozostające w związku z naruszeniem w stanie nietrzeźwości obowiązków prowadzącego pojazd mechaniczny. Ustawodawca nie zamieścił nigdzie definicji legalnej „stanu nietrzeźwości”. Postrzegano ten stan w kategoriach medycznych oraz prawnych. Prawo w tym zakresie zdecydowanie musiało opierać się na medycznych przesłankach wskazujących jaka zawartość alkoholu we krwi powoduje znaczne zahamowanie normalnego funkcjonowania organizmu człowieka, oznaczające niebezpieczeństwo w przypadku uczestnictwa takiej osoby w ruchu drogowym<sup>34</sup>. W nauce było to zagadnienie sporne. Z jednej strony wskazywano na potrzebę ustalenia sztywnej granicy stężenia alkoholu we krwi kierowcy, dającej uzasadnione domniemanie stanu nietrzeźwości, z drugiej strony- na konieczność indywidualnego podejścia do kwestii stanu nietrzeźwości (bez sztywnych granic zawartości alkoholu) z uwagi na właściwości osobnicze organizmu kierowcy<sup>35</sup>. Sprawę komplikował dodatkowo fakt, iż w obrocie prawnym funkcjonowało pojęcie „stanu wskazującego na użycie alkoholu” zawarte w ustawie z dnia 27.11.1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych<sup>36</sup>. Ustawa z 1959 r. pozostawiła ocenę stanu sprawcy sądowi, a w postępowaniu przygotowawczym organowi prowadzącemu w danej sprawie dochodzenie lub śledztwo. Nie ustaliła sztywnej granicy zawartości alkoholu we krwi, którą można było uznać za stan nietrzeźwości. Stan taki przyjmowano za dowiedziony nie tylko na podstawie wyników analizy krwi, ale ponadto w oparciu o zeznania świadków i wyjaśnienia oskarżonego. Występowały jednak w praktyce wątpliwości związane z ustaleniem minimalnego progu stężenia alkoholu we krwi kwalifikującego się do przyjęcia stanu nietrzeźwości, a nie stanu wskazującego na użycie alkoholu. W piśmiennictwie podkreślano, iż oba te stany zasadniczo różnią się od siebie. Stan

---

<sup>34</sup> T. Cyprian, Wypadki drogowe w świetle ..., s. 123.

<sup>35</sup> Por. np. T. Cyprian, Wypadki drogowe w świetle..., s. 121-122; tenże, Czy sztywny próg nietrzeźwości?, NP 1962, nr 4, s. 493-502; tenże, Wpływ alkoholu na wypadki drogowe, Prob. Krym. 1961, nr 12, s. 749-794; tenże, Odpowiedzialność za wypadki drogowe, RPEiS 1961, nr 3, s. 97; J. Sawicki, A. Flatau-Kowalska, Alkohol w prawie karnym, Warszawa 1958, s. 24-26; J. Sawicki, Karalne stany nietrzeźwości na marginesie ustawy antyalkoholowej z 1959 r., PiP 1960, s. 644; A. Gubiński, Jak należy rozumieć pojęcie stanu nietrzeźwości w wypadkach określonych w art. 27 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu, ZKA 1963, nr 3, s. 1 i n.; B. Puchowski, Stan nietrzeźwości w nowej ustawie przeciwalkoholowej, Prob. Krym. 1960, nr 25, s. 310-324; A. Ratajczak, Stan nietrzeźwości w polskim prawie karnym, Poznań 1969, s. 39-43; Z. Łukaszewicz, Nowe przepisy o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych w aspekcie walki z alkoholizmem, Walka z alkoholizmem 1962, nr 1, s. 4; tenże, Z problematyki stosowania nowej ustawy przeciw alkoholowej, BMS 1960, nr 5-6, s. 23-29; M. Siewierski, O właściwą treść pojęcia „stan nietrzeźwości” w nowej ustawie o zwalczaniu alkoholizmu z 1959 r., BPG 1960, nr 3-4, s. 3-18; tenże, Przestępstwa przewidziane w nowej ustawie o zwalczaniu alkoholizmu, BPG 1960, nr 1-2, s. 3-17; S. Szelhaus, Kryteria stanu nietrzeźwości w świetle nowej ustawy o zwalczaniu alkoholizmu, NP 1960, nr 9, s. 1009-1014.

<sup>36</sup> Dz.U. Nr 53, poz. 295.



nietrzeźwości identyfikowano jako pewien stopień zakłóceń zdolności psychomotorycznych jednostki. W przypadku stanu wskazującego na użycie alkoholu wystarczało natomiast samo spożycie alkoholu, nawet bez zaistnienia jakiegokolwiek zauważalnego czynnika oddziaływania na ludzki organizm<sup>37</sup>.

Z uwagi na rozbieżności w orzecznictwie sądów w kwalifikowaniu przestępstw drogowych oraz dokładnym wyznaczaniu stanu nietrzeźwości, zwłaszcza po wejściu w życie ustawy z 1959 r., dnia 22 czerwca 1963 r. zostały wydane wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych<sup>38</sup>. Sąd Najwyższy sprecyzował tam stan wskazujący na użycie alkoholu jako stan o stężeniu alkoholu we krwi w granicach od 0,2 promila do 0,5 promila. Kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub innego podobnie działającego środka pociągało za sobą tylko odpowiedzialność karno-administracyjną na podstawie art. 19 pod rygorami art. 20 ust. 3 pkt 2 lit. b i art. 24 ustawy o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych z 1961 r. Natomiast w odniesieniu do stanu nietrzeźwości, o którym mowa w ustawie o zwalczaniu alkoholizmu z 1959 r., Sąd Najwyższy stwierdził, iż „zgodnie z ustaloną judykaturą, opartą na badaniach i opiniach lekarskich, w naszych warunkach (nawyki w zakresie rodzaju i sposobu spożywania alkoholu, aktualne cechy ruchu drogowego) zawartość alkoholu we krwi przekraczająca 0,5 promila stanowi dowód stanu nietrzeźwości”<sup>39</sup>. Wskazano, że próg powyżej 0,5 promila oznacza powszechny (ogólny) minimalny próg dla stanu nietrzeźwości, a zatem bez znaczenia pozostawała tolerancja osobnicza na alkohol, która nie uzasadniała przyjmowania indywidualnych progów nietrzeźwości. W razie powzięcia przypuszczenia, że przestępstwo zostało popełnione w stanie nietrzeźwości, osoba podejrzana zgodnie z art. 34 ustawy mogła być poddana badaniu koniecznemu do ustalenia zawartości alkoholu w organizmie. Zasady i sposoby przeprowadzania badań na ustalenie zawartości alkoholu w organizmie osoby podejrzanej dokładnie precyzowało rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 25.7.1961 r. w sprawie badań na zawartość alkoholu w organizmie osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa w stanie nietrzeźwości<sup>40</sup>.

---

<sup>37</sup> J. Bafia, L. Hochberg, M. Siewierski, *Ustawy karne PRL. Komentarz*, Warszawa 1965, s. 173.

<sup>38</sup> Załącznik do obwieszczenia Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego z dnia 31.8.1963 r., *Mon. Pol.* Nr 70, poz. 348.

<sup>39</sup> Przed wydaniem dnia 22 czerwca 1963 r. wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych, Sąd Najwyższy wielokrotnie zabierał głos w kwestii stanu nietrzeźwości prezentując w miarę jednolitą linię orzeczniczą, przyjmując, że punkt wyjściowy dla stanu nietrzeźwości miało stanowić wykrycie stężenia powyżej 0,5 promila alkoholu we krwi. *Por. m.in.* Wyrok SN z dnia 23.6.1960 r., V K 484/60, NP 1960, nr 11, s. 1529; wyrok SN z dnia 5.9.1960 r., V K 815/60, NP 1961, nr 1, s. 136. *Por. także* Sprawozdanie z przebiegu konferencji, która odbyła się w Instytucie Nauk Prawnych PAN dnia 5 kwietnia 1960 r., *PiP* 1960, nr 6, s. 1025 i n.

<sup>40</sup> *Dz.U.* Nr 39, poz. 201 ze zm.

Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów przewidziana w art. 31 ustawy z 1959 r. mogła być orzekana wyłącznie w przypadku osób prowadzących w stanie nietrzeźwości pojazdy mechaniczne. Zakres podmiotowy zakazu odnosił się do nietrzeźwych kierowców, a nie innych uczestników ruchu. Orzekanie kary dodatkowej określonej w art. 31 ustawy dotyczyło sprawy przestępstwa pozostającego w związku z naruszeniem w stanie nietrzeźwości obowiązków prowadzącego pojazd mechaniczny. Wykluczono orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wobec osób współdziałających w przestępstwie w ramach podżegania lub pomocnictwa<sup>41</sup>, a ponadto względem m.in. dyspozytorów pojazdów mechanicznych<sup>42</sup>. Należy podkreślić, że podstawowym warunkiem orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych było prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości, a nie w innym stanie, np. w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub podobnie działającego środka. Obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w świetle art. 31 ustawy odpadał, gdy sprawca choćby w stanie nietrzeźwości prowadził pojazd inny niż mechaniczny, np. rower, zaprzęg konny lub inny pojazd pchany siłą własnych mięśni<sup>43</sup>. Zastosowane w ustawie określenie „pojazd mechaniczny” nie zostało literalnie zdefiniowane w żadnym akcie prawnym, z pewnością obejmowało pojazdy samochodowe i maszyny samobieżne, o których była mowa w § 1 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 1.10.1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych<sup>44</sup>.

Kara dodatkowa utraty prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych oraz zakazu nabycia takiego uprawnienia mogła być orzeczona na okres od 6 miesięcy do 10 lat. Ustawodawca określił zatem dla sądu szeroką, a zarazem elastyczną dopuszczalną rozpiętość czasową przy orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, który to zakaz obowiązywał od chwili uprawomocnienia wyroku. Jednakże do okresu, na który orzeczono utratę prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych, nie wliczano czasu, jaki upłynął od uprawomocnienia się wyroku do odbycia kary zasadniczej, jej darowania lub przedawnienia (art. 31 § 3 ustawy). Ustawa przewidywała ponadto możliwość przywrócenia przez sąd skazanemu zdolności do uzyskania prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych po upływie okresu, w czasie którego ów skazany prowadził życie nienaganne (art. 31 § 4 ustawy). Okres

---

<sup>41</sup> Zob. Uchwała siedmiu sędziów SN- Izba Karna z dnia 4.3.1965 r., VI KO 40/64, OSNKW 1965 nr 5, poz. 46 z krytyczną glosą L. Tyszkiewicza, OSPiKA 1965, poz. 265 oraz glosą Z. Papierkowskiego, NP 1965, nr 12; uchwała SN z dnia 28.2.1975 r., V KZP 2/74, Nr 3-4, poz. 33.

<sup>42</sup> Postanowienie SN- Izba Wojskowa z dnia 10 lipca 1963 r., Rw 765/63, OSNKW 1963 nr 12, poz. 222.

<sup>43</sup> K. Krajewski, Orzekanie kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w stosunku do kierowców zawodowych, SKKiP 1979, t. 10, s. 347.

<sup>44</sup> Dz.U. Nr 61, poz. 295.

ten, rozpoczynający się od chwili odbycia, darowania lub przedawnienia kary zasadniczej, wynosił co najmniej połowę czasu, przez który trwać miał zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych (art. 31 § 5 ustawy).

W latach 60-tych XX wieku karę dodatkową utraty prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych coraz częściej postrzegano jako skuteczny środek prewencyjny, zapobiegający wystąpieniu w przyszłości niebezpiecznych zdarzeń komunikacyjnych<sup>45</sup>. Wejście w życie ustawy o zwalczaniu alkoholizmu z 1959 r. niewątpliwie oznaczało ważny krok w walce z plagą nietrzeźwych kierowców. Ustawa spotkała się generalnie z pozytywnym odbiorem przedstawicieli doktryny<sup>46</sup>. W praktyce jednak, zwłaszcza w początkowym okresie, wobec kary dodatkowej określonej w art. 31 ustawy podchodzono z dużą rezerwą. Pomimo jej obligatoryjnego charakteru sądy nie w każdym przypadku spełniającym zawarte w przepisie przesłanki orzekały utratę prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych lub zakaz nadania takiego uprawnienia<sup>47</sup>.

Utrata prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych była możliwa na podstawie kilku przepisów: art. 48 k.k., art. 31 ustawy z 1959 r. oraz art. 20 pkt 3 ust. 2 b oraz 4 ust. 2 i 3 ustawy o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych z 1961 r. Przepisy prawnokarne miały ograniczony zakres podmiotowy: art. 48 k.k.- do kierowców zawodowych, a art. 31 ustawy- do osób prowadzących w stanie nietrzeźwości pojazdy mechaniczne. Niewątpliwy plus ustawy z 1959 r. tkwił w objęciu możliwością orzeczenia kary dodatkowej utraty prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych wobec nietrzeźwych kierowców posiadających także tzw. amatorskie prawo jazdy. Po raz pierwszy pojawiła się także postać terminowego zakazu nadania uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych (art. 31 § 6 ustawy). Jednakże wraz z gwałtownym rozwojem motoryzacyjnym uwidoczniła się potrzeba stworzenia jednolitej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, umożliwiającej orzeczenie tego środka reakcji prawnokarnej wobec wszystkich kierowców, którzy dopuścili się przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Kodeks karny z 1969 r.<sup>48</sup> po raz pierwszy podniósł do rangi norm kodeksowych zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, wymieniając tego rodzaju zakaz w katalogu kar

---

<sup>45</sup> Por. T. Cyprian, *Wypadki w świetle...*, s. 152-153.

<sup>46</sup> Por. m.in. J. Klimek, *Za stosowaniem art. 31 ustawy...*, s. 11; Z. Tarniowy, *Przestępczość z ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu*, BGP 1964, nr 1, s. 24; M. Siewierski, *Przestępstwa przewidziane w nowej ustawie o zwalczaniu alkoholizmu*, BGP 1960, nr 1-2, s. 8.

<sup>47</sup> Zob. Z. Łukaszewicz, *Analiza skazań z art. 28 § 1 i 2 ustawy z dnia 10 XII 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu*, BMS 1962, nr 1, s. 2; M. Białachowski, *Analiza spraw o przestępstwa z ustawy o zwalczaniu alkoholizmu*, BMS 1961, nr 4, s. 18-20; Z. Tarniowy, *Przestępczość z ustawy...*, s. 25.

<sup>48</sup> Ustawa z dnia 19.4.1969 r.- Kodeks karny (Dz.U. z Nr 13, poz. 94 ze zm.).

dodatkowych (art. 38 pkt 4)<sup>49</sup>. Przesłanki orzekania tej kary dodatkowej zostały wskazane w art. 43 k.k. Zgodnie z art. 43 § 1 k.k. sąd mógł orzec zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w razie skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Jeśli sprawca takiego czynu w chwili jego popełnienia był w stanie nietrzeźwości, wówczas następowała zmiana trybu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na obligatoryjny (art. 43 § 2 k.k.).

W porównaniu do uchylonego przepisu art. 31 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu z 1959 r., kodeks karny z 1969 r. znacząco rozszerzył możliwość orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na wypadki skazania trzeźwego sprawcy za przestępstwo polegające na naruszeniu przez niego obowiązków kierowcy lub innej osoby prowadzącej pojazd mechaniczny<sup>50</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych co do zasady był fakultatywny, przy czym obligatoryjność zakazu została utrzymana dla wypadków popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w stanie nietrzeźwości<sup>51</sup>. Ustawodawca zdecydował się na rozszerzenie zakresu stosowania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych przede wszystkim z uwagi na znaczenie, jakie w ogólnym obrazie przestępczości zaczęła zajmować przestępczość drogowa w związku z masowym rozwojem motoryzacji oraz wciąż niezadowalającym stanem kultury ruchu drogowego<sup>52</sup>.

Niezbędny warunek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych stanowić miało popełnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. W tym miejscu pojawiało się pytanie- o jakich przestępstwach była mowa w art. 43 k.k.? W rozdziale XX k.k. z 1969 r. ustawodawca wyodrębnił przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Wydawać by się mogło, że zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych powinien ograniczać się w związku z tym do czynów określonych we wspomnianym rozdziale kodeksu. W piśmiennictwie pojawiła się koncepcja, zgodnie z którą przestępstwami z art. 43 k.k. były czyny wymienione w rozdziale XX k.k., a ponadto w art. 323 i 324 k.k. umiejscowione w rozdziale XLI k.k., dotyczącym przestępstw przeciwko

---

<sup>49</sup> Por. W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 133; M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 71.

<sup>50</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6.1.1977 r., N 20/76, OSNKW 1977, z. 3, poz. 31. Por. także A. Ornowska, Sz. Krajnik, Zakaz prowadzenia pojazdów-uwagi krytyczne, Prawo i Administracja, t. VIII, Piła 2009, s. 209.

<sup>51</sup> I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, Kodeks karny z komentarzem, Warszawa 1973, s. 207-208; M. Leonieni, Kary dodatkowe..., s. 1624-1625; I. Śmietanka, Zasady karania w projekcie k.k., NP 1963, nr 9, s. 976-977. Zob. także M. Melezni, System środków reakcji..., s. 50-51.

<sup>52</sup> Uzasadnienie do projektu k.k. PRL, Warszawa 1968, s. 110, 112.

zasadom obchodzenia się z uzbrojeniem i sprzętem wojskowym<sup>53</sup>. Sąd Najwyższy i w większości doktryna<sup>54</sup> przyjęli szerokie rozumienie pojęcia „przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”, obejmując jego zakresem jakiegokolwiek przestępstwo, o ile godzi ono w bezpieczeństwo w komunikacji. Chodziło o czyny określone zarówno w kodeksie karnym, jak i w ustawach dodatkowych, w szczególności w art. 28 § 1 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu z 1959 r.<sup>55</sup> Ostatnie stanowisko wydaje się słuszne, przemawiała za nim wykładania językowa oraz funkcjonalna. Jeśli ustawodawca chciałby wprowadzić ograniczenie w orzekaniu kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, obejmując przestępstwa ujęte wyłącznie w rozdziale XX k.k., wówczas z pewnością zawarłby takie zastrzeżenie w treści art. 43 k.k. Nie bez znaczenia pozostawało także *ratio legis* zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Chodzić miało o faktyczne wyeliminowanie z ruchu na pewien okres tych sprawców przestępstw komunikacyjnych, którzy nie dawali gwarancji bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym w przyszłości<sup>56</sup>.

Podmiotem zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych mogła stać się jedynie osoba skazana za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, która w chwili czynu prowadziła pojazd mechaniczny. Podstawą orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w świetle art. 43 k.k. było „skazanie”.

---

<sup>53</sup> Por. K. Buchała, (w:) K. Buchała, W. Wolter, Wykład prawa karnego na podstawie kodeksu karnego z 1969 r. Część I, Część ogólna, zeszyt 2. Nauka o karze w opracowaniu K. Buchały, Kraków 1972, s. 95; tenże, Prawo karne materialne, Warszawa 1989, s. 494; A. Bacharach, Nowe wytyczne Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe, PiP 1976, nr 5, s. 58; tenże, Przestępstwa i wykroczenia w nowym prawie polskim, Warszawa 1974, s. 387-388. K. Buchała w późniejszym okresie odstąpił od wspomnianego stanowiska. Por. K. Buchała, Glosa do uchwały SN z dnia 24 sierpnia 1972 r., VI KZP 19/72, NP 1973, nr 4, s. 614-617.

<sup>54</sup> Por. m. in. Uchwała SN z dnia 6.8.1970 r., VI KZP 9/70, OSNKW 1970, nr 11, poz. 139; wyrok SN z dnia 6.4.1970 r., Rw 265/70, OSNKW 1970, nr 7-8, poz. 79; K. Mioduski, Przegląd orzecznictwa Izby Wojskowej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego za rok 1970, WPP 1971, nr 2, s. 246; tenże, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 1977, s. 154; H. Rajzman, Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego (II półrocze), NP 1971, nr 3, s. 394; uchwała SN z dnia 24.8.1972 r., VI KZP 19/72, OSNKW 1972, nr 11, poz. 167 z glosą K. Buchały, NP 1973, nr 4, s. 614-617; uchwała pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28.2.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33; J. Bafia, Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie kodeksu karnego i w projekcie prawa o wykroczenia, NP 1969, nr 2, s. 194; J. Waszczyński, Kary dodatkowe w nowym kodeksie karnym, PiP 1969, nr 10, s. 533; M. Leonieni, Kary dodatkowe w kodyfikacji karnej z 1969 r., NP 1969, nr 11-12, s. 1625; J. Kulesza, Warunki orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 § 1 K.K., NP 1982, nr 5-6, s. 35-39; M. Szewczyk, (w:) Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, red. K. Buchała, Warszawa 1994, s. 273-274; W. Świda, Kodeks karny z komentarzem, Warszawa 1973, s. 208; Przestępstwa i wykroczenia drogowe w orzecznictwie SN 1970-1996. Zbiory orzecznictwa Becka, red. R.A. Stefański, Warszawa 1997, s. 8-11; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 86-89; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 577.

<sup>55</sup> Skazanie po dniu 31 grudnia 1969 r. za przestępstwo z art. 28 § 1 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu z 1959 r. pociągało za sobą obligatoryjne orzeczenie- na podstawie art. 43 § 2 k.k. wobec sprawcy tego przestępstwa kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Zob. Wyrok SN z dnia 6.4.1970 r., Rw 265/70, OSNKW 1970, nr 7-8, poz. 79.

<sup>56</sup> M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 71.

Sformułowanie to wykluczało możliwość zastosowania tej kary dodatkowej w pozostałych wypadkach, gdy do wydania wyroku skazującego faktycznie nie doszło<sup>57</sup>. Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych ograniczała się do uczestników ruchu występujących w roli „osoby prowadzącej pojazd mechaniczny”. Pojęcie to definiowano różnie, aczkolwiek jego istota tkwiła w wykonywaniu czynności polegających na „bezpośrednim władaniu mocą silnika oraz nadawaniu pojazdowi kierunku”<sup>58</sup>. Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych nie mogła zostać orzeczona względem podżegacza lub pomocnika<sup>59</sup>, gdyż w art. 43 § 1 k.k. wyraźnie była mowa o osobie prowadzącej pojazd mechaniczny. Ustawodawca zapewne nie bez przyczyny użył takiego sformułowania, ale żeby zaznaczyć, że wyłącznie prowadzący pojazdem- bezpośredni sprawca przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, miał stanowić podmiot zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. W doktrynie wskazywano, że gdyby zamiarem ustawodawcy było ustanowienie szerokiego kręgu podmiotów, wówczas inaczej skonstruowałby przepis art. 43 § 1 k.k., a mianowicie: „W razie skazania za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych”<sup>60</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w pewnych wypadkach był obligatoryjny. Dotyczyło to sytuacji, gdy sprawca przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym prowadził pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości. Pojęcie to nie zostało zdefiniowane w przepisach kodeksu karnego, ustawodawca pozostawił dookreślenie tzw. progu nietrzeźwości innemu aktowi prawnemu albo orzecznictwu<sup>61</sup>. Sąd Najwyższy odniósł się do tej kwestii, podkreślając, że kierowanie pojazdem mechanicznym przez osobę będącą w stanie nietrzeźwości narusza podstawową

---

<sup>57</sup> J. Kulesza, Warunki orzekania kary..., s. 32.

<sup>58</sup> A. Bacharach, Przesłanki i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim, Warszawa 1974, s. 385. Podobnie J. Kochanowski, Przesłanki i wykroczenia. Komentarz, Warszawa 1991, s. 212-213.

<sup>59</sup> Por. Wyrok SN z dnia 29.6.1971 r., N 38/71, OSNKW 1971, nr 12, poz. 202. Podobnie K. Buchała, (w:) K. Buchała, W. Wolter, Wykład prawa karnego..., s. 95-96; tenże, Prawo karne materialne..., s. 494; K. Buchała, A. Zoll, Polskie prawo karne, Warszawa 1995, s. 375; K. Mioduski, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, Kodeks karny..., s. 154. Stanowisko odmienne prezentował J. Bafia, argumentując, że art. 43 § 1 k.k. „operuje zwrotem wymagającym skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny za przestępstwo, natomiast podmiot, do którego adresuje tę podstawę, ujęty został bezosobowo. Chodzi tu o zwrot „w razie skazania”. Zwrot ten pozwala odnosić podstawę orzekania zakazu nie tylko do sprawcy przestępstwa drogowego, ale także do podżegacza lub pomocnika do popełnienia takiego przestępstwa. Por. J. Bafia, Ochrona bezpieczeństwa ruchu..., s. 194.

<sup>60</sup> J. Kulesza, Warunki orzekania kary..., s. 43. Ten sam autor postulował rozważenie możliwości wprowadzenia orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych nie tylko do sprawców *sensu stricto* przestępstw określonych w art. 43 § 1 k.k., ale także do podżegaczy i pomocników do tych przestępstw. Por. J. Kulesza, Kilka uwag w sprawie przesłanek orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 43 k.k., PP 1982, nr 11, s. 17.

<sup>61</sup> Projekt kodeksu karnego, Warszawa 1968, s. 136.

zasadę bezpieczeństwa w ruchu. Zawartość alkoholu we krwi przekraczająca 0,5 promila miała stanowić dowód stanu nietrzeźwości, a powyżej 0,2 promila do 0,5 promila oznaczać stan wskazujący na użycie alkoholu. Jeżeli nie dokonano pomiaru zawartości alkoholu za pomocą analizy krwi albo według oceny sądu prawidłowość przeprowadzenia z niej dowodu budziła uzasadnione wątpliwości, wówczas należało brać pod uwagę inne wskazania nietrzeźwości, w tym wygląd sprawcy, jego zachowanie się oraz fakty związane ze spożyciem przez niego alkoholu. Sąd Najwyższy ponadto zalecił, aby wysoki wskaźnik zawartości alkoholu we krwi wykryty u osoby prowadzącej pojazd mechaniczny miał przełożenie na odpowiednio dłuższy okres wymierzonego przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych<sup>62</sup>. W piśmiennictwie przyjmowany powszechnie sztywny próg stanu nietrzeźwości (przekroczenie 0,5 promila zawartości alkoholu we krwi) wzbudzał wątpliwości<sup>63</sup>. W 1982 r. została uchwalona ustawa o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi<sup>64</sup>, w której po raz pierwszy zawarto w art. 46 ust. 3 definicję legalną stanu nietrzeźwości, rozumiejąc go jako stan, gdy zawartość alkoholu wynosi lub prowadzi do:

- 1) stężenia alkoholu we krwi powyżej 0,5 promila albo
- 2) obecności alkoholu w wydychanym powietrzu powyżej 0,25 mg w 1 dm<sup>3</sup>.

Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych określona w art. 43 k.k. podobnie jak w ustawie o zwalczaniu alkoholizmu z 1959 r. została przewidziana w dwóch postaciach uzależnionych od posiadanych przez sprawcę uprawnień w zakresie prowadzenia pojazdów mechanicznych<sup>65</sup>. W praktyce zdarzały się przypadki, gdy osoba prowadząca pojazd mechaniczny w chwili czynu nie miała wymaganej autoryzacji do prowadzenia określonego rodzaju pojazdów. Prawomocnie orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych skutkował terminowym zawieszeniem uprawnień do prowadzenia pojazdów objętych zakazem oraz stanowił przeszkodę do uzyskania tego rodzaju uprawnień w okresie, na jaki wymierzono zakaz<sup>66</sup>. Zgodnie z art. 75 pkt 2 ust. 1 ustawy z dnia 1.2.1983

---

<sup>62</sup> Uchwała pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28.2.1975 r. (V KZP 2/74). Wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.

<sup>63</sup> Por. np. A. Ratajczak, W sprawie pojęć: „stan wskazujący na użycie alkoholu” i „stan nietrzeźwości” w prawie karnym, NP 1972, nr 9, s. 1313 i n.; tenże, Stan nietrzeźwości..., s. 39-43.

<sup>64</sup> Ustawa z dnia 26.10.1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 1286 ze zm.).

<sup>65</sup> Uchwała pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z 28.2.1975 r. (V KZP 2/74). Wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.

<sup>66</sup> Por. R.A. Stefański, Kara dyscyplinarna dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w świetle regulaminu dyscyplinarnego sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, WPP 1995, nr 1, s. 45; tenże, Konsekwencje prawne kierowania pojazdem po zatrzymaniu dokumentów stwierdzających uprawnienia do

r.- Prawo o ruchu drogowym<sup>67</sup> wymierzony wyrokiem sądu albo kolegium do spraw wykroczeń zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych stanowił negatywną przesłankę do wydania prawa jazdy. Jeśli orzeczona kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych trwała dłużej niż rok, wówczas w myśl art. 88 ust. 1 pkt 2 lit. b p.r.d. występował obowiązek ponownego sprawdzenia kwalifikacji do prowadzenia pojazdów mechanicznych objętych zakresem zakazu<sup>68</sup>.

Kolejną kwestią, jaka wyłoniła się w praktyce orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych był jego zakres przedmiotowy. W art. 43 k.k. ustanowiono możliwość albo obowiązek orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, natomiast nie sprecyzowano dokładnie zakresu przedmiotowego zakazu jedynie lakonicznie wskazując, że ma dotyczyć pojazdów mechanicznych. Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych określony w art. 43 k.k. w świetle stanowiska Sądu Najwyższego<sup>69</sup> mógł obejmować:

- 1) wszystkie pojazdy mechaniczne w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym;
- 2) wszystkie pojazdy mechaniczne w danej strefie ruchu (lądowego, wodnego lub powietrznego), w której sprawca dopuścił się przestępstwa, bądź
- 3) określony rodzaj pojazdu mechanicznego w ściśle sprecyzowanej strefie ruchu<sup>70</sup>.

Zgodnie z art. 44 § 1 k.k. zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych wymierzano na okres od roku do lat 10. Nie można było orzec tej kary dodatkowej obok najsurowszej kary zasadniczej- kary śmierci (art. 44 § 2 k.k.)<sup>71</sup>. Kodeks karny z 1969 r. nie zastrzegł ponadto żadnych innych ograniczeń odnośnie kumulatywnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych obok pozostałych kar zasadniczych wymienionych w regulacji art. 30 k.k. Ustawodawca nie przewidział ponadto przeciwwskazań w zakresie łączenia różnych

---

prowadzenia pojazdów albo po orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów bądź po cofnięciu uprawnień w trybie administracyjnym, ZW 1989, nr 1, s. 22-30.

<sup>67</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41 z późn. zm.

<sup>68</sup> Wyrok SN-Izba Wojskowa z dnia 17.9.1991 r., WR 164/91, OSNKW 1992 nr 3-4, poz. 30 z glosą R.A. Stefańskiego, PiP 1992, nr 8, s. 113-117.

<sup>69</sup> Uchwała pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z 28 lutego 1975 r....

<sup>70</sup> Zdecydowanie odosobnionym stanowiskiem był pogląd w świetle którego zakaz prowadzenia pojazdów określony w art. 43 k.k. miał obejmować pojazdy mechaniczne we wszelkich strefach ruchu. Por. K. Wagner, Kodeks karny. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym, Warszawa 1970, s. 34. Doktryna w większości opowiedziała się za elastycznym stanowiskiem prezentowanym przez Sąd Najwyższy, zakładającym różnicowanie zakresu zakazu prowadzenia pojazdów oraz umożliwiającym orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów w tej strefie ruchu, w której osoba prowadząca pojazd popełniła przestępstwo komunikacyjne. Por. J. Kulesza, Warunki orzekania kary..., s. 39-40; A. Bachrach, Reglamentacja prawna bezpieczeństwa ruchu drogowego, PiP 1972, nr 5, s. 82; K. Mioduski, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, Kodeks karny..., s. 154; K. Buchała, Prawo karne materialne..., s. 540-541.

<sup>71</sup> Wyrok SN z dnia 24.7.1986 r., V KRN 285/86, OSPiKA 1987 nr 4.



kar dodatkowych ujętych w katalogu określonym w art. 38 k.k., przy czym oczywiście musiały zostać spełnione przesłanki do ich zastosowania w danej sprawie.

Sąd mógł zwolnić sprawcę skazanego na karę dodatkową zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych od odbywania reszty kary, uznając ją za wykonaną, ale dopiero po upływie co najmniej połowy okresu, na jaki orzeczono zakaz, nie wcześniej jednak niż po roku, jeżeli skazany w tym czasie przestrzegał porządku prawnego (art. 89 k.k.)<sup>72</sup>. Praktyczne kwestie związane z wykonywaniem kar zostały określone w art. 182-185 k.k.w.<sup>73</sup> Należy dodać, że niestosowanie się do orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych stanowiło przestępstwo przeciwko wymiarowi sprawiedliwości określone w art. 259 k.k., za które groziła kara pozbawienia wolności do roku, kara ograniczenia wolności albo kara grzywny.

Na gruncie kodeksu karnego z 1969 r. zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych mógł być orzeczony nie tylko obok kary zasadniczej, ale także mógł być orzeczony samoistnie. W art. 55 k.k. ustawodawca umożliwił porzeczanie na orzeczeniu kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych jeżeli zostaną spełnione określone warunki. Samoistne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych było możliwe w wypadkach określonych w art. 54 § 1 k.k., tj. wtedy, gdy w ustawowym zagrożeniu za określone przestępstwo przewidziano tylko karę pozbawienia wolności o dolnej granicy nie wyższej niż 3 miesiące, jak również w wypadkach, w których przestępstwo było zagrożone karą ograniczenia wolności albo grzywną. Poza kwestią ustawowego zagrożenia musiały zachodzić przesłanki orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów ujęte w art. 43 § 1 k.k. Samoistne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mogło nastąpić tylko w razie skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Zgodnie z art. 55 *in fine* k.k. niezbędne było ponadto stwierdzenie, że na skutek samoistnego orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych zostaną osiągnięte cele kary. W doktrynie wskazywano, że przepis art. 55 k.k. miał zastosowanie do przestępstw mniejszej wagi, dla których orzeczenie zakazu prowadzenia

---

<sup>72</sup> Wyrok SN z dnia 12.3.1992 r., II KRN 20/92, OSP 1992 nr 10, poz. 221.

<sup>73</sup> Ustawa z dnia 19.4.1969 r.- Kodeks karny wykonawczy (Dz.U. Nr 13, poz. 98). W razie skazania na karę dodatkową zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych sąd przesyłał odpis wyroku organowi do spraw komunikacji prezydium rady narodowej właściwej dla miejsca zamieszkania skazanego oraz organowi, który wydał zezwolenie na prowadzenie tych pojazdów (art. 181 § 1 k.k.). Jeżeli skazany prowadził pojazd mechaniczny wykonując pracę zawodową, o wymierzeniu kary sąd ponadto zawiadamiał zakład pracy, w którym skazany był zatrudniony (art. 181 § 2 k.k.).

pojazdów mechanicznych mogło okazać się wystarczające z punktu widzenia społecznego oddziaływania kary, jak i ze względów zapobiegawczych<sup>74</sup>.

Samoistne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych było również dopuszczalne w sytuacji, gdy zastosowano instytucję określoną w art. 56 k.k. Sąd w pewnych wypadkach wskazanych w ustawie odstępując od wymierzenia kary zasadniczej mógł poprzestać na orzeczeniu tylko kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, jeżeli zachodziły warunki orzeczenia takiej kary. Odstąpienie od wymierzenia kary miało charakter tzw. odstąpienia częściowego, stosowano je w przypadkach, gdy orzeczenie nadzwyczajnie złagodzonej kary zasadniczej byłoby niecelowe z uwagi na jej surowość, z drugiej jednak strony niepożądana byłaby całkowita bezkarność sprawcy. W doktrynie możliwość samoistnego orzeczenia wobec sprawcy przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w ramach instytucji odstąpienia od wymierzenia kary, oceniano pozytywnie, wskazując, że taka kara dodatkowa jest w stanie oddziaływać prewencyjnie i wychowawczo<sup>75</sup>. W art. 57 § 4 k.k. określono, że w razie zastosowania instytucji nadzwyczajnego złagodzenia kary, sąd mógł odstąpić również od orzeczenia kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, chociażby jej wymierzenie w danym przypadku było obowiązkowe<sup>76</sup>.

W latach osiemdziesiątych XX wieku w Polsce Ludowej nastąpił istotny wzrost represji karnej, czego wyrazem było m.in. uchwalenie dnia 10 maja 1985 r. dwóch ustaw<sup>77</sup>: ustawy o zmianie niektórych przepisów prawa karnego i prawa o wykroczeniach<sup>78</sup> oraz epizodycznej ustawy o szczególnej odpowiedzialności karnej<sup>79</sup>. Istotne znaczenie dla kształtu prawnego kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów miała pierwsza z przywołanych ustaw. Ustawa z dnia 10.5.1985 r. o zmianie niektórych przepisów prawa karnego i prawa o

---

<sup>74</sup> I. Andrejew, Kodeks karny. Krótki komentarz dla studiujących, Warszawa 1975, s. 52.

<sup>75</sup> Por. I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, Kodeks karny..., s. 238; I. Andrejew, Polskie prawo karne w zarysie, Warszawa 1986, s. 298; A. Staczyńska, Odstąpienie od wymierzenia kary (art. 56 k.k.), Zeszyty Naukowe Instytutu Badania Prawa Sądowego 1979, nr 12, s. 43; E. Skrętowicz, Odstąpienie od wymierzenia kary jako postać skazania, NP 1980, nr 6, s. 80; W. Michalski, Wychowawcza funkcja sądu w postępowaniu karnym, Warszawa 1976, s. 116.

<sup>76</sup> Zob. R.A. Stefański, Odstąpienie od orzeczenia kary dodatkowej, NP 1989, nr 7-8, s. 97-99. Por. także m.in. wyrok SN z dnia 21.1.1987 r., V KRN 480/86, OSNPG 1987 nr 8; wyrok SN z dnia 3.12.1975 r., III KR 308/74, OSNKW 1975 nr 1, poz. 5.

<sup>77</sup> Por. m.in. J. Jasiński, Tendencje polityki karnej w latach osiemdziesiątych (na przykładzie 1982 i 1986 r.), PiP 1988, nr 6, s. 25 i n.; tenże, Obraz polityki karnej lat osiemdziesiątych i początku lat dziewięćdziesiątych (1980-1991), Arch. Krym. 1993, t. XIX, s. 38-39; E. Bieńkowska, J. Skupiński, Ustawy karne z 10 maja 1985 r. w praktyce (Na przykładzie orzecznictwa sądów rejonowych), PiP 1988, nr 2, s. 72 i n.; A. Gubiński, Zmiany prawa karnego a granice oceny sędziowskiej, PiP 1996, nr 3, s. 16-17; A. Ratajczak, Przynajmniej uchwalenia nowych kodyfikacji karnych oraz ich podstawowe założenia, Jur. 1997, nr 10-12, s. 6-7; M. Melezini, Punitivność wymiaru sprawiedliwości karnej w Polsce w XX wieku, Białystok 2003, s. 134-148.

<sup>78</sup> Dz.U. Nr 23, poz. 100.

<sup>79</sup> Dz.U. Nr 23, poz. 101.

wykroczeniach rozszerzyła zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów, obejmując poza pojazdami mechanicznymi także inne pojazdy<sup>80</sup>. Kara dodatkowa określona w art. 38 pkt 4 i art. 43 k.k. przybrała zatem wówczas postać „zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów”. Powodem uzasadniającym przyjęcie tzw. ustaw majowych miał być wzrost przestępczości stwierdzonej po roku 1981. Udział przestępstw drogowych w ogólnej liczbie przestępstw nie był wysoki- w 1981 r. wyniósł 6 %, natomiast w 1986 r. nawet odnotowano nieznaczny spadek- do 5 %<sup>81</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych najczęściej orzekano na podstawie art. 43 § 2 k.k., tj. obligatoryjnie w przypadkach popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym w stanie nietrzeźwości<sup>82</sup>.

Nowelizacja kodeksu karnego z 1985 r. wiązała się z wejściem w życie ustawy z dnia 1.2.1983 r.- Prawo o ruchu drogowym, która wprowadziła nowe rozwiązania dotyczące zatrzymania dokumentów uprawniających do prowadzenia pojazdów. Przyczyniły się one do rozbieżności w regulacjach dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych między kodeksem karnym a kodeksem wykroczeń. W prawie o ruchu drogowym wprowadzono bowiem możliwość zatrzymania nie tylko prawa jazdy, ale również dokumentów uprawniających do prowadzenia innych pojazdów, w tym kart rowerowych, kart motorowerowych oraz kart woźnicy. Za wprowadzeniem zmian przemawiały także względy natury merytorycznej. Dotychczas kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów odnosiła się wyłącznie do pojazdów mechanicznych. W założeniu kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów miała odgrywać rolę narzędzia zabezpieczającego prawidłowe funkcjonowanie ruchu przed zagrożeniami związanymi z aktywnością w nim sprawców przestępstw komunikacyjnych. Tymczasem w praktyce zdarzały się przypadki, gdy dana osoba w chwili czynu wprawdzie nie prowadziła pojazdu mechanicznego, ale inny pojazd, który z uwagi na konstrukcję i źródło napędu trudno byłoby jednoznacznie sklasyfikować<sup>83</sup>. Niewątpliwie nie tylko prowadzenie pojazdów mechanicznych mogło oznaczać zagrożenie i wiązać się z ryzykiem zaistnienia przestępstw przeciwko bezpieczeństwu ruchu.

---

<sup>80</sup> Por. m.in. A. Ratajczak, Przyczyny uchwalenia nowych..., s. 6; J. Waszczyński, Ostatnie zmiany w prawie karnym (cz. II), Pal. 1985, nr 10, s. 24; M. Melezini, Problemy prawa karnego na tle ustaw majowych z 1985 roku (Konsekwencje w sferze polityki karnej), (w:) O prawie i jego dziejach księgi dwie. Studia ofiarowane Profesorowi Adamowi Lityńskiemu w czterdziestolecie pracy naukowej i siedemdziesięciolecie urodzin. Księga II, Białystok-Katowice 2010, s. 671.

<sup>81</sup> J. Jasiński, Tendencje polityki karnej..., s. 30-31.

<sup>82</sup> J. Jasiński, Obraz polityki karnej lat osiemdziesiątych i początku lat dziewięćdziesiątych (1980-1991), Arch. Krym. 1993, t. XIX, s. 64-70.

<sup>83</sup> R.A. Stefański, Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na tle noweli do kodeksu karnego i kodeksu wykroczeń, NP 1985, nr 11-12, s. 56-57.

Nowe brzmienie art. 43 k.k. nasuwało wątpliwość czy ustawodawca ustanowił dwie odrębne kary dodatkowe, a może wprowadził wprawdzie jedną karę, choć występującą w dwóch odmianach. R.A. Stefański przyjął to ostatnie pluralistyczne ujęcie, uznając że w znowelizowanym art. 43 k.k. skonstruowano zakaz prowadzenia pojazdów jako jedną karę dodatkową w dwóch postaciach związanych z rodzajem pojazdów: mechanicznych lub innych pojazdów. Uzasadnieniem dla tego stanowiska miały być względy natury językowej- użycie w przepisie funktora „lub” pozwalało na ustalenie wartości logicznej zachodzącej między jego częściami składowymi. Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych nie wykluczało w związku z tym wymierzenia zakazu prowadzenia innych pojazdów<sup>84</sup>. Nie było też przeszkód do kumulatywnego orzekania obu odmian zakazu prowadzenia pojazdów, a wybór postaci zakazu oraz jej przedmiotowego zakresu uzależniono od oceny stopnia zagrożenia, które wiązałoby się w przyszłości z prowadzeniem przez sprawcę określonego rodzaju pojazdów. W pewnych skrajnych wypadkach pomimo, że dana osoba w chwili popełnienia przestępstwa komunikacyjnego prowadziła pojazd mechaniczny, to specyfika sprawcy i okoliczności czynu przemawiałaaby za objęciem zakazem prowadzenia również innych pojazdów<sup>85</sup>.

### **§3. Zakaz prowadzenia pojazdów w świetle kodeksu karnego z 1997 r. w pierwotnym brzmieniu**

Wejście w życie kodeksu karnego z 1997 r.<sup>86</sup> oznaczało odejście od nadmiernie represyjnej polityki karnej, która wcale nie przyczynia się do większego bezpieczeństwa dóbr prawnie chronionych. Nową kodyfikację karną oparto na aksjologii odpowiadającej standardom demokratycznego państwa prawa oraz podstawowym wartościom, a zwłaszcza godności człowieka. Racjonalna polityka kryminalna, która przyświecała tworzeniu kodeksu karnego z 1997 r., w założeniu nie oznaczała polityki zbyt liberalnej, ale wiązała się m.in. z miarkowaniem intensywności karania wagą chronionych przez prawo interesów oraz z uporządkowaniem sankcji w sposób odpowiadający hierarchii wartości obowiązującej w demokratycznym państwie. W świetle założeń politycznokryminalnych kodeksu karnego z

---

<sup>84</sup> R.A. Stefański, Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów (wnioski *de lege ferenda*), WPP 1988, nr 4, s. 438-439; Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na tle..., s. 57-58. Zob. także Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 578; M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 72.

<sup>85</sup> Por. R.A. Stefański, Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na tle..., s. 60; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów (Reforma ustawodawstwa karnego), Rzeczp. 1989, nr 97, s. 4.

<sup>86</sup> Ustawa z dnia 6.6.1997 r.- Kodeks karny (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 189 ze zm.).

1997 r. bezwarunkowa kara pozbawienia wolności stała się *ultima ratio* w odniesieniu do drobnej i średniej przestępczości. Ujęcie to uwzględnia współcześnie występującą tendencję do podchodzenia z uzasadnionym sceptycyzmem do możliwości wychowawczego oddziaływania na sprawcę odbywającego karę pozbawienia wolności. Zaczęto doceniać środki reakcji prawnokarnej, które nie są związane z pozbawieniem wolności. Mogą one bowiem *in concreto* okazać się wystarczająco dolegliwe, a przy tym tańsze z punktu widzenia ekonomicznego i społecznego. W art. 58 § 1 k.k. wyrażono preferencję orzekania kar wolnościowych (grzywny lub kary ograniczenia wolności) oraz środków karnych. W razie występowania sankcji zagrożonych alternatywnie mają one mieć pierwszeństwo przed nieprzekraczającą 5 lat karą pozbawienia wolności bez warunkowego zawieszenia jej wykonania, orzekaną w ostateczności, tj. dopiero wówczas, gdy inna kara lub środek karny nie jest w stanie spełnić celów kary<sup>87</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów przestał być karą dodatkową. Zgodnie z art. 39 pkt 3 k.k. zakaz prowadzenia pojazdów zaliczono do kategorii środków karnych. Kodyfikacja karna z 1997 r. zrezygnowała z dualistycznego rozróżnienia kar na kary dodatkowe i kary zasadnicze z uwagi na pełnioną przez nie rolę<sup>88</sup>. Rozwiązanie to uzasadniano tym, iż „nazwy

---

<sup>87</sup> Szerzej na ten temat zob. A. Zoll, Założenia politycznokryminalne kodeksu karnego w świetle wyzwań współczesności, PiP 1998, nr 9-10, s. 40-50; W. Wróbel, Wokół krytyki nowego kodeksu karnego, PiP 1998, nr 9-10, s. 51-64; T. Kaczmarek, Nowy polski kodeks karny i jego aksjologiczne oraz kryminologiczne założenia, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom III, red. L. Bogunia, Wrocław 1998, s. 9-27; A. Marek, Nowy kodeks karny- zasady odpowiedzialności, nowa polityka karna, MoP 1997, nr 12, s. 474-475. Por. także M. Melezini, Punitivność wymiaru sprawiedliwości..., s. 166-193; też, Środki karne jako instrument..., s. 93-94; K. Maksymowicz, Od kar dodatkowych do środków karnych, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom II, red. L. Bogunia, Wrocław 1998, s. 36-37.

<sup>88</sup> Rezygnacja z dotychczasowej terminologii, dzielącej kary na zasadnicze i dodatkowe wydaje się trafna. W doktrynie poddano w wątpliwość użycie określenia „kara”, któremu przeciwstawiono pojęcie „środek karny”. Zauważono, iż nowy podział środków reakcji prawnokarnej jest z punktu widzenia językowego i logicznego błędny. W tradycji polskiego prawa karnego zakorzeniło się obejmowanie pojęciem „środek karny” wszelkich kar- zarówno zasadniczych, jak i dodatkowych, zatem ustawodawca używając tego określenia dezorientuje odbiorcę norm prawnych. T. Bojarski stwierdził, iż obecny podział środków reakcji karnej na przestępstwo na kary i środki karne jest wadliwy, charakteryzując się „sztuczną nowością”. Ustawodawca zestawiał ze sobą zatem „kary” oraz jakieś „nie-kary”, które określił mianem „środków karnych”. Zdaniem autora istota środków karnych nie uległa zasadniczej zmianie, gdyż nadal pełnią one funkcje penalne w odpowiednim stopniu analogiczne do kar. W literaturze wskazuje się, że biorąc pod uwagę treść i funkcje, nie występuje wyraźna różnica pomiędzy karami a środkami karnymi, linia graniczna przebiegająca między nimi ma zatem charakter bardziej formalny niż merytoryczny. Środki karne nie występują jak kary w sankcjach przepisów karnych, zatem orzeka się je tylko wówczas, gdy ustawa tak stanowi. Jak trafnie zwraca uwagę M. Szewczyk zarówno kary, jak i środki karne są orzekane za przestępstwo, wymierzane przez sądy, a ponadto zawierają w sobie większy lub mniejszy element dolegliwości. Por. m.in. M. Szewczyk, System środków karnych w projekcie nowego kodeksu karnego, Problemy kodyfikacji prawa karnego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Mariana Cieślaka, Kraków 1993, s. 154; też, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, t. I, red. A. Zoll, Warszawa 2007, s. 564-565; T. Bojarski, Polskie prawo karne. Zarys części ogólnej, Warszawa 2006, s. 233; tenże, Nowe środki karne i formy ułatwiania spraw karnych. Uwagi na tle nowego prawa karnego, (w:) Nowe prawo karne procesowe. Zagadnienia wybrane. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Wiesława Daszkiewicza, red. T. Nowak, Poznań 1999, s. 134-135; tenże, O karach- uwagi o ewolucji rozwiązań prawnych, (w:) Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara, t. I, red. A. Adamski, J. Bojarski, P.

te wiązały się z takim systemem sankcji, w którym kary dodatkowe mogły być wymierzone tylko obok kary zasadniczej, co rodziło konieczność wprowadzenia odpowiednich nazw. Potrzeba posługiwania się różnymi nazwami pozostała, zmieniły się jednak jej racje. Istnieje dość szeroko zakrojona możliwość poprzestania na orzeczeniu środka karnego bez kary (zasadniczej); nazwa „kara dodatkowa” traci więc w tym kontekście sens, gdyż staje się niejako zasadniczą<sup>89</sup>. Przyjęcie nowej terminologii nie było zabiegiem czysto technicznym, ale miało głębsze znaczenie związane z dostrzeżeniem znaczącej roli środków karnych w zwalczaniu drobnej i średniej przestępczości<sup>90</sup>. Rezygnacja z nazwy „kary dodatkowe” na rzecz nazwy „środki karne” ma wskazywać sędziemu, iż powinien traktować środek karny jako instrument racjonalnej polityki kryminalnej, którego zasadniczym celem nie powinno być zwiększanie dolegliwości represji karnej<sup>91</sup>. W literaturze nadanie zakazowi prowadzenia pojazdów charakteru środka karnego oceniono jako zabieg trafny. Uznano, że pozostanie przy tradycyjnym określeniu „kara dodatkowa” byłoby anachronizmem i nie oddawałoby istoty tego środka<sup>92</sup>.

Ustawodawca zdecydował się w nowej kodyfikacji karnej na rozszerzenie dopuszczalności samoistnego orzekania środków karnych<sup>93</sup>, kierując się założeniem, w świetle którego środki takie posiadają niejednokrotnie wystarczający ładunek dolegliwości i

---

Chrczonowicz, M. Leciak, Toruń 2014, s. 104-105; tenże, Uwagi o karach i ich orzekaniu na tle projektowanych zmian kodeksu karnego, (w:) Nauka wobec współczesnych zagadnień prawa karnego w Polsce. Księga pamiątkowa ofiarowana Profesorowi Aleksandrowi Tobisowi, red. J. Janiszewski, Poznań 2004, s. 32-33; M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 94-98; Z. Sienkiewicz, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. M. Bojarski, Warszawa 2012, s. 338; M. Szwarczyk, Środki karne w przyszłym prawie karnym, (w:) Polska lat dziewięćdziesiątych- Przemiany państwa i prawa, t. 3, Lublin 1997, s. 401 i n.; A. Makuch, Środki karne w projekcie kodeksu karnego a kary dodatkowe w obowiązującym prawie karnym, Sectio G, nr 38, s. 193 i n.; V. Konarska-Wrzosek, Dyrektywy wyboru kary w polskim ustawodawstwie karnym, Toruń 2002, s. 134; W. Chlebus, Środki karne jako nowy system sankcji w prawie karnym, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom IV, red. L. Bogunia, Wrocław 1999, s. 35 i n.

<sup>89</sup> Uzasadnienie rządowego projektu nowego kodeksu karnego, (w:) Nowe kodeksy karne- z 1997 r. z uzasadnieniami, Warszawa 1998, s. 136.

<sup>90</sup> Z. Sienkiewicz, Kilka uwag o kierunkach zmian w regulacji środków karnych, (w:) Nauka wobec prawdy sądowej. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Zdzisława Kęgla, Wrocław 2005, s. 448-449.

<sup>91</sup> Uzasadnienie rządowego projektu..., s. 136-137.

<sup>92</sup> R.A. Stefański, Model normatywny zakazu prowadzenia pojazdów w projekcie kodeksu karnego, WPP 1992, nr 1-2, s. 74-75.

<sup>93</sup> Na gruncie kodeksu karnego z 1969 r. istniała możliwość orzeczenia kary dodatkowej nie tylko obok kary zasadniczej, ale również samodzielnie, dlatego m.in. ówczesna nazwa „kara dodatkowa” była poddawana krytyce. Nieprecyzyjność i zawilość przepisów prawno-karnych umożliwiających samoistne orzekanie kar dodatkowych (art. 54 i art. 55 d.k.k.) skutkowało tym, że sędziowie podchodzili do nich z dużą rezerwą. Przełożyło się to na praktykę orzeczniczą- kary dodatkowe samoistnie wymierzano w nielicznych przypadkach. Realizacja polityczno-kryminalnego założenia polegającego na ograniczeniu krótkoterminowych kar pozbawienia wolności przez stosowanie samoistnych kar dodatkowych na gruncie kodeksu karnego z 1969 r. odniosła zatem niepowodzenie. Por. Z. Sienkiewicz, Środki karne orzekane samoistnie, PiP 1997, nr 6, s. 54-56. Zob. także m.in. A. Tobis, Samoistna kara dodatkowa, RPEiS 1973, nr 3, s. 23-33; R.A. Stefański, Kary dodatkowe orzekane samoistnie, Prok. i Pr. 1997, nr 4, s. 21; A. Staczyńska, Samoistna kara dodatkowa w orzecznictwie sądów, NP 1979, nr 3, s. 54-76; T. Szymanowski, System kar, środków karnych i zabezpieczających oraz zasady ich orzekania w kk z 1997 r., PWP 1997, nr 16-17, s. 13.

mogą z powodzeniem zastępować karę oraz spełniać funkcje prewencyjne w większym stopniu niż kara orzekana z warunkowym zawieszeniem jej wykonania<sup>94</sup>. Środki karne orzekane samoistnie miały w zamyśle twórców nowego kodeksu karnego odgrywać ważną rolę, stanowiąc racjonalną alternatywę wobec kary pozbawienia wolności w przypadku tzw. drobnej lub średniej przestępczości.

Kodeks karny z 1997 r. istotnie zmodyfikował dotychczasowy kształt prawny zakazu prowadzenia pojazdów, uwzględniając potrzeby w zakresie ochrony bezpieczeństwa w komunikacji<sup>95</sup>. W piśmiennictwie podkreślano, iż nowa regulacja zakazu prowadzenia pojazdów uniknęła wielu wad poprzedniego rozwiązania, umożliwiając szersze, a zarazem bardziej racjonalne stosowanie tego środka. Jednocześnie zwracano uwagę na pewne niejasności oraz represyjne akcenty, które w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów były widoczne od początku obowiązywania kodeksu karnego 1997 r.<sup>96</sup>

Dotychczasowa nazwa- „zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów” wprowadzona na mocy noweli z 1985 r. była nazbyt kazuistyczna. W piśmiennictwie wyrażono pogląd, iż utrzymanie podziału pojazdów na mechaniczne i inne pojazdy nie znajduje uzasadnienia, a rozgraniczenie takie można zastąpić terminem „pojazd”<sup>97</sup>. W art. 39 pkt 3 k.k. zatem nie wymieniono osobno pojazdów mechanicznych oraz innych pojazdów. Ustawodawca regulując zakaz prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym z 1997 r. kierował się zasadą indywidualizacji kary, dzięki czemu stworzono szerokie ramy przy kształtowaniu zakresu przedmiotowego zakazu. W art. 42 § 1 k.k. środek ten przybrał nazwę „zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju”, zaś w art. 42 § 2 k.k. określono go jako „zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych lub pojazdów określonego rodzaju”. Nie można zgodzić się z wysuwany w doktrynie poglądem, iż stworzono na gruncie art. 42 k.k. nową nazwę (odrębną od sformułowanej w art. 39 pkt 3 k.k.) na określenie zakazu prowadzenia pojazdów<sup>98</sup>.

W pierwotnym brzmieniu kodeksu karnego orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów przewidziano w dwóch trybach: fakultatywnym (art. 42 § 1 k.k.) oraz obligatoryjnym (art. 42 § 2 k.k.), które dopełniały się wzajemnie. Zakaz prowadzenia pojazdów pozostawał nadal

---

<sup>94</sup> A.J. Szwarc, Represyjność polskiego prawa karnego, (w:) Pozbawienie wolności- funkcje i koszty. Księga jubileuszowa Profesora Teodora Szymanowskiego, red. A. Rzepliński, I. Rzeplińska, N. Niełacna, P. Wiktorska, Warszawa 2013, s. 164.

<sup>95</sup> Uzasadnienie rządowego projektu..., s. 144.

<sup>96</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) Prawo karne materialne..., s. 348.

<sup>97</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 189.

<sup>98</sup> R.A. Stefański, Model normatywny zakazu..., s. 75. Autor ten później odstąpił od poglądu, że w art. 42 k.k. chodzi o nowy rodzaj zakazu- zob. R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji w 2015 r., red. R.A. Stefański, Warszawa 2016, s. 213.

środkiem terminowym, orzekanym na określony okres. W art. 43 § 1 k.k. zachowano dotychczasowe granice czasowe zakazu ustanowione w kodeksie karnym z 1969 r. Określono, że sąd może orzec ten środek karny na okres od roku do 10 lat. W nowej kodyfikacji karnej poddano istotnej modyfikacji przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów.

Zgodnie z treścią art. 42 § 1 k.k. ustanowiono możliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju w razie skazania osoby uczestniczącej w ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w szczególności jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji. Sądowi, zgodnie z założeniami racjonalnej polityki kryminalnej, została przypisana wiodąca rola w rozstrzygnięciu o zastosowaniu zakazu prowadzenia pojazdów w danej sprawie, a ponadto w miarkowaniu jego wymiaru. Zakreślono szeroko możliwość wyboru rodzaju pojazdów objętych zakresem zakazu prowadzenia pojazdów stosownie do okoliczności popełnienia przestępstwa komunikacyjnego oraz z uwzględnieniem potrzeb w zakresie ochrony bezpieczeństwa w komunikacji. W tym kontekście pierwotna regulacja zakazu prowadzenia pojazdów odpowiadała założeniom przyświecającym uchwaleniu kodeksu karnego z 1997 r. W przypadku zakazu fakultatywnego widoczna jest szczególnie funkcja prewencyjna tego środka penalnego, zaakcentowana literalnie przez ustawodawcę w art. 42 § 1 *in fine* k.k.

Za najistotniejszą, a zarazem wzbudzającą największe kontrowersje modyfikację uznano nową regulację podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów. Zakresem podmiotowym tego środka karnego objęto nie tylko osoby prowadzące pojazdy mechaniczne, ale również innych uczestników ruchu będących sprawcami przestępstw komunikacyjnych<sup>99</sup>. Pojęcie uczestnika ruchu jest bardziej pojemne, dotyczy np. pieszego, pasażera lub prowadzącego rower. W uzasadnieniu projektu kodeksu karnego zwracano uwagę, iż zabieg poszerzenia zakresu podmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów wiąże się bezpośrednio z aktualnymi

---

<sup>99</sup> Por. m.in. J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 2000, s. 111; G. Rejman, (w:) Kodeks karny. Komentarz. Część ogólna, red. G. Rejman, Warszawa 1999, s. 890-891; R.A. Stefański, Podmiot zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 1999, nr 7-8, s. 113-117; Z. Sienkiewicz, Niektóre zagadnienia nowej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom II, red. L. Bogunia, Wrocław 1998, s. 50-51; taż, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 182; K. Łuczak, Nowa regulacja podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom VII, red. L. Bogunia, Wrocław 2001, s. 14-20; taż, Jeszcze raz o podmiocie zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom VIII, red. L. Bogunia, Wrocław 2001, s. 103; taż, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 581-583; M. Melezini, System środków reakcji..., s. 64; W. Chlebus, Środki karne jako nowy system..., s. 45-46; M. Kulik, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Mozgawa, Warszawa 2012, s. 126-127. Zob. także np. postanowienie SN z dnia 11.10.2001 r., I KZP 24/01, OSP 2002, nr 7-8, poz. 110; wyrok SN z dnia 16.1.2007 r., V KK 415/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 175; wyrok SN z dnia 21.11.2001 r., III KKN 281/01, Legalis Nr 57746.



potrzebami w zakresie ochrony bezpieczeństwa w komunikacji<sup>100</sup>. Nowy zakres podmiotowy koresponduje z instytucją zatrzymania prawa jazdy, ponieważ zgodnie z brzmieniem art. 135 ust. 1 ustawy- Prawo o ruchu drogowym<sup>101</sup> może ono nastąpić nie tylko wobec osób prowadzących pojazdy. Doszło tym samym do ujednoczenia podmiotowego zakresu zakazu prowadzenia pojazdów oraz przesłanek zatrzymania prawa jazdy. Rezygnacja ustawodawcy z określenia „osoba prowadząca pojazd” jako podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów stanowiła działanie świadome i celowe. Próby nadawania określeniu „osoba uczestnicząca w ruchu”- w drodze wykładni- takiego samego znaczenia pozostawałyby zatem w sprzeczności z zamiarem ustawodawcy. Zwrot ten ma znacznie szersze granice, obejmując nie tylko (jak to było na gruncie poprzednio obowiązującej kodyfikacji karnej z 1969 r.) osoby prowadzące pojazdy, ale również inne podmioty spełniające cechę uczestniczenia w ruchu<sup>102</sup>.

Regulacja zakazu prowadzenia pojazdów w trybie obligatoryjnym uległa najpoważniejszym zmianom. Zakres przedmiotowy tego środka karnego zawężono do „wszelkich pojazdów mechanicznych” lub „pojazdów mechanicznych określonego rodzaju”, nie obejmując nim „innych pojazdów”<sup>103</sup>. Rozszerzono przesłanki obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów, którego orzeczenie następuje nie tylko w przypadku, gdy sprawca przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji był w stanie nietrzeźwości. Nowymi okolicznościami aktywującymi obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów stało się również popełnienie takiego czynu w stanie pod wpływem środka odurzającego oraz zbiegnięcie z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, art. 173 lub art. 177 k.k.

Określone powyżej okoliczności kwalifikujące muszą zostać stwierdzone „w czasie popełnienia”, a nie jak dotychczas „w chwili popełnienia” przestępstwa. W doktrynie pozytywnie oceniono taką zmianę, wskazując, iż na skutek użycia nowej stylistyki podkreślono, że chodzi o pewien okres, ciąg czasu, nie zaś o dany konkretny moment<sup>104</sup>.

W piśmiennictwie przyjęcie stanu pod wpływem środka odurzającego za okoliczność skutkującą obowiązkiem orzekania zakazu prowadzenia pojazdów uznano za trafne

---

<sup>100</sup> Uzasadnienie rządowego projektu..., s. 144.

<sup>101</sup> Ustawa z dnia 20.6.1997 r.- Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz.U. z 2016 r, poz. 266 ze zm.). Dalej określana za pomocą skrótu: p.r.d.

<sup>102</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 582; R.A. Stefański, Podmiot zakazu prowadzenia..., s. 114; K. Łucarz, Nowa regulacja podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom VII, red. L. Bogunia, Wrocław 2001, s. 15; też, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 106-108; A. Muszyńska, K. Łucarz, Przyczynek do rozważań nad pojęciem „uczestnik ruchu”, (w:) Problemy współczesnego prawa karnego i polityki kryminalnej. Księga Jubileuszowa Profesor Zofii Sienkiewicz, red. M. Bojarski, J. Brzezińska, K. Łucarz, Wrocław 2015, s. 298; D. Mieczkowska, Wokół problematyki podmiotowego zakresu zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2013, nr 9, s. 8.

<sup>103</sup> M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 111.

<sup>104</sup> W. Wróbel, Środki karne w projekcie kodeksu karnego (Część I), PS 1994, nr 7-8, s. 112.

rozwiązanie. Uregulowanie obligatoryjnego zakazu w kodeksie karnym z 1997 r. doprowadziło do usunięcia istniejących niespójności, gdyż do tej pory surowiej karano sprawców nietrzeźwych, podczas gdy nie mniejsze zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu wywoływali kierujący pojazdami, którzy znajdowali się pod wpływem środków narkotycznych<sup>105</sup>. Uznano, że narkomania na równi z alkoholizmem stanowi poważny problem społeczny<sup>106</sup>, wymagający stanowczej reakcji prawnokarnej, zwłaszcza gdy dotyczy sfery ruchu komunikacyjnego, w której niezbędna jest stała i niezaburzona koncentracja. W nowym kodeksie karnym zamieszczono w art. 115 § 16 k.k. legalną definicję stanu nietrzeźwości<sup>107</sup>. Natomiast zabrakło definicji legalnej stanu pod wpływem środka odurzającego. W dodatku trzeba zwrócić uwagę na występujące na gruncie kodeksu wykroczeń podobne znaczeniowo pojęcie- stan po użyciu podobnie działającego środka (do alkoholu). Nie ma jasnych kryteriów odróżniania obu stanów. W literaturze występują rozbieżności w kwestii rozumienia terminu „stan pod wpływem środka odurzającego”<sup>108</sup>.

<sup>105</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów w projekcie kodeksu karnego, PiP 1991, nr 6, s. 65.

<sup>106</sup> R.A. Stefański, Model normatywny zakazu..., s. 77-78.

<sup>107</sup> E. Bieńkowska, Kary i inne rodzaje reakcji na przestępstwo, Jur. 1997, nr 10-12, s. 15. Kwestia ustawowego określenia tzw. progów nietrzeźwości budzi w doktrynie kontrowersje. W projektach kodeksu karnego były różne propozycje, w tym podwyższenia dolnego progu zawartości alkoholu we krwi konstytuującego stan nietrzeźwości z 0,5 do 0,8 promila. Por. J. Szumski, Kontrowersje wokół wysokości tzw. progów nietrzeźwości w projektach kodyfikacji karnej, Pal. 1994, nr 9-10, s. 45 i n. W art. 115 § 16 k.k. przyjęto jednak dotychczasowe rozumienie stanu nietrzeźwości, tj. stanu, w którym zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość.

<sup>108</sup> Por. m.in. K. Buchała, Zbiegnięcie kierującego pojazdem mechanicznym z miejsca zdarzenia, (w:) Rozważania o prawie karnym. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Aleksandra Ratajczaka, red. A. Szwarz, Poznań 1999, s. 48; tenże, (w:) Kodeks karny. Komentarz do art. 117-277. Część szczególna, red. A. Zoll, Kraków 1999, s. 404-405; M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, Odpowiedzialność karna za spowodowanie wypadku komunikacyjnego w świetle regulacji nowego kodeksu karnego z 1997 r., Część II, Pal. 1999, nr 3-4, s. 35-51; tychże, Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia w świetle nowelizacji kodeksu karnego z 12 lipca 1995 r., Część II, Pal. 1996, nr 5-6, s. 42; O. Górniok, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski i in., Kodeks karny. Komentarz, t. III, Gdańsk 2005, s. 138; G. Bogdan, (w:) A. Barczak-Oplustil, G. Bogdan, Z. Cwiakalski, M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Rodzynkiewicz, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll, Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz, T. 2, Kraków 2006, s. 478; L. Gardocki, Prawo karne, Warszawa 2006, s. 241; E. Kunze, Przeprowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a KK), (w:) Nauka wobec współczesnych zagadnień prawa karnego w Polsce. Księga pamiątkowa ofiarowana Profesorowi A. Tobisowi, red. B. Janiszewski, Poznań 2004, s. 155; A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2010, s. 421-422; J. Piórkowska-Fliegier (w:), T. Bojarski, A. Michalska-Warias, J. Piórkowska-Fliegier, M. Szwarzcyk, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2006, s. 318; R. A. Stefański, Prawna ocena stanów związanych z używaniem środków odurzających w ruchu drogowym, Prok. i Pr. 1999, nr 4, s. 19-20; tenże, Przeprowadzenie pojazdu przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz, Warszawa 2000, s. 371-372; tenże, (w:) Kodeks karny. Komentarz, t. 1, red. A. Wąsek, Warszawa 2006, s. 598-601; tenże, Środek odurzający w rozumieniu kodeksu karnego, PnD 2007, nr 4, s. 8-17; tenże, Wykroczenia drogowe. Komentarz, Warszawa 2011, s. 322 i n.; tenże, The concept „state under the influence of an intoxicating substance”. Legal aspects, Pojęcie „stan pod wpływem środka odurzającego”. Aspekty prawne, Problems of Forensic Sciences 2009, vol. LXXX, s. 397-398; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 600-601; T. Huminiak, Stan „pod wpływem środków odurzających” i stan „po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” u kierującego pojazdem, PnD 2004, nr 3, s. 5-16; K. Łuczarski, Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej, Wrocław 2005, s. 166-167; A. Skowron, Jeszcze raz krytycznie o środkach działających podobnie do alkoholu, PnD 2004, nr 11, s. 17; M. Kała, Środki działające podobnie do alkoholu w

Może to mieć istotne znaczenie przy określaniu podstaw prawnych odpowiedzialności sprawcy czynu.

Stan nietrzeźwości oraz stan pod wpływem środka odurzającego stanowią znaczący czynnik zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, zaś ostatnia z okoliczności powodujących przekształcenie trybu fakultatywnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w obligatoryjny- ucieczka z miejsca zdarzenia, ujemnie charakteryzuje sprawcę jako kierującego pojazdem<sup>109</sup>. Przez długi czas ucieczka z miejsca wypadku drogowego nie była w żaden sposób skryminalizowana, chociaż w judykaturze i piśmiennictwie powszechnie traktowano ją jako okoliczność obciążającą<sup>110</sup>. Sytuacja uległa zmianie na skutek wprowadzenia do kodeksu karnego z 1969 r. nowelą z dnia 12 lipca 1995 r.<sup>111</sup> nowego przepisu art. 145 § 4, który przewidywał surowszą odpowiedzialność sprawcy wypadku drogowego właśnie w razie dopuszczenia się ucieczki. W przypadku jednak najcięższych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w tym katastrofy w komunikacji, bądź sprowadzenia jej bezpośredniego niebezpieczeństwa (art. 136 i 137 d.k.k.), działanie sprawcy polegające na zbiegnięciu z miejsca zdarzenia pozostawało nadal jedynie okolicznością obciążającą<sup>112</sup>. Podobnie rzecz się miała jeśli chodzi o art. 323 d.k.k., tj. przepis penalizujący wojskowy wypadek drogowy, który nie został znowelizowany tak jak to się stało z art. 145 d.k.k, gdzie dodano § 4<sup>113</sup>. Na krytykę zasługiwał z pewnością brak zmiany w zakresie regulacji zakazu prowadzenia pojazdów. Ustawodawca nie skorelował bowiem wprowadzania kryminalizacji ucieczki z miejsca zdarzenia z przesłankami orzekania zakazu prowadzenia pojazdów<sup>114</sup>.

---

organizmie kierowcy, PnD 2004, nr 11; R. Góral, Kodeks karny. Praktyczny komentarz z orzecnictwem, Warszawa 2005, s. 86.

<sup>109</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów w projekcie..., s. 65.

<sup>110</sup> Por. A. Gaberle, Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne, Warszawa 1986, s. 167; K. Buchała, Glosa do wyroku SN z dnia 26 września 1972 r., V KR 379/72, OSPiKA 1973, Nr 12, poz. 253; J. Bilicki, W. Kubala, Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, WPP 1974, z. 1, s. 80; uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28.2.1975 r., V KRN 2/74, OSNKW 1975, Nr 3-4, poz. 33, teza 36; wyrok SN z dnia 13.12.1977 r., VI KRN 302/77, PP 1978, nr 8-9, s. 105; wyrok SN z dnia 2.7.1980 r., V KRN 127/80, OSNPG 1981, nr 5, poz. 47; K. J. Pawelec, Ucieczka sprawcy wypadku drogowego w świetle prawa karnego i badań, Służba MO 1986, Nr 3-4, s. 221-233; R. A. Stefański, Ucieczka sprawcy z miejsca wypadku drogowego, Prok. i Pr. 1996, nr 1, s. 7; tenże, Glosa do wyroku SN z dnia 2 lipca 1980 r., V KRN 127/80, PP 1984, z. 8-9, s. 117-122; wyrok SN z dnia 6.12.1995 r., III KRN 128/95, niepubl.

<sup>111</sup> Ustawa z dnia 12.7.1995 r. o zmianie Kodeksu karnego, Kodeksu karnego wykonawczego oraz o podwyższeniu dolnych i górnych granic grzywnien i nawiązek w prawie karnym (Dz.U. Nr 95, poz. 475).

<sup>112</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 173; A. Dziergawka, Ucieczka z miejsca wypadku drogowego, Prok. i Pr. 2008, nr 10, s. 142.

<sup>113</sup> M. Dąbrowska- Kardas, P. Kardas, Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia w świetle nowelizacji kodeksu karnego z 12 lipca 1995 r., Część I, Pal. 1996, nr 3-4, s. 20.

<sup>114</sup> D. Mieczkowska, Odpowiedzialność karna sprawcy wypadku komunikacyjnego przy zbiegnięciu z miejsca zdarzenia, PnD 2013, nr 5, s. 20.

W piśmiennictwie wyrażono pogląd, iż ucieczka z miejsca zdarzenia oraz nieudzielenie pomocy ofiarom stanowi szczególnie naganną okoliczność, dyskwalifikującą sprawcę jako kierowcę, która zasługuje na to, żeby istniała nie tylko możliwość, ale i obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów<sup>115</sup>. Postulaty doktryny zostały uwzględnione w nowym art. 42 § 2 *in fine* k.k., zgodnie z którym ustanowiono obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów wówczas, gdy sprawca zbiegł z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177. Motywy do wprowadzenia takiego rozwiązania były różne, w szczególności chodziło o sprawców powodujących szkodę majątkową, której nie można było zrekomensować przez ubezpieczenie OC ze względu na brak danych o osobie powodującej wypadek<sup>116</sup>. W literaturze przedmiotu zwracano uwagę także na fakt, iż ucieczka z miejsca zdarzenia często wiąże się ze stanem nietrzeźwości lub stanem pod wpływem środka odurzającego, który stanowi silny bodziec do podejmowania tego typu działań<sup>117</sup>. Sprawca podejmujący się w takich okolicznościach ucieczki z miejsca zdarzenia ma nadzieję na udaremnienie badania trzeźwości, a jednocześnie na uniknięcie stwierdzenia stanu nietrzeźwości, oznaczającego w praktyce surowszą odpowiedzialność karną<sup>118</sup>. Zachowanie sprawcy, polegające na zbiegnięciu z miejsca zdarzenia prowadzi ponadto niejednokrotnie do zjawiska pogorszenia jakości zebranego materiału dowodowego, zwłaszcza jeśli chodzi o badania ukierunkowane na określenie, czy dana osoba w chwili popełnienia przestępstwa znajdowała się w stanie nietrzeźwości<sup>119</sup>. Na skutek ustanowienia obligatoryjnego trybu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w razie ucieczki z miejsca zdarzenia sprawca taki poniesie odpowiedzialność karną na równi z osobą nietrzeźwą w czasie popełnienia czynu<sup>120</sup>.

---

<sup>115</sup> Zob. R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 188; tenże, Kara dodatkowa zakazu..., s. 440. Pojawiły się jednak w doktrynie głosy za wprowadzeniem w art. 42 § 2 k.k. w miejsce obligatoryjnego fakultatywne orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w przypadku ucieczki sprawcy z miejsca zdarzenia. Postulat taki argumentowano, iż ucieczkę z miejsca zdarzenia ujęto nie jako typ zachowania, ale okoliczność obiektywną uzasadniającą zakaz. Wskazywano ponadto, iż samo pojęcie „uciekł z miejsca zdarzenia” jest bardzo pojemne i obejmuje swym zakresem różnorodne przypadki, w tym gdy sprawca oddalił się z miejsca zdarzenia nie tyle z obawy przed konsekwencjami karnymi, ale raczej ze względu np. na szok spowodowany zdarzeniem. Por. P. Kardas, M. Rodzyńkiewicz, Projekt kodeksu karnego w świetle opinii sędziów i prokuratorów (część trzecia- środki karne, zasady wymiaru kar i środków karnych, powrót do przestępstwa oraz wolnościowe środki związane z poddaniem sprawcy próbie), WPP 1996, nr 3-4, s. 86-87.

<sup>116</sup> W. Wróbel, Środki karne w projekcie..., s. 113-114.

<sup>117</sup> Por. K. Buchała, Zbiegnięcie kierującego pojazdem mechanicznym z miejsca zdarzenia, (w:) Rozważania o prawie karnym. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Aleksandra Ratajczaka, red. A. Szwarz, Poznań 1999, s. 50; K. Łuczczak, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s.178 i n.; W. Lewkowski, Prawne i lekarskie problemy oddalenia się sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia, (w:) Wypadkowość drogowa. Alkoholizm oraz inne przyczyny biologiczne. 5-6 maja 1977, Katowice-Chorzów. Materiały naukowe, Katowice 1977, s. 339; R.A. Stefański, Ucieczka sprawcy..., s. 9; tenże, Kara dodatkowa zakazu..., s. 440-441.

<sup>118</sup> R.A. Stefański, Przestępstwa drogowe w nowym kodeksie karnym, Kraków 1999, s. 249 i n.

<sup>119</sup> D. Mieczkowska, Odpowiedzialność karna sprawcy..., s. 22.

<sup>120</sup> W. Cieślak, O niektórych rozwiązaniach w projekcie kodeksu karnego, Prok. i Pr. 1996, nr 6, s. 69-70; R.A. Stefański, Model normatywny zakazu..., s. 79.

Zrównanie w k.k. z 1997 r. konsekwencji prawnych zbiegnięcia z miejsca zdarzenia ze stanem nietrzeźwości uznano, mimo pewnych zastrzeżeń, za racjonalne i w pełni uzasadnione<sup>121</sup>.

*Novum* w regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym stanowi wprowadzenie możliwości orzeczenia tego środka na okres do 2 lat w ramach warunkowego umorzenia postępowania (art. 67 § 3 k.k.). Przyjęcie takiego rozwiązania spotkało się z aprobatą środowiska prawniczego, podkreślającego jego istotne znaczenie dla szerszego stosowania instytucji warunkowego umorzenia postępowania, w szczególności wobec sprawców wypadków drogowych<sup>122</sup>. Ustanowienie prawnej dopuszczalności orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w oparciu o dyspozycję przepisu art. 67 § 3 k.k., czyni celowym skorzystanie z warunkowego umorzenia postępowania wobec dotąd niekaranych sprawców występków nieumyślnego spowodowania wypadku komunikacyjnego, który nie pociągnął za sobą poważnych następstw (art. 177 § 1 k.k.), jeżeli nie zachodzą określone w art. 178 k.k. przesłanki surowszej karalności. W doktrynie wskazano, iż brak takiej możliwości na gruncie kodeksu karnego z 1969 r. poważnie ograniczał stosowanie instytucji warunkowego umorzenia postępowania karnego<sup>123</sup>.

#### **§4. Modyfikacje przepisów kodeksu karnego z 1997 r. w zakresie zakazu prowadzenia pojazdów wprowadzone na mocy nowelizacji**

Pierwsze zmiany w zakresie regulacji zakazu prowadzenia pojazdów zostały wprowadzone na mocy ustawy z dnia 14.4.2000 r. o zmianie ustawy- Kodeks karny<sup>124</sup>. Ustawa ta w istotny sposób wpłynęła na zaostrzenie odpowiedzialności karnej sprawców przestępstw komunikacyjnych<sup>125</sup>. Celem wprowadzonych zmian legislacyjnych było

---

<sup>121</sup> Por. R.A. Stefański, Ucieczka sprawcy..., s. 8-12; K. Buchała, Ucieczka kierowcy z miejsca wypadku, (w:) Problemy nauk penalnych. Prace ofiarowane Pani Profesor Oktawii Górniok, Katowice 1996, s. 45 i n.

<sup>122</sup> A. Zoll, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 928.

<sup>123</sup> Por. A. Marek, Prawo karne. Zagadnienia teorii i praktyki, Toruń 1997, s. 294; tenże, Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, Warszawa 1999, s. 209; E.A. Wdzięczna, Warunkowe umorzenie postępowania karnego w świetle koncepcji sprawiedliwości naprawczej, Toruń 2010, s. 193.

<sup>124</sup> Dz.U. Nr 48, poz. 548.

<sup>125</sup> Bliżej na ten temat zob. W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne, PiP 2001, nr 7, s. 54-64; tenże, Zaostrzenie odpowiedzialności karnej w zmianach prawa karnego, Jur. 2001, nr 5, s. 11-17; Z. Sienkiewicz, Zmiany w regulacji środków karnych wprowadzone ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r., (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, t. VII, red. L. Bogunia, Wrocław 2001, s. 41-52; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, Prok. i Pr. 2000, nr 7-8, s.131-135; A. Michalska-Warias, Modyfikacja przepisów kodeksu karnego w zakresie przestępstw drogowych, (w:) Nowe prawo karne po zmianach, red. T. Bojarski, E. Skrętowicz, Lublin 2003, s. 31-40; M. Melezini, Środki karne jako instrument polityki kryminalnej, Białystok 2013, s. 132-133; J. Zygmunt, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, Zeszyty Prawnicze UKSW 2007, nr 7.2, s. 205-229.

„skuteczniejsze niż dotąd zwalczanie plagi społecznej, jaką jest prowadzenie pojazdów mechanicznych przez nietrzeźwych kierowców, kończące się bardzo często wypadkami komunikacyjnymi, w których tracą życie i zdrowie tysiące osób”<sup>126</sup>. Ustawa nowelizacyjna z 14.4.2000 r. dla środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów miała bez wątpienia ogromne znaczenie. Wprowadzono dwie nowe podstawy orzekania zakazu prowadzenia pojazdów określone w art. 42 § 3 i 4 k.k. Dokonane zmiany skutkowały pojawieniem się w polskim systemie prawa karnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekanego na zawsze. Przesłanką fakultatywnego orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze uczyniono przypadki, gdy sprawca w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173 k.k. (sprowadzenie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym) lub w art. 174 k.k. (sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy), którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 k.k. (wypadek komunikacyjny, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu) lub w art. 355 § 2 k.k. (spowodowanie przez żołnierza prowadzącego uzbrojony pojazd mechaniczny wypadku, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała przewidziane w art. 157 § 1 k.k. lub wyrządzona została znaczna szkoda w mieniu), był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia (art. 42 § 3 k.k.). Z kolei obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze ustanowiono w razie zaistnienia swoistej recydywy komunikacyjnej, polegającej na tym, że osoba prowadząca pojazd mechaniczny zostaje ponownie skazana w powyżej opisanych warunkach (art. 42 § 4 k.k.)<sup>127</sup>.

Wprowadzenie tak represyjnych rozwiązań normatywnych w doktrynie spotkało się z ostrą krytyką. Negatywnie oceniono nie tyle samo ustanowienie zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze, a sposób wkomponowania tego zakazu w całość kodeksowego systemu środków reakcji karnej<sup>128</sup>. W literaturze zwracano uwagę, że jakkolwiek zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze stanowi sankcję bardzo surową, to nadal zachowuje charakter środka karnego<sup>129</sup>. Szczególna dolegliwość zakazu prowadzenia pojazdów w formule czasowej na zawsze przejawiała się przede wszystkim w braku

---

<sup>126</sup> Projekt ustawy o zmianie kodeksu karnego, Sejm RP III Kadencja, druk nr 1019.

<sup>127</sup> Por. J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 2000, s. 112; J. Majewski, (w:) G. Bogdan, Z. Cwiakalski, P. Kardas, J. Majewski, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll, Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1-116 k.k., Kraków-Zakamycze 2004, s. 957; A. Michalska-Warias, Modyfikacja przepisów kodeksu karnego..., s. 33.

<sup>128</sup> W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności..., s. 60.

<sup>129</sup> K. Łuczarski, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 284-286.

możliwości uznania takiego zakazu za środek karny wykonany, co prowadziło w konsekwencji do zablokowania zatarcia skazania. W takich wypadkach sprawca do końca życia miał status osoby karanej, co negatywnie odbijało się na jego sytuacji prawnej, osobistej i zawodowej<sup>130</sup>. Skazanego poddawano trwałej stygmatyzacji, bez szans na uwolnienie się od piętna skazania jeszcze za swojego życia. W piśmiennictwie słusznie wskazywano, iż sprawców przestępstw komunikacyjnych, wobec których zastosowano zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, traktowano nierówno, bowiem byli stawiani na gorszej pozycji w porównaniu do osób skazanych za inne przestępstwa. W ten sposób zachwiano spójnością prawa karnego, gdyż zatarciu skazania podlega skazanie nawet za najcięższe zbrodnie zagrożone karą 25 lat pozbawienia wolności lub karą dożywotniego pozbawienia wolności<sup>131</sup>.

W doktrynie zwracano ponadto uwagę na nieprawidłowe sformułowanie w art. 42 § 3 k.k. przesłanek orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Wątpliwości wzbudzało m.in. ustanowienie możliwości orzekania tego zakazu w razie zbiegnięcia sprawcy z miejsca zdarzenia. Podkreślano, że w kodeksie karnym nie występują inne przestępstwa, w przypadku których zbiegnięcie sprawcy z miejsca zdarzenia, powodowałoby zaistnienie aż tak poważnych konsekwencji prawnokarnych<sup>132</sup>. Za błąd uznano uczynienie przesłanką orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, popełnienie przestępstwa spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy komunikacyjnej (art. 174 k.k.) „którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu”. Podnoszono, iż kodeks karny nie zawiera typu czynu zabronionego, w którym samo spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji

---

<sup>130</sup> Zob. D. Mieczkowska, Prawne i społeczne skutki orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2014, nr 5, s. 14-28.

<sup>131</sup> Por. W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności..., s. 60-61; tenże, Zaostrzenie odpowiedzialności karnej..., s. 13; Z. Sienkiewicz, Zmiany w regulacji środków..., s. 50; też, O niektórych przejawach zaostrzenia represji karnej, (w:) Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara, T. I, red. A. Adamski, J. Bojarski, P. Chrzczonowicz, M. Leciak, Toruń 2012, s. 273-274; też, Z problematyki środków karnych, (w:) Węzłowe problemy prawa karnego, kryminologii i polityki kryminalnej. Księga pamiątkowa ofiarowana Profesorowi Andrzejowi Markowi, red. V. Konarska-Wrzoszek, J. Lachowski, J. Wójcikiewicz, Warszawa 2010, s. 479-480; R.A. Stefański, Nowe środki karne i problem ich spójności z systemem Kodeksu karnego, (w:) Problem spójności prawa karnego z perspektywy jego nowelizacji. Materiały Ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego, Toruń 20-22 września 2010 r., red. A. Marek, T. Oczkowski, Warszawa 2011, s. 105; tenże, Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 2011, nr 5, s. 8-9; M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 133. Zob. także D. Mieczkowska, Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, KPP 2013, nr 4, s. 60-66; też, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, Studia Prawnicze. Rozprawy i materiały 2014, nr 1, s. 135-140.

<sup>132</sup> T. Bojarski, Kierunki zmian dokonanych w kodeksie karnym z 1997 r. Charakterystyka ogólna, (w:) Zmiany w polskim prawie karnym po wejściu w życie kodeksu karnego z 1997 r., red. T. Bojarski, K. Nazar, A. Nowosad, M. Szwarczyk, Lublin 2006, s. 29.

byłoby znamienne następstwem w postaci śmierci człowieka lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu<sup>133</sup>.

Na mocy postanowień ustawy nowelizacyjnej z 14.4.2000 r. doszło do kryminalizacji bezwypadkowego prowadzenia pojazdu mechanicznego lub innego pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.). Zwiększono zakres penalizacji czynów godzących w bezpieczeństwo w komunikacji, co przełożyło się automatycznie na poszerzenie zakresu stosowania obligatoryjnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych albo pojazdów mechanicznych określonego rodzaju. Popęlnienie przez sprawcę przestępstwa określonego w art. 178a § 1 lub 2 k.k., wiązało się bowiem z obowiązkiem orzeczenia wobec niego zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 2 k.k. W rezultacie wprowadzona zmiana legislacyjna, polegająca na kryminalizacji prowadzenia pojazdu (mechanicznego lub innego) w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, doprowadziła do szerokiego stosowania zakazu prowadzenia pojazdów, a jednocześnie zwiększenia roli tego środka karnego jako instrumentu polityki karnej<sup>134</sup>.

Kolejne zmiany w zakresie regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym wprowadziły dwie nowelizacje z 2010 r. Na mocy ustawy z dnia 12.2.2010 r. o

---

<sup>133</sup> Por. W. Wróbel, *Zaostrzenie odpowiedzialności karnej...*, s. 12-13; tenże, *Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności...*, s. 58-59; K. Łuczak, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 284-285. Odmienne stanowisko zajął w tej materii R.A. Stefański, który doszedł do wniosku, że przepis art. 42 § 3 k.k. dotyczy nie tyle samych przestępstw kwalifikowanych przez następstwa w postaci śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, ile konkretnych skutków, jakie spowodowało przestępstwo. Zdaniem tego autora może zdarzyć się sytuacja, gdy dojdzie do spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174 § 1 lub 2 k.k.), które pociągnęło za sobą śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, niestanowiącego jeszcze katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.). Zob. R.A. Stefański, *Ustawowe zaostrzenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, Prok. i Pr. 2010, nr 7-8, s. 17-18; tenże, *Surowsze karanie nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego*, PnD 2010, nr 5, s. 22; tenże, *Nowe środki karne...*, s. 96-97; tenże, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *Środki karne po nowelizacji w 2015 roku*, red. R.A. Stefański, Warszawa 2016, s. 240-241.

<sup>134</sup> Szerzej na ten temat por. M. Melezini, *Środki karne jako instrument...*, s. 176-187; też, *Zakaz prowadzenia pojazdów w świetle danych statystycznych 1999-2011*, (w:) *Zagadnienia teorii i nauczania prawa karnego*. Kara łączna. Księga Jubileuszowa Profesor Marii Szewczyk, red. W. Górowski, P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Warszawa 2013, s. 266-282; też, *Znaczenie środków karnych w polityce karnej*, (w:) *Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych*. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara, Tom II, red. A. Adamski, J. Bojarski, P. Chrzczonowicz, M. Leciak, Toruń 2012, s. 372-375; też, *Środki karne orzekane obok kar w praktyce sądowej (wstępne wyniki badań)*, (w:) *Państwo prawa i prawo karne*. Księga Jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla, Tom II, red. P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Warszawa 2012, s. 885-887; też, *Kary i środki karne orzekane przez sądy powszechne w świetle danych statystycznych za lata 2002 i 2010*, (w:) *Problemy wymiaru sprawiedliwości karnej: księga jubileuszowa Profesora Jana Skupińskiego*, red. A. Błachnio-Parzych, Warszawa 2013, s. 1087-1089; Z. Sienkiewicz, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *System prawa karnego*. Tom 6. *Kary i środki karne*. Poddanie sprawcy próbie, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 611-613; T. Szymanowski, *Polityka karna w Polsce współczesnej w świetle przepisów prawa i danych empirycznych*, (w:) *System Prawa Karnego*. Tom 1. *Zagadnienia ogólne*, red. A. Marek, Warszawa 2010, s. 258-259; tenże, *Przestępczość i polityka karna w Polsce w świetle faktów i opinii społeczeństwa w okresie transformacji*, Warszawa 2012, s. 138-168; J. Jakubowska-Hara, *Prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka (w ustawodawstwie i praktyce sądowej)*, (w:) *Pozbawienie wolności- funkcje i koszty*. Księga jubileuszowa Profesora Teodora Szymanowskiego, red. A. Rzepliński, I. Rzeplińska, M. Niełacna, P. Wiktorska, Warszawa 2013, s. 271-272.



zmianie ustawy- Kodeks karny, ustawy- Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy- Prawo ochrony środowiska<sup>135</sup> zmodyfikowano dotychczasowe brzmienie art. 42 § 3 k.k. Przekształcono mianowicie fakultatywne orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze na względnie obligatoryjne. Orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze na podstawie art. 42 § 3 k.k. stało się obowiązkowe w sytuacjach, gdy sprawca w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 lub w art. 355 § 2 był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Wprowadzono ponadto art. 178a § 4 k.k., przewidujący przestępstwo, polegające na prowadzeniu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego pojazdu mechanicznego po wcześniejszym skazaniu za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub art. 355 § 2 k.k. popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo. W ten sposób ponownie rozszerzono zakres orzekania obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 2 k.k.

W wyniku wejścia w życie ustawy nowelizacyjnej z 12.2.2010 r. ustawowy zakres stosowania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze wyraźnie zawężono, doszło bowiem do wyeliminowania z treści art. 42 § 3 k.k. przesłanki skazania za przestępstwo z art. 174 k.k. W piśmiennictwie oceniono, że przyjęte rozwiązanie prowadzi do łagodniejszego traktowania sprawców spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji (art. 174 k.k.) w porównaniu do sprawców dopuszczających się wypadku komunikacyjnego (art. 177 § 2 k.k.), gdyż wobec tych ostatnich występuje po spełnieniu przesłanek określonych w art. 42 § 3 k.k. obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Wskazywano ponadto, że nie można zakwalifikować spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji jako spowodowania takiej katastrofy, gdyż mamy do czynienia z dwoma przestępstwami o odrębnych znamionach<sup>136</sup>.

---

<sup>135</sup> Dz.U. Nr 40, poz. 227.

<sup>136</sup> Por. R.A. Stefański, Ustawowe zaostrenie represji..., s. 17-18; tenże, Surowsze karanie nietrzeźwych..., s. 22; tenże, Nowe środki karne..., s. 96-97; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po

Wprowadzenie względnej obligatoryjności orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze orzekanego na podstawie art. 42 § 3 k.k. motywowano potrzebą wzmocnienia walki z nietrzeźwością w ruchu drogowym. W uzasadnieniu projektu nowelizacji stwierdzono: „Pijani kierowcy to od lat jeden z ważniejszych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Taka sytuacja wymaga użycia zdecydowanych mechanizmów prawnych do walki z tą patologią. Wprowadzone ostatnimi czasy zaostrzenia przepisów w przedmiotowej materii nie przyniosły oczekiwanych skutków z uwagi na sporadyczność ich stosowania. Proponowane zmiany wprowadzają obligatoryjność w stosowaniu nieuchronnych środków zapobiegawczych w postaci zatrzymania „na zawsze” uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych dla popełniających ponownie to przestępstwo oraz kierujących, którzy w wyniku prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu spowodowali wypadek ze skutkiem śmiertelnym lub np. ciężkim urazem oraz znaczne szkody w mieniu powodując ogólny stan zagrożenia dla zdrowia i życia innych osób”<sup>137</sup>. W doktrynie poddano w wątpliwość zasadność zaostrzenia odpowiedzialności karnej za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, zwracając uwagę na nietrafność argumentu o wzroście tego rodzaju przestępczości. Dane statystyczne bowiem jednoznacznie wskazywały, że w porównaniu do roku 1999 nastąpił spadek o około 30 % liczby wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców. W literaturze podkreślano, iż liczba przestępstw prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego jest wprawdzie znacząca, jednakże nie aż tak duża aby wymagała interwencji ustawodawcy<sup>138</sup>.

Zmiana trybu orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze orzekanego na podstawie art. 42 § 3 k.k. spotkała się w doktrynie z krytyczną oceną. W opinii do poselskiego projektu nowelizacji zwracano uwagę, że obligatoryjność orzekania zakazu prowadzenia pojazdów prowadzi do automatyzmu, a także wydawania orzeczeń sprzecznych z poczuciem sprawiedliwości zwłaszcza w sytuacjach kontrowersyjnych, np. gdy pokrzywdzony przestępstwem komunikacyjnym istotnie przyczynił się do zaistnienia

---

nowelizacji..., s. 240-241; tenże, Opinia na temat poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw z dnia 7 lipca 2014 r. (druk sejmowy nr 2586), Biuro Analiz Sejmowych, Opinia zlecona z dnia 4 września 2014 r., s. 9.

<sup>137</sup> Uzasadnienie poselskiego projektu ustawy zmianie ustawy- Kodeks karny, Sejm VI kadencji, druk nr 2115, s. 4.

<sup>138</sup> R.A. Stefański, Ustawowe zaostrzenie represji..., s. 23-27; tenże, Surowsze karanie nietrzeźwych..., s. 23-24.

zdarzenia<sup>139</sup>. Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego w wydanej opinii dotyczącej projektu ustawy podnosił, że „Wprowadzenie w tym zakresie obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, sprzecznej z zasadami indywidualizacji kary, prowadzi będzie do nieproporcjonalnych skutków społecznych (...), prowadzi może albo do orzeczeń niesprawiedliwych, albo do unikania wydawania przez sądy orzeczeń skazujących i korzystania z instytucji nadzwyczajnych”<sup>140</sup>. W piśmiennictwie wskazywano, iż obligatoryjność nadmiernie ogranicza dyskrecjonalną władzę sędziowską, zmuszając do automatyzmu oraz nieuwzględniania odmienności indywidualnych przypadków<sup>141</sup>.

Ustawa z dnia 25.11.2010 r. o zmianie ustawy- Kodeks karny<sup>142</sup> rozszerzyła zakres przedmiotowy obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego na określony okres<sup>143</sup>. Zmieniono brzmienie art. 42 § 2 k.k. w ten sposób, że usunięto z treści tego przepisu słowo „mechaniczny”<sup>144</sup>. Zrezygnowano z charakterystycznego dla trybu obligatoryjnego ograniczenia zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów wyłącznie do pojazdów mechanicznych<sup>145</sup>. W razie spełnienia przesłanek określonych w 42 § 2 k.k. sąd orzeka „zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju”. Umożliwiono zatem szerokie kształtowanie zakresu zakazu, mogącego obejmować nie tylko pojazdy mechaniczne, ale również inne pojazdy.

Zmiana wprowadzona przez ustawę nowelizacyjną z 25.11.2010 r. stanowiła reakcję na postanowienie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 5 maja 2009 r.<sup>146</sup>, w którym stwierdził, że nietrzeźwi kierowcy pojazdów niemechanicznych są poddawani surowszym obligatoryjnym środkom karnym niż osoby prowadzące w stanie nietrzeźwości pojazdy mechaniczne<sup>147</sup>. Zakwestionowano racjonalność praktyki kumulatywnego orzekania zakazu

---

<sup>139</sup> Stanowisko rządu do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny (druk nr 2115) z dnia 15 września 2009 r. Por. także W. Wróbel, *Opinia prawna o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny (druk nr 2115) z dnia 2 października 2009 r.*

<sup>140</sup> *Opinia Pierwszego Prezesa SN do druku nr 2115 z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny (dot. zakazu prowadzenia pojazdów). Przytaczam za R.A. Stefańskim, Obligatoryjny zakaz prowadzenia..., s. 8.*

<sup>141</sup> Por. R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz prowadzenia..., s. 6-9*; Z. Sienkiewicz, *O niektórych przejawach zaostrzenia..., s. 274*. Zob. także M. Melezini, *Granice swobodnego uznania sądu przy wymiarze środków karnych, (w:) Problemy współczesnego prawa karnego i polityki kryminalnej. Księga jubileuszowa Profesor Zofii Sienkiewicz, red. M. Bojarski, J. Brzezińska, K. Łucarz, Wrocław 2015, s. 273.*

<sup>142</sup> Dz.U. z 2011 r. Nr 17, poz. 78.

<sup>143</sup> M. Melezini, *Granice swobodnego uznania..., s. 281.*

<sup>144</sup> W. Zalewski, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 103.*

<sup>145</sup> K. Łucarz, *Sporne problemy zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów, RPEiS 2011, nr 4, s. 110.*

<sup>146</sup> Sygn. S 2/09. OTK ZU 2009, Nr 5A, poz. 73.

<sup>147</sup> *Problemy odpowiedzialności karnej sprawców przestępstwa z art. 178a § 2 k.k. próbowano rozwiązać orzekając zakaz prowadzenia pojazdów w oparciu o dwa skumulowane przepisy: art. 42 § 2 k.k. i art. 42 § 1 k.k. Sąd Najwyższy w swoim orzecznictwie stanął na stanowisku, że skazanie za przestępstwo określone w art. 178a*

prowadzenia pojazdów określonego w 42 § 1 i 2 k.k. wobec sprawców przestępstwa z art. 178a § 2 k.k., dostrzegając, że nie znajduje ona uzasadnienia w konieczności realizacji celu penalnego oraz celu prewencyjnego środka karnego, jakim jest zakaz prowadzenia pojazdów. Ostatecznie Trybunał Konstytucyjny w omawianym postanowieniu zasygnalizował Sejmowi potrzebę podjęcia inicjatywy ustawodawczej w celu zmiany obowiązującego stanu prawnego, w którym sprawcy przestępstwa z art. 178a § 2 k.k. podlegają surowszej odpowiedzialności karnej od sprawców bardziej poważnego czynu określonego w art. 178a § 1 k.k.

W piśmiennictwie zwracano również uwagę na potrzebę zmiany brzmienia art. 42 § 2 k.k.<sup>148</sup> Podkreślano, że orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w razie popełnienia przez sprawcę czynu z art. 178a § 2 k.k. pozostawało w sprzeczności „nie tylko z elementarnym poczuciem sprawiedliwości i wymogiem racjonalnego karania, ale przede wszystkim powodowało, że orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów nie spełniał swych podstawowych funkcji”<sup>149</sup>. Obowiązek orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych lub pojazdów mechanicznych określonego rodzaju odnosił się do sprawców, popełniających przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, niezależnie od tego, czy dopuszczając się tego czynu prowadzili pojazd mechaniczny lub inny pojazd, czy też uczestniczyli w ruchu w innym charakterze, np. pieszego<sup>150</sup>. W doktrynie wskazywano, iż występowanie szeroko zakreślanego w przepisach ustawy zakresu podmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów w

---

§ 2 k.k. stwarza możliwość orzeczenia wobec sprawcy poza obligatoryjnym środkiem karnym przewidzianym w art. 42 § 2 k.k., także zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju w oparciu o dyspozycję zawartą w art. 42 § 1 k.k. Zob. Postanowienie SN z dnia 31.5.2007 r., III KK 31/07, Prok. i Pr.- wkł. „Orzecznictwo” 2007, nr 11, poz. 2; postanowienie SN z dnia 29.8.2007 r., I KZP 29/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 1881; postanowienie SN z dnia 29.8.2007 r., I KZP 23/07, Prok. i Pr.- wkł. „Orzecznictwo” 2007, nr 11, poz. 2, s. 7 z glosą R.A. Stefańskiego, OSP 2008, nr 6, poz. 59 oraz W. Zontka, CzPKiNP 2007, nr 2, poz. 297; wyrok SN z dnia 24.1.2007 r., III KK 438/06, Prok. i Pr.- wkł. „Orzecznictwo” 2007, nr 7-8; wyrok SN z dnia 7.2.2007 r., V KK 424/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 398; wyrok SN z dnia 10.1.2007 r., III KK 437/06, OSNKW 2007, nr 3, poz. 29. Por. także Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 595; też, Głosa do uchwały SN z dnia 26 sierpnia 2002 r., PS 2003, nr 10, s. 145; R.A. Stefański, Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 1999, nr 11-12, s. 144; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 202; też, Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów, WPP 2006, nr 2, s. 26; W. Zontek, Zasady orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. Pytania o (nie)proporcjonalność w kontekście aktualnych regulacji prawnych i orzecznictwa, (w:) Zasada proporcjonalności w prawie karnym, red. T. Dukiet-Nagórska, Warszawa 2010, s. 411; tenże, Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych określonego rodzaju- uwagi na marginesie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 10 stycznia 2007 r., sygn. akt III KK 437/06, Studia i Analizy Sądu Najwyższego 2008, t. II, Warszawa 2008, s. 163-178.

<sup>148</sup> Por. K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 198, 202; też, Zakres przedmiotowy zakazu..., s. 26; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 596; A. Wąsek, Propozycje zmian kodeksu karnego z 1997 r. po roku jego obowiązywania, (w:) Racjonalna reforma prawa karnego, red. A. Zoll, Warszawa 2001, s. 56; A. Barczak, A. Jaskuła, P. Pojnar, Konstytucyjne podstawy prawa karnego w świetle nowych kodyfikacji karnych, (w:) Racjonalna reforma prawa karnego..., s. 167.

<sup>149</sup> K. Łucarz, Sporne problemy zakresu..., s. 108-109.

<sup>150</sup> R.A. Stefański, Zakres przedmiotowy terminowego zakazu prowadzenia pojazdów, orzekanego obligatoryjnie, PnD 2011, nr 5, s. 20.

połączeniu z zakresem przedmiotowym obligatoryjnego zakazu ograniczonym do pojazdów mechanicznych, może skutkować wydawaniem wątpliwych, niecelowych *in concreto* rozstrzygnięć<sup>151</sup>. Zmiana pierwotnego brzmienia art. 42 § 2 k.k. na mocy ustawy nowelizacyjnej z 25.11.2010 r. miała na celu zracjonalizowanie stosowania obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów, umożliwiając zachowanie więzi funkcjonalnej pomiędzy zakresem orzekanego zakazu a rodzajem pojazdu, który był prowadzony przez sprawcę w chwili popełnienia przestępstwa komunikacyjnego<sup>152</sup>. Dokonana modyfikacja spotkała się z pozytywną oceną ze strony doktryny. Rozszerzenie ustawowego zakresu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów zarówno na pojazdy mechaniczne, jak i niemechaniczne, miało spowodować zapewnienie większej niż dotychczas spójności systemu prawnego oraz zniwelowanie dysproporcji w zakresie odpowiedzialności sprawców przestępstw stypizowanych w art. 178a § 1 i 2 k.k.<sup>153</sup>

Kolejne zmiany wprowadzono w 2015 r. na mocy dwóch nowelizacji. Ustawa z dnia 20.3.2015 r. o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw<sup>154</sup> została poświęcona w całości problematyce odpowiedzialności karnej sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji<sup>155</sup>. Wprowadzone modyfikacje w zakresie regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym spotkały się w doktrynie z wyraźnie negatywnym odbiorem. W toku prac parlamentarnych nad nową ustawą poddawano krytyce ich nadmierną represyjność. W opinii dotyczącej poselskiego projektu ustawy wskazywano, że „Nie wymaga dowodzenia, że nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego, a zwłaszcza kierujący pojazdami, głównie mechanicznymi stanowią istotne zagrożenie dla ruchu drogowego. Zaostrzenie represji nie jest najlepszym sposobem ograniczenia tego zjawiska, gdyż działania represyjne stanowią *ultimo ratio* i powinny być stosowane wówczas, gdy inne

---

<sup>151</sup> Z. Sienkiewicz, Niektóre sporne kwestie zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Prawo karne wykonawcze w systemie nauk kryminologicznych. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Leszka Boguni, red. T. Kalisz, Wrocław 2011, s. 99.

<sup>152</sup> Bliżej na ten temat zob. A. Sakowicz, Opinia prawna o zmianie ustawy- Kodeks karny, druk nr 3207, Biuro Analiz Sejmowych, Warszawa 2010, s. 3. Por. także Sąd Najwyższy Biuro Studiów i Analiz, Opinia w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny (druk senacki nr 837) z dnia 21 kwietnia 2010 r., znak BSA II-021- 54/10; Stanowisko Rządu do senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny, druk sejmowy nr 3207.

<sup>153</sup> D. Mieczkowska, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, Studia Prawnicze. Rozprawy i materiały 2014, nr 1, s. 132.

<sup>154</sup> Dz.U. z 2015 r., poz. 541.

<sup>155</sup> Por. R. Pawlik, Środek karny zakazu prowadzenia pojazdów w świetle projektu nowelizacji Kodeksu karnego, (w:) Reforma prawa karnego, red. I. Sepiolo-Jankowska, Warszawa 2014, s. 159-183; A. Golonka, Odpowiedzialność za przestępstwo popełnione przez sprawcę znajdującego się w czasie czynu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia- uwagi *de lege lata* i postulaty *de lege ferenda*, (w:) Reforma prawa karnego..., s. 234-251; też, „Bat na pijanych kierowców”, czyli o założeniach projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, WPP 2014, nr 4, s. 77-99; M. Melezini, System środków reakcji..., s. 75; J. Raglewski, (w:) Nowelizacja prawa karnego 2015. Komentarz, red. W. Wróbel, Kraków 2015, s. 163-165.

środki nie przynoszą spodziewanego rezultatu. Tymczasem widoczny postęp w tym zakresie można uzyskać przede wszystkim w drodze odpowiednich działań organizatorskich, a zwłaszcza wspomnianego w uzasadnieniu projektu ustawy zwiększenia przez Policję kontroli trzeźwości kierowców”<sup>156</sup>. Zwracano ponadto uwagę, że zmiany prawa karnego nie mogą być podyktowane względami emocjonalnymi, znajdującymi źródło w przekazach medialnych dotyczących konkretnych naruszeń prawa<sup>157</sup>.

W uzasadnieniu projektu ustawy podkreślano, że wprowadzone zmiany mają doprowadzić do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w szczególności wyeliminowania zjawiska prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości. Nowelizację motywowano tym, że mimo podejmowania licznych działań liczba prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwości wciąż utrzymuje się na wysokim poziomie, stwarzając poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa komunikacji. Z danych statystycznych wynikało jednak, że od 2010 r. liczba przestępstw komunikacyjnych popełnianych w stanie nietrzeźwości nie wzrastała, a nawet uległa zmniejszeniu w porównaniu do poprzednich lat. W doktrynie zwracano uwagę na fakt, iż zaostrzenie represji karnej nie ma żadnego wpływu na stan przestępstw i wykroczeń polegających na prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości. Tymczasem stosowanie kar nadmiernie surowych, niesprawiedliwych i nieadekwatnych do stopnia winy, prowadzi do odwrotnych skutków od zamierzonych, gdyż wymierzoną karę postrzega się jako odwet, a nawet formę przemocy i niesprawiedliwości<sup>158</sup>. Wskazywano, że przed wejściem w życie ustawy nowelizacyjnej z 20.3.2015 r. prawo karne dysponowało skutecznymi instrumentami do walki z nietrzeźwymi kierowcami, a zatem wprowadzone zmiany nie były konieczne, wpływając negatywnie na pewność i stabilność prawa<sup>159</sup>.

Ustawa nowelizacyjna z 20.3.2015 r. zaostrzyła unormowanie art. 42 § 2 k.k. Zawężono zakres swobody sędziowskiej przy kształtowaniu wymiaru obligatoryjnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju. W wypadkach określonych w art. 42 § 2 k.k. dolną granicę wymiaru dla tego środka karnego wyznaczono na

---

<sup>156</sup> R.A. Stefański, Opinia na temat poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw z dnia 7 lipca 2014 r. (druk sejmowy nr 2586), Biuro Analiz Sejmowych, Opinia zlecona z dnia 4 września 2014 r., s. 2.

<sup>157</sup> W. Wróbel, Opinia o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw dotyczącym zaostrzenia odpowiedzialności karnej za niektóre przestępstwa komunikacyjne, KKPK VI-400-8-14, s. 1.

<sup>158</sup> R.A. Stefański, Opinia na temat poselskiego projektu..., s. 5-7. Zob. także A. Sakowicz, Opinia prawna na temat projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2486) z dnia 25 września 2014 r.

<sup>159</sup> M. Marciniak, Prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości. Zagadnienia wybrane, PnD 2015, nr 9, s. 74.

poziomie wynoszącym co najmniej 3 lata<sup>160</sup>. Podwyższenie dolnej granicy obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów spotkało się w doktrynie z wieloma zastrzeżeniami. W piśmiennictwie zwracano uwagę, że doszło do istotnego ograniczenia możliwości indywidualizacji represji karnej i zakresu sędziowskiego wymiaru kary, zwłaszcza że kodeks karny nie zna instytucji nadzwyczajnego złagodzenia środka karnego lub samoistnego odstąpienia od orzeczenia środka karnego. Podnoszono ponadto, że automatyzm w kształtowaniu sędziowskiego wymiaru kary zagraża racjonalności wydawanych rozstrzygnięć, gdyż brakuje możliwości zindywidualizowanego podchodzenia do konkretnej sprawy, tj. dostosowania sposobu reakcji karnej do okoliczności czynu oraz do cech osobowości sprawcy<sup>161</sup>.

Na mocy postanowień ustawy nowelizacyjnej z 20.3.2015 r. wprowadzono również inne modyfikacje związane z okresem środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów. Wydłużono górną granicę terminowego zakazu prowadzenia pojazdów do 15 lat (art. 43 § 1 k.k.). W doktrynie wskazywano, że wprowadzenie ten zabieg legislacyjny prowadzi niewątpliwie do zaostrzenia odpowiedzialności sprawców przestępstw komunikacyjnych, jednakże nie można jednoznacznie skrytykować przyjęcia takiego rozwiązania i traktować jako przejaw nieuzasadnionej represji na równi z podwyższeniem dolnej granicy zakazu w art. 42 § 2 k.k. Rozszerzono bowiem ramy czasowe zakazu prowadzenia pojazdów, zapewniając sądowi większe możliwości przy kształtowaniu zakresu temporalnego tego środka karnego<sup>162</sup>.

W art. 42 § 3 i 4 k.k. usunięto sformułowanie „na zawsze”, które zostało zastąpione określeniem „dożywotnio”. W literaturze zauważono, że zmiana ta ma charakter wyłącznie językowy (stylistyczny), nie zmienia istoty tego środka reakcji oraz długości jego trwania<sup>163</sup>. Niemniej jednak zastąpienie określenia czasookresu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów „na zawsze” określeniem „dożywotnio” w doktrynie oceniono pozytywnie, wskazując, iż jest

---

<sup>160</sup> Por. J. Majewski, Kodeks karny. Komentarz do zmian 2015, Warszawa 2015, s. 125; M. Melezini, System środków reakcji..., s.75; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 267-268; Ł. Pohl, Prawo karne. Wykład części ogólnej, Warszawa 2015, s. 391; M. Kulik, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Mozgawa, Warszawa 2015, s. 151.

<sup>161</sup> Por. W. Wróbel, Opinia o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, dotyczących zaostrzenia odpowiedzialności karnej za niektóre przestępstwa komunikacyjne, KKPK VI-400-8-14; M. Melezini, Granice swobodnego uznania sądu..., s. 283; też, Środki karne w ogólności, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 501; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 267-268; D. Mieczkowska, Walka z nietrzeźwością w ruchu komunikacyjnym drogą nowelizacji prawa karnego. Uwagi na temat zmian w regulacji zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2015, nr 9, s. 11-14.

<sup>162</sup> Por. R.A. Stefański, Opinia o rządowym projekcie ustawy..., s. 9-10; D. Mieczkowska, Walka z nietrzeźwością w ruchu..., s. 13-14.

<sup>163</sup> J. Majewski, Kodeks karny..., s. 125.

to zabieg przywracający m.in. spójność systemową<sup>164</sup>. Podkreślano, że użycie określenia „dożywotnio” jako okresu orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w art. 42 § 3 i 4 k.k., jest bardziej stosowne i zrozumiałe<sup>165</sup>. W piśmiennictwie zwracano uwagę, iż zmiana o ile z praktycznego punktu widzenia polega jedynie na przyjęciu innej terminologii, o tyle może zapobiegać niejasnościom, a także niwelować negatywny oddźwięk, jaki wiązał się z kategorycznym sformułowaniem „na zawsze”. Wskazywano, że użycie przez ustawodawcę określenia „na zawsze” bez wątplenia nie było najtrafniejsze, sugerując niejako, że zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych będzie trwał do bliżej nieokreślonego momentu, wręcz po wsze czasy, nie ustając nawet po śmierci sprawcy przestępstwa komunikacyjnego<sup>166</sup>.

Dodanie przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. do katalogu przestępstw, których popełnienie wiąże się z obligatoryjnym orzekaniem dożywotnio zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, spotkało się w doktrynie ze szczególnie ostrą krytyką. W piśmiennictwie zarzucano, iż objęcie dożywotnim zakazem sprawców przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. prowadzi do naruszenia zasady proporcjonalności. Wskazywano, że orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio za bezskutkowe przestępstwo prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, nawet popełnione ponownie, stanowi nadmiernie surową sankcję karną, która pozostaje w dysproporcji do czynu sprawcy<sup>167</sup>. Podkreślano nadmierną represyjność takiego rozwiązania, dostrzegając, że w przypadku zrealizowania znamion przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. nie dochodzi do naruszenia dóbr prawnych jakiegokolwiek osoby, w szczególności innego uczestnika ruchu, a jedynie do abstrakcyjnego narażenia tych dóbr<sup>168</sup>.

Nie wszystkie zmiany legislacyjne ustanowione na mocy ustawy nowelizacyjnej z 20.3.2015 r. zmierzały do podwyższenia represyjności dotychczasowych unormowań. Wprowadzono do kodeksu karnego wykonawczego art. 182a § 1, w którym zawarto nowe rozwiązanie polegające na możliwości zmiany zakazu prowadzenia pojazdów na zakaz

---

<sup>164</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 667; R. Pawlik, Środek karny zakazu..., s. 166.

<sup>165</sup> A. Książkowska-Kukulka, Uwagi na temat zmian w Kodeksie karnym, Prok. 2006, nr 3, s. 39; A. Michałek, Przemiany polskiego prawa karnego w zakresie orzekania zakazu prowadzenia mechanicznych, (w:) Reforma prawa karnego, red. I. Sepioło-Jankowska, Warszawa 2014, s. 193-194.

<sup>166</sup> D. Mieczkowska, Walka z nietrzeźwością w ruchu..., s. 8-9.

<sup>167</sup> R.A. Stefański, Opinia o rządowym projekcie ustawy..., s. 7-8; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 239-240.

<sup>168</sup> A. Sakowicz, Opinia prawna na temat projektu ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2486) z dnia 25 września 2014 r.



prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową<sup>169</sup>. Możliwość skorzystania z tego dobrodziejstwa ograniczono do przypadków, gdy zakaz prowadzenia pojazdów był wykonywany wobec sprawcy przez co najmniej połowę orzeczonego wymiaru albo przez okres co najmniej 10 lat, jeśli zakaz orzeczono dożywotnio na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. Zastrzeżono ponadto warunek, zgodnie z którym postawa, właściwości i warunki osobiste sprawcy oraz zachowanie w okresie wykonywania środka karnego muszą uzasadniać przekonanie, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę nie zagraża bezpieczeństwu w komunikacji. W doktrynie podnoszono, że rozwiązanie określone w art. 182a § 1 k.k.w. umożliwi złagodzenie skutków zakazu prowadzenia pojazdów przez zmodyfikowanie zakazu w postępowaniu wykonawczym<sup>170</sup>. Wskazywano, że „wszelkie próby poszukiwania instrumentów, które z jednej strony zmierzałyby do skuteczniejszej ochrony bezpieczeństwa w komunikacji, z drugiej zaś nie prowadziły do nadmiernej represji karnej, należy ocenić jako korzystne z punktu widzenia polityki kryminalnej”<sup>171</sup>.

Kolejna ustawa z dnia 20.2.2015 r. o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw<sup>172</sup> wprowadziła bezpośrednio nie odnosiła się do regulacji przepisu art. 42 k.k., ale wprowadziła rozwiązania, które korzystnie wpłynęły na sytuację sprawców przestępstw komunikacyjnych z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów. Wprowadzono art. 84 § 2a k.k., zakładający możliwość uznania za wykonany środka karnego orzeczonego dożywotnio, jeżeli skazany przestrzegał porządku prawnego i nie zachodzi obawa ponownego popełnienia przestępstwa podobnego do tego, za które orzeczono środek karny, a środek ten był wykonywany w stosunku do skazanego przynajmniej przez 15 lat. W piśmiennictwie konieczność wprowadzenia takiego rozwiązania normatywnego postulowano od dłuższego czasu<sup>173</sup>. Przed wejściem w życie ustawy nowelizacyjnej z 20.2.2015 r. w przypadku orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k., nie było możliwości uznania tego środka karnego za wykonany. Podnoszono, że

---

<sup>169</sup> Bliżej na ten temat zob. Por. R.A. Stefański, Zmiana zakresu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w postępowaniu wykonawczym, PnD 2015, nr 8; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 279-288; tenże, Skrócenie okresu zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Meandry prawa karnego i kryminalistyki. Księga jubileuszowa prof. zw. dra hab. Stanisława Pikulskiego, red. J. Kasprzak, W. Cieślak, I. Nowicka, Szczytno 2015, s. 246-248; D. Mieczkowska, Walka z nietrzeźwością w ruchu..., s. 15-17.

<sup>170</sup> R.A. Stefański, Skrócenie okresu zakazu..., s. 246.

<sup>171</sup> D. Mieczkowska, Walka z nietrzeźwością w ruchu..., s. 17.

<sup>172</sup> Dz.U. z 2015 r., poz. 396.

<sup>173</sup> Por. W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności..., s. 61; Z. Sienkiewicz, Niektóre propozycje zmian w regulacji kar, środków karnych i środków probacyjnych, PiP 2012, nr 4, s. 37. Zob. także D. Mieczkowska, Prawne i społeczne skutki orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2014, nr 5, s. 25-26; taż, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, Studia Prawnicze. Rozprawy i materiały 2014, nr 1, s. 140-141; taż, Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, Kwartalnik Prawa Publicznego 2013, nr 4, s. 65-66.

taki stan prawny, może powodować wątpliwości co do zgodności przyjętych rozwiązań z konstytucyjną zasadą proporcjonalności, z uwagi na konsekwencje w postaci pozbawienia skazanego szansy na zatarcie skazania<sup>174</sup>. Nie dziwi zatem, iż wprowadzenie przepisu art. 84 § 2a k.k., który zakłada możliwość uznania za wykonany środka karnego orzeczonego dożywotnio po spełnieniu określonych warunków, w doktrynie spotkało się z pełną aprobatą<sup>175</sup>. Zwracano uwagę, że określone w art. 84 § 2a k.k. rozwiązanie wykazuje walory humanitarne, bowiem w przypadku osoby skazanej z orzeczonym dożywotnio zakazem prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, umożliwia jej rehabilitację jeszcze za swojego życia<sup>176</sup>.

Ustawa nowelizacyjna z 20.2.2015 r. wprowadziła ponadto art. 63 § 4 k.k. Przepis ten umożliwia zaliczanie na poczet zakazu prowadzenia pojazdów okresu zatrzymania prawa jazdy lub innego odpowiedniego dokumentu. Ustawodawca w ten sposób przesądził, że okres faktycznego zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów mechanicznych zalicza się na poczet tego środka karnego, który odpowiada mu rodzajowo<sup>177</sup>. Do czasu wejścia w życie wspomnianej nowelizacji w takich przypadkach w drodze analogii legis stosowano art. 63 § 2 k.k., zakładający zaliczanie na poczet orzeczonych środków karnych, o których mowa w art. 39 pkt 2-3 k.k., okresu rzeczywistego stosowania odpowiadających im rodzajowo środków zapobiegawczych, wymienionych w art. 275 lub 276 k.p.k.<sup>178</sup>

---

<sup>174</sup> Por. A. Zoll, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 1011-1013; W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności..., s. 59-61; W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne. Część ogólna, Kraków 2010, s. 590-591; Z. Sienkiewicz, Z problematyki środków karnych..., s. 479-480; też, Niektóre propozycje zmian..., s. 37; R.A. Stefański, Nowe środki karne..., s. 105-107; J. Majewski, Kodeks karny..., s. 288.

<sup>175</sup> Por. R.A. Stefański, Skrócenie okresu zakazu..., s. 243; M. Melezini, Granice swobodnego uznania..., s. 282; też, Środki karne w ogólności..., s. 504-505; Sz. Tarapata, Przedawnienie i zatarcie skazania, (w:) Nowelizacja prawa karnego 2015. Komentarz, red. W. Wróbel, Kraków 2015, s. 826; D. Mieczkowska, Walka z nietrzeźwością w ruchu..., s. 7-8.

<sup>176</sup> D. Mieczkowska, Walka z nietrzeźwością w ruchu..., s. 7-8.

<sup>177</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 698; J. Długosz, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 274-275.

<sup>178</sup> Por. R.A. Stefański, Zaliczenie zatrzymania prawa jazdy na poczet zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 1999, nr 1, s. 135; K. Łucarz, Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy na poczet zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, t. XXX, red. T. Kalisz, Wrocław 2013, s. 112-113; też, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 267; J. Kosonoga, Zaliczenie na poczet środków karnych odpowiadających im środków zapobiegawczych, uwagi *de lege lata* i postulaty *de lege ferenda*, (w:) Zmiany w polskim prawie karnym po wejściu w życie kodeksu karnego z 1997 roku, red. T. Bojarski, K. Nazar, A. Nowosad, M. Szwarczyk, Lublin 2006, s. 101; J. Jaros-Skwarczyńska, H. Skwarczyński, Problematyka zatrzymania prawa jazdy w świetle obowiązujących regulacji prawnych, PnD 2005, nr 5, s. 32; wyrok SN z dnia 5.12.2005 r., IV KK 319/05, OSP 2006, nr 9, poz. 97 z aprobowaną glosą R.A. Stefańskiego, OSP 2006, nr 9, s. 97; uchwała SN z dnia 25.2.2009 r., I KZP 33/08, OSP 2009, nr 10, poz. 110.

## §5. Ewolucja zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń

Zakaz prowadzenia pojazdów w polskim prawie wykroczeń funkcjonuje stosunkowo krótko. W rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11.7.1932 r.- Prawo o wykroczeniach<sup>179</sup> nie przewidziano takiego środka reakcji na popełnione wykroczenie jak zakaz prowadzenia pojazdów. Do czasu wejścia w życie kodeksu wykroczeń z 1971 r. pozbawienie uprawnień do prowadzenia określonego rodzaju pojazdu następowało w trybie administracyjnym.

Ustawa z dnia 27.11.1961 r. o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych<sup>180</sup> wprowadziła prawną możliwość cofnięcia prawa jazdy w określonych przypadkach, uregulowanych w różnych przepisach ówczesnego obowiązującego prawa<sup>181</sup>. Zgodnie z art. 20 pkt 3 i 4 tej ustawy cofnięcie prawa jazdy następowało obligatoryjnie albo fakultatywnie. Przyjęto, że prawo jazdy powinno być cofnięte na stałe, jeżeli kierowca naruszył przepis o obowiązku udzielenia pomocy ofiarom wypadku w razie uczestnictwa w takim wypadku<sup>182</sup>, a także na stałe lub czasowo w przypadku, gdy kierowca w czasie jazdy naruszył przepisy o zakazie znajdowania się w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub podobnie działającego środka, bądź też utracił warunki zdrowia fizycznego lub psychicznego, potrzebne do prowadzenia pojazdu (art. 20 ust. 3 cyt. ustawy).

W świetle art. 20 ust. 4 ustawy o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych z 1961 r. czasowe odebranie uprawnień do prowadzenia pojazdów było możliwe:

- a) jeżeli kierowca utracił kwalifikacje fachowe wymagane do prowadzenia pojazdu;
- b) jeżeli kierowca uporczywie narusza przepisy o ruchu drogowym;
- c) w razie pociągnięcia kierowcy do odpowiedzialności karnej za czyny o charakterze chuligańskim popełnione w związku z kierowaniem pojazdem.

Cofnięcie prawa jazdy odbywało się w trybie administracyjnym, a organami uprawnionymi w tym zakresie były nie kolegia karno-administracyjne, ale organy administracyjne posiadające uprawnienia w zakresie spraw komunikacyjnych. Postanowienia

---

<sup>179</sup> Dz.U. Nr 60, poz. 572 ze zm.

<sup>180</sup> Dz.U. Nr 53, poz. 295 ze zm.

<sup>181</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 613-614; D. Mieczkowska, Zakaz prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń w ujęciu ewolucyjnym, (w:) Granice kryminalizacji i penalizacji, red. S. Pikulski, M. Romańczuk-Grącka, Olsztyn 2013, s. 473 i n.

<sup>182</sup> W świetle zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23.11.1963 r. w sprawie zasad cofania praw jazdy (M.P. Nr 90, poz. 426), podstawą cofnięcia prawa jazdy na stałe za naruszenie przepisów o obowiązku udzielenia pomocy ofiarom wypadku drogowego był prawomocny wyrok sądowy lub prawomocne orzeczenie kolegium karno-administracyjnego, którym kierowca został ukarany za nieudzielenie pomocy ofiarom wypadku drogowego.

ustawy o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych z 1961 r. zostały uzupełnione wytycznymi w sprawie zasad cofania prawa jazdy<sup>183</sup>.

Dopiero ustawa z dnia 20.5.1971 r.- Kodeks wykroczeń<sup>184</sup> na wzór kodeksu karnego z 1969 r. wprowadziła podział kar na kary zasadnicze (art. 18 k.w.) i kary dodatkowe (art. 28 k.w.)<sup>185</sup>, przewidując w katalogu kar dodatkowych karę zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wśród sposobów reakcji przewidzianych dla sprawców wykroczeń<sup>186</sup>. Pojawienie się zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w kodyfikacji prawa wykroczeń i wyodrębnienie go spośród innych zakazów wykonywania czynności wymagających zezwolenia, było związane z nagłą potrzebą znalezienia skutecznego narzędzia do zwalczania coraz częstszych naruszeń przepisów przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji<sup>187</sup>. W okresie gwałtownego rozwoju motoryzacyjnego zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych nabrał szczególnego znaczenia społecznego<sup>188</sup>. Istotne znaczenie dla wprowadzenia regulacji zakazu prowadzenia pojazdów do kodeksu wykroczeń miało również dokonanie przez ustawodawcę zabiegu przekwalifikowania dotychczasowego przestępstwa prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości w wykroczenie<sup>189</sup>. Czyn ten dotyczył zachowań o najwyższej częstotliwości występowania, a przez to stwarzających dla bezpieczeństwa ruchu największe zagrożenie. W takich przypadkach przydatnym środkiem o walorach ochronnych i prewencyjnych mógł być jedynie zakaz prowadzenia pojazdów. *Ratio legis* zakazu prowadzenia pojazdów polega bowiem na tym, żeby osoby nieprzestrzegające zasad bezpieczeństwa w komunikacji, a stanowiące dla niego zagrożenie wyłączyć z aktywnego uczestnictwa w ruchu w charakterze osoby prowadzącej pojazd<sup>190</sup>.

Pomimo wejścia w życie kodeksu wykroczeń z 1971 r. nadal obowiązywała ustawa o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych z 1961 r. oraz przewidziane w niej przepisy umożliwiające cofnięcie prawa jazdy. Wobec kierowcy, który naruszył określone

---

<sup>183</sup> M.P. Nr 90, poz. 426.

<sup>184</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 1094 ze zm.

<sup>185</sup> J. Skupiński, J. Szumski, Problemy kodyfikacji prawa wykroczeń, PiP 1998, nr 9-10, s. 190.

<sup>186</sup> J. Szumski, Środki penalne w prawie wykroczeń na tle doświadczeń praktyki, Lublin 1995, s. 110; A. Gubiński, Ewolucja stosowania przez kolegia środków karnych i zasad wymiaru kary, ZW 1977, nr 6, s. 32.

<sup>187</sup> A. Gubiński, Prawo wykroczeń, Warszawa 1985, s. 175; A. Marek, Polskie prawo wykroczeń, Warszawa 1987, s. 120; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 614.

<sup>188</sup> Por. A. Gubiński, Prawo karno-administracyjne, Warszawa 1972, s. 199; A. Marek, Polskie prawo wykroczeń, Warszawa 1981, s. 124; R.A. Stefański, Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń, (w:) Rozwój polskiego prawa wykroczeń, red. T. Bojarski, M. Mozgawa, J. Szumski, Lublin 1996, s. 60.

<sup>189</sup> J. Szumski, Środki penalne w prawie..., s. 110-111. Por. także W. Tomczyk, Kary dodatkowe w projekcie prawa o wykroczeniach, ZKA 1969, nr 3-4, s. 72.

<sup>190</sup> Wyrok SN z dnia 24.4.1982 r., V KRN 106/82, OSNPG 1982, nr 8-9, poz. 108.

przepisy przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji możliwe było orzeczenie kary dodatkowej określonej w art. 28 § 1 pkt 2 k.w., a ponadto jednocześnie zastosowanie środka administracyjnego w postaci cofnięcia prawa jazdy. Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych stosowano w związku z tym w trzech trybach:

- 1) sądowym (w razie skazania za przestępstwo);
- 2) w postępowaniu przed kolegium do spraw wykroczeń (w następstwie skazania za wykroczenie);
- 3) w postępowaniu administracyjnym (w formie decyzji właściwego wydziału komunikacji)<sup>191</sup>.

Istniała zatem dwutorowość prawnego uregulowania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, który to zakaz spełniał rolę kary dodatkowej przewidzianej w k.k. i k.w. oraz administracyjnego środka polegającego na cofnięciu prawa jazdy<sup>192</sup>. Prowadziło to do występowania zjawiska dublowania odpowiedzialności kierowcy, który naruszając niektóre przepisy przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji musiał się liczyć z podwójną odpowiedzialnością ponoszoną przed kolegium do spraw wykroczeń oraz organem *stricte* administracyjnym. Następował dualizm w represjonowaniu sprawcy, gdyż organ administracyjny niejednokrotnie „poprawiał” rozstrzygnięcia kolegiów do spraw wykroczeń, np. przez wydanie decyzji o cofnięciu uprawnień do prowadzenia pojazdów, chociaż kolegium uprzednio uznało za niecelowe orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, bądź też wyznaczał dłuższy okres cofnięcia prawa jazdy niż podany w

---

<sup>191</sup> K. Porada, Wykładnia przepisów o zakazie prowadzenia pojazdów mechanicznych, PiP 1977, nr 8-9, s. 179.

<sup>192</sup> Zob. J. Kulesza, O zharmonizowanie uregulowania prawnego instytucji cofnięcia prawa jazdy i kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, Pal. 1979, nr 8, s. 50. Autor argumentował, iż przepisy ustawy dotyczące cofania prawa jazdy (art. 20 ust. 3 i 4) mają charakter administracyjny i jako takie mogą być stosowane wyłącznie przez organy administracyjne, a nie przez sądy czy kolegia do spraw wykroczeń. Przepisy te stanowiły część prawa administracyjnego, tym samym pozostawały poza sferą prawa karnego i prawa wykroczeń. Podobnie, por. m.in. I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, Kodeks karny z komentarzem, Warszawa 1973, s. 209; J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, Kodeks karny- Komentarz, Warszawa 1971, s. 143-144. W doktrynie pojawiały się jednak głosy odmienne, twierdzące, że wraz z wprowadzeniem nowych kodyfikacji karnej i prawa wykroczeń pewne przepisy ustawy o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych z 1961 r. po prostu przestały istnieć. Przykładowo A. Bachrach uważał, że przepisy art. 20 ust. 3 i 4 cyt. ustawy w części sprzecznej z przepisami k.k. i k.w. nie obowiązują, ponieważ doszło do ich uchylenia na skutek wejścia w życie art. II § 1 przepisów wprowadzających Kodeks karny z 1969 r. oraz art. II § 1 przepisów wprowadzających Kodeks wykroczeń z 1971 r. Por. A. Bachrach, Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie karnym, Warszawa 1974, s. 395. K. Porada z kolei twierdził, iż art. 20 ustawy o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych z 1961 r. przewidujący cofnięcie uprawnień do prowadzenia pojazdów przestał istnieć w zakresie przypadków, gdy kierowca naruszył przepisy o udzieleniu pomocy ofiarom wypadku w razie uczestniczenia w takim wypadku, a także jeśli kierowca naruszył przepisy zakazujące znajdowania się w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub innego podobnie działającego środka. Por. K. Porada, Wykładnia przepisów o zakazie..., s. 180-181.

orzeczeniu okres zakazu<sup>193</sup>. Organ administracyjny w zakresie pozbawiania prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych w następstwie popełnienia czynu zabronionego dysponował zatem w tym wypadku szerszymi kompetencjami od organów jurysdykcyjnych sprawujących wymiar sprawiedliwości<sup>194</sup>. Pozbawienie uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych na drodze administracyjnej nie zapewniało sprawcy dostatecznej możliwości obrony jego praw, gdyż nie występowała tam instytucja przedawnienia, a także w postępowaniu administracyjnym z natury rzeczy nie stosowano typowych dla procesu karnego zasad (np. zasady domniemania niewinności czy kontradiktoryjności), tym samym nie zapewniało sprawcy dostatecznej obrony jego praw<sup>195</sup>. Stan braku synchronizacji przepisów dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów zdecydowanie był niekorzystny i wymagał szybkiej modyfikacji lub usunięcia występujących sprzeczności, w związku z czym w doktrynie postulowano wprowadzenie nowej ustawy o ruchu drogowym<sup>196</sup>. Tak się rzeczywiście stało, bowiem dnia 1 lutego 1983 r. uchwalono ustawę- Prawo o ruchu drogowym<sup>197</sup>, która w sposób ostateczny wyeliminowała uprawnienia organów administracyjnych w przypadkach związanych z popełnieniem przestępstwa lub wykroczenia komunikacyjnego. Możliwość stosowania środka cofnięcia prawa jazdy została ograniczona do pozostałych wypadków, w tym m.in. określonych w art. 85 ustawy- Prawo o ruchu drogowym z 1983 r., które dotyczyły wyjątkowych sytuacji uzasadnionych stanem zdrowia kierowcy, bądź utratą niezbędnych kwalifikacji do prowadzenia pojazdów mechanicznych<sup>198</sup>.

Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów w pierwotnym brzmieniu kodeksu wykroczeń z 1971 r. ograniczała się wyłącznie do pojazdów mechanicznych (art. 28 § 1 pkt 2). Zakaz ten orzekano na okres od 3 miesięcy do lat 2<sup>199</sup>. W świetle wytycznych Ministra

---

<sup>193</sup> R.A. Stefański, Kara dodatkowa zakazu..., s. 61; J. Skupiński, Model polskiego prawa o wykroczeniach, Ossolineum 1974, s. 225-226; J. Szumski, Środki penalne w prawie..., s. 112; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów ..., s. 614.

<sup>194</sup> J. Szumski, Środki penalne w prawie..., s. 112; J. Skupiński, Model polskiego prawa..., s. 225-226.

<sup>195</sup> J. Szumski, Środki penalne w prawie..., s. 112.

<sup>196</sup> Por. K. Porada, Wykładnia przepisów o zakazie..., s. 183.

<sup>197</sup> Dz.U. Nr 6, poz. 35 ze zm.

<sup>198</sup> R.A. Stefański, Cofanie uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych w prawie o ruchu drogowym, NP 1984, nr 10.

<sup>199</sup> Kwestia wymiaru kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych była jedną z bardziej kontrowersyjnych na etapie prac nad nową kodyfikacją prawa wykroczeń. Niektórzy autorzy przedstawiali stanowisko głoszące, że dolna granica dla zakazu w k.k. i k.w. powinna być taka sama, a zatem wynosić okres wynoszący co najmniej rok. Por. L. Falandysz, Problematyka wykroczeń przeciwko porządkowi i spokojowi oraz niektóre zagadnienia części ogólnej prawa o wykroczeniach, PiP 1970, s. 713; A. Gubiński, Projekt prawa o wykroczeniach, Cz. II, Pal. 1971, nr 4, s. 3. Występowały również głosy postulujące podniesienie górnej granicy zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych aż do 5 lat. Por. J. Kulesza, O zharmonizowanie uregulowania prawnego instytucji cofnięcia prawa jazdy i kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, Pal. 1978, nr 8, s. 54-55; Z. Ostapczuk, W sprawie dyskusji nad projektem prawa o wykroczeniach, ZKA 1970, nr 4-5, s. 5. Pojawiła się również pewna odosobniona sugestia A. Marka, żeby górną granicę kary zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych obniżyć do 6 miesięcy. Por. A. Marek, Kto odbiera prawo jazdy, Gaz.

Spraw Wewnętrznych z dnia 24.12.1975 r. co do polityki orzecznictwa w sprawach o wykroczenia drogowe<sup>200</sup> kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych obejmowała bądź zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych we wszystkich strefach ruchu (lądowym, wodnym lub powietrznym), bądź w strefie ruchu, w której osoba prowadząca pojazd mechaniczny popełniła wykroczenie, albo też zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju. Kolegium do spraw wykroczeń zawsze musiało dokładnie określić zakres przedmiotowy orzekałego zakazu<sup>201</sup>. Podstawową formę kary dodatkowej określonej w art. 28 § 1 pkt 2 k.w. stanowił zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w jednej ze stref ruchu, np. ruchu lądowym<sup>202</sup>.

W prawie wykroczeń brakowało prawnej możliwości zaliczenia na poczet zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych okresu faktycznego zatrzymania prawa jazdy. Zgodnie z obowiązującym ówczesnie stanem prawnym<sup>203</sup> w razie zatrzymania kierowcy w sytuacji uzasadniającej przypuszczenie, że zaistniały podstawy do wymierzenia kary zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych funkcjonariusze MO zostali wyposażeni w uprawnienie do natychmiastowego zatrzymania prawa jazdy. Prowadziło to do zaistnienia sytuacji, gdy faktyczny czas pozbawienia uprawnień do prowadzenia danego rodzaju pojazdu mógł być znacznie dłuższy od tego, na jaki w późniejszym okresie kolegium do spraw wykroczeń orzekło karę zakazu<sup>204</sup>. Prawną możliwość zaliczenia zatrzymania prawa jazdy na poczet kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wprowadziła dopiero ustawa z dnia 1.2.1983 r.- Prawo o ruchu drogowym, na mocy której dodano do art. 29 k.w. nowy przepis- § 3.

W przypadku zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych podstawy jego orzekania określono w rozdziale XI, poświęconym wykroczeniom przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji. W pierwotnym brzmieniu regulacji kodeksu wykroczeń ustawodawca przewidział trzy przepisy dające możliwość orzeczenia zakazu:

---

Praw. 1983, nr 2, s. 11. Ostatecznie zdecydowano się na ustalenie wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów orzekałego za wykroczenia w granicach od 3 miesięcy do 2 lat. Dla porównania karę zakazu prowadzenia określonej działalności lub wykonywania czynności związanych z wymaganym zezwoleniem wymierzało się w miesiącach na okres od 3 miesięcy do roku (art. 29 § 1 *in principio* k.w.). Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych stanowił zatem stosunkowo surowy środek reakcji na popełnione wykroczenie komunikacyjne. W doktrynie jednak pojawił się postulat, żeby podwyższyć górny pułap okresu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych do lat 3. Por. A. Gubiński, Prawo o wykroczeniach w trzydziestolecie kolegiów do spraw wykroczeń, ZW 1982, nr 3, s. 23.

<sup>200</sup> ZW 1976, nr 1, s. 7 i n.

<sup>201</sup> A. Marek, Kto pozbawia prawa jazdy, GD 1983, nr 1.

<sup>202</sup> M. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń z komentarzem, Warszawa 1992, s. 70.

<sup>203</sup> Por. § 2 ust. 3 pkt 2 zarządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 1.8.1972 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (M.P. Nr 41, poz. 224) oraz § 2 art. 216 tzw. kodeksu drogowego. Następnie kwestię zatrzymania prawa jazdy uregulowano w art. 84 ustawy z dnia 1.2.1983 r.- Prawo o ruchu drogowym.

<sup>204</sup> J. Szumski, Środki penalne w prawie..., s. 112; K. Porada, Wykładnia przepisów o zakazie..., s. 182.

- art. 86 § 2 k.w.- niezachowanie należytej ostrożności przez osobę prowadzącą pojazd samochodowy, przez co spowodowane zostało zagrożenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym;
- art. 87 § 3 *in principio* k.w.- prowadzenie pojazdu mechanicznego, służącego do komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka;
- art. 92 § 3 k.w.- niezastosowanie się do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu w celu uniknięcia kontroli drogowej.

W pewnych wypadkach kara dodatkowa określona w art. 28 § 1 pkt 2 k.w. była stosowana obligatoryjnie:

- art. 87 § 3 *in fine* k.w.- prowadzenie pojazdu mechanicznego, służącego do komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej w stanie nietrzeźwości;
- art. 93 § 2 k.w.- nieudzielenie niezwłocznej pomocy ofiarom wypadku przez osobę prowadzącą pojazd samochodowy w razie jej uczestniczenia w wypadku drogowym.

W treści art. 86 § 2, 92 § 3 i 93 § 2 k.w. występowało pojęcie „pojazdu silnikowego” jako rodzaju pojazdu mechanicznego mającego wyłączone zastosowanie przy orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów w tych przypadkach. W razie zatem m.in. popełnienia wykroczenia z art. 86 § 2 k.w., tj. niezachowania należytej ostrożności przez osobę prowadzącą pojazd samochodowy, sąd mógł zastosować wobec takiego sprawcy karę zakazu prowadzenia pojazdów samochodowych. W przepisie ogólnym przewidującym zakaz- art. 28 § 1 pkt 2 k.w. mowa była o „zakazie prowadzenia pojazdów mechanicznych”, tym samym można wnioskować, że pojęcie pojazdu samochodowego zawierało się w szerszej kategorii pojazdów mechanicznych<sup>205</sup>. Sąd Najwyższy w wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe<sup>206</sup> stwierdził, że przez pojęcie pojazdu mechanicznego w rozumieniu kodeksu karnego z 1969 r., które można rozciągnąć również na prawo wykroczeń kierując się zasadą spójności należy rozumieć wszelkie pojazdy drogowe lub szynowe napędzane umieszczonymi w nim silnikami, jak również maszyna samobieżna i motorower. Z kolei, pojazdami mechanicznymi nie są rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm<sup>3</sup>, pod warunkiem, że zachowują wszystkie normalne cechy charakterystyczne, umożliwiające ich eksploatację jako rowerów.

<sup>205</sup> Por. J. Bafia, D. Egierska, I. Śmietanka, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 1980, s. 210; uchwała SN z 12.V.1993 r., I KZP 9/93, OSNKW 1993, nr 5-6, poz. 27.

<sup>206</sup> V KZP 2/74, OSN- Izba Karna i Izba Wojskowa 1975, nr 3-4, s. 7-8.



Definicja pojęcia „pojazd samochodowy” znalazła się w § 1 pkt 3 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 10.7.1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych<sup>207</sup>, zgodnie z którym przez określenie „pojazd samochodowy” należy rozumieć każdy pojazd poruszający się dzięki umieszczonemu w nim silnikowi zasilanemu z własnego źródła energii, nie biegnący po szynach. Z kolei w świetle cyt. rozporządzenia nie zalicza się do pojazdów silnikowych maszyny samobieżnej, tj. pojazdu, którego cechy konstrukcyjne ograniczają jego szybkość do 20 km na godzinę, napędzanego umieszczonym w nim silnikiem zasilanym z własnego źródła energii, nie biegnącego po szynach i nie przeznaczonego do przewozu osób lub ładunku albo do ciągnięcia przyczep. Następnie definicja pojazdu samochodowego została ujęta w art. 4 pkt 10 ustawy- Prawo o ruchu drogowym z 1983 r., w świetle którego to przepisu takim pojazdem jest pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h.

Istotne zmiany w zakresie regulacji zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w kodeksie wykroczeń z 1971 r. wiązały się z wejściem w życie przepisów ustawy z dnia 10 maja 1985 r. o zmianie niektórych przepisów prawa karnego i prawa o wykroczeniach<sup>208</sup>. Na mocy art. 6 pkt 6 cyt. ustawy ustanawiano karę zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych „lub innych pojazdów”. Przedmiotem kary dodatkowej określonej w art. 28 § 1 pkt 2 objęto obok pojazdów mechanicznych również „inne pojazdy”, czyli pojazdy niemechaniczne. Nowelizacja z 1985 r. oprócz tego, że rozszerzyła zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów podniosła granice czasowe orzekanego zakazu. Od tej pory zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów można było wymierzać w miesiącach lub latach- od 6 miesięcy (minimum) do 3 lat (maksimum)<sup>209</sup>. W doktrynie wydłużenie dolnej i górnej granicy ustawowego wymiaru kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów spotkało się z krytyką. Przyjęcie takiego rozwiązania miało bowiem spowodować nasilenie represyjności kodeksu wykroczeń, ponieważ zakaz przed nowelizacją był wystarczająco dolegliwym środkiem, w szczególności w przypadku kierowców zawodowych, dla których prowadzenie pojazdu stanowiło podstawę utrzymania<sup>210</sup>.

Ustawa nowelizacyjna z 1985 r. dodała także nową podstawę obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów, który dotyczył odtąd nie tylko osób prowadzących pojazdy mechaniczne w stanie nietrzeźwości, ale również sprawców prowadzących pojazdy

---

<sup>207</sup> Dz.U. Nr 27, poz. 183 ze zm.

<sup>208</sup> Dz.U. nr 23, poz. 100.

<sup>209</sup> T. Grzegorzczak, Prawo o wykroczeniach w świetle ustawy z dnia 10 maja 1985 r., NP 1985, nr 4, s. 50.

<sup>210</sup> Zob. J. Szumski, Zmiany w prawie wykroczeń i ich wpływ na politykę kryminalną, PiP 1986, nr 7, s. 56; J. Skupiński, Model polskiego prawa o wykroczeniach, Ossolineum 1974, s. 322.

mechaniczne w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, albo też prowadzących inne pojazdy na drodze publicznej w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 k.w.)<sup>211</sup>. W świetle nowych przepisów stwierdzenie stanu po użyciu alkoholu (od 0,2 promila we krwi) u osoby prowadzącej dany pojazd, kwalifikowało takiego sprawcę do obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie art. 87 § 3 w zw. z art. 28 § 1 pkt 2 k.w. A. Marek stwierdził, że wspomniana zmiana wykazywała zbyt posunięty schematyzm oraz nadmierną represyjność. Autor uzasadnił swoje stanowisko porównaniem do regulacji karnej, gdzie zakaz prowadzenia pojazdów w trybie obligatoryjnym wiąże się z popełnieniem przestępstwa komunikacyjnego dopiero w stanie nietrzeźwości (od 0,5 promila we krwi)<sup>212</sup>.

Ustawa z dnia 10.5.1985 r. zniósła postać kary zakazu prowadzenia pojazdów samochodowych, występującą w przepisach kodeksu wykroczeń (art. 86 § 2 k.w, art. 92 § 3 k.w., art. 93 § 2 k.w.), którą zastąpiła „kara zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów”<sup>213</sup>. Uzasadnienie dla represyjnych zmian wprowadzonych nowelizacją stanowić miała konieczność zintensyfikowania walki z coraz częstszymi i bardziej poważnymi wykroczeniami przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, zwłaszcza popełnianymi przez nietrzeźwych sprawców prowadzących pojazd w chwili czynu. Wprowadzone zmiany ponadto miały na celu doprowadzenie do spójności przepisów k.w. z uregulowaniami Prawa o ruchu drogowym<sup>214</sup>.

Z badań przedstawionych przez J. Szumskiego wynika, że na przestrzeni lat osiemdziesiątych zakaz prowadzenia pojazdów oraz podanie wyroku do publicznej wiadomości łącznie stanowiły przeszło 90 % wszystkich kar dodatkowych orzeczanych przez kolegium do spraw wykroczeń. Od 1985 roku nastąpił dynamiczny wzrost wymierzanych zakazów prowadzenia pojazdów, który utrzymywał się do 1989 r.<sup>215</sup> Niewątpliwie na

---

<sup>211</sup> W świetle danych J. Szumskiego od momentu wejścia w życie kodeksu wykroczeń z 1971 r. liczba wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji systematycznie wzrastała, stanowiąc ok. 40 % wszystkich spraw rozpoznawanych przez kolegium do spraw wykroczeń. Najczęściej spośród tej grupy czynów było popełniane wykroczenie określone w art. 87 § 1 k.w. Szacuje się, że mniej więcej co czwarty sprawca ukarany przez kolegium popełnił wykroczenie polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka pojazdu mechanicznego, służącego do komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej. Zob. J. Szumski, Środki karne stosowane wobec sprawców wykroczeń, (w:) Problemy recydywy i drobnej przestępczości w prawie Polski i RFN, red. J. Skupiński, Ossolineum 1984, s. 180-181.

<sup>212</sup> A. Marek, Prawo wykroczeń (materialne i procesowe), Warszawa 2008, s. 87. Por. także J. Szumski, Prowadzenie pojazdu po użyciu..., s. 55; W. Radecki, Odpowiedzialność nietrzeźwych kierowców, Problemy Alkoholizmu 1988, nr 5, s. 17; J. Jakubowska-Hara, Prowadzenie pojazdu pod wpływem..., s. 252.

<sup>213</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 30-31.

<sup>214</sup> J. Szumski, Zmiany w prawie..., s. 56; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 615.

<sup>215</sup> Por. J. Szumski, Środki penalne w prawie..., s. 159-160; K. Krajewski, Orzeczenie kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych przez kolegium ds. wykroczeń oraz sąd, NP 1978, nr 4, s. 626; J.

ukszałtowanie się takiej sytuacji orzeczniczej miała wpływ nowelizacja z 1985 r., zaostrzająca regulację zakazu prowadzenia pojazdów przez objęcie zakresem przedmiotowym kary określonej w art. 28 § 1 pkt 2 k.w. obok pojazdów mechanicznych także innych pojazdów. Ponadto na wzrost częstości orzekania zakazu prowadzenia pojazdów wpłynęła zmiana, dotycząca podstaw jego stosowania (rozszerzenie obligatoryjnego trybu w treści art. 87 § 3 k.w.) oraz wydłużenie granic czasowych zakazu<sup>216</sup>.

Kluczowe znaczenie w ukształtowaniu zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń odegrała ustawa z dnia 28.8.1998 r. o zmianie ustawy- Kodeks wykroczeń, ustawy- Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawy o ustroju kolegiów do spraw wykroczeń, ustawy- Kodeks pracy i niektórych innych ustaw<sup>217</sup>, będąca odpowiedzią na uchwaloną w 1997 r. ustawę- Kodeks karny. Zakaz prowadzenia pojazdów ze względu na potrzebę zapewnienia spójności systemu prawnego z dotychczasowej kary dodatkowej stał się środkiem karnym. Zmianie uległa nazwa, pod jaką funkcjonuje w kodyfikacji prawa wykroczeń. Zrezygnowano mianowicie z dotychczasowego różnicowania zakazu prowadzenia pojazdów na mechaniczne i inne pojazdy. W katalogu środków karnych w art. 28 § 1 pkt 1 k.w. ustawodawca zamieścił jednolity środek pod syntetyczną nazwą „zakaz prowadzenia pojazdów”. Nowe brzmienie uzyskał art. 29 k.w., który w wersji po nowelizacji w całości poświęcono zakazowi prowadzenia pojazdów.

W prawie wykroczeń katalog przypadków, w których występuje możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów ulegał zmianom. Wpływ na praktykę orzeczniczą miała dokonana w 2000 r. kryminalizacja bezwypadkowego prowadzenia pojazdu mechanicznego lub innego pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 i 2 k.k.), gdyż zakaz prowadzenia pojazdów zaczęto wówczas orzekać nie jak dotychczas w oparciu o unormowanie kodeksu wykroczeń, a na podstawie kodeksu karnego. Omawiana wcześniej nowelizacja z dnia 27 września 2013 r. skutkowałą kontrawencjonalizacją czynu z art. 178a § 2 k.k., a jednocześnie wprowadziła w art. 87 § 1a k.w. nowy typ wykroczenia, polegający na prowadzeniu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, innego pojazdu niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka. Jednocześnie wprowadzono art. 87 § 4 k.w., który w razie popełnienia wykroczenia określonego w art. 87 § 1a lub 2 k.k. umożliwia orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów niemechanicznych. Nowela z 20 marca 2015 r.

---

Jakubowska-Hara, Prowadzenie pojazdu pod wpływem..., s. 253-254 oraz przytoczone tam dane z opracowania tej samej autorki- Wymiar kary za wykroczenie, Warszawa 1988 (maszynopis niepubl.), s. 369-370.

<sup>216</sup> J. Szumski, Środki penalne w prawie..., s. 159.

<sup>217</sup> Dz.U. Nr 113, poz. 717 ze zm.

dodała art. 94 § 3 k.w. zakładający dopuszczalność stosowania zakazu prowadzenia pojazdów wobec obwinionego w razie popełnienia przez niego wykroczenia z art. 94 § 1 k.w., polegającego na prowadzeniu pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pojazdu, nie mając do tego uprawnienia.

## **Rozdział II.**

### **Środek karny zakazu prowadzenia pojazdów w świetle aktualnego stanu prawnego**

#### **§1. Fakultatywny zakaz prowadzenia pojazdów (art. 42 § 1 k.k.)**

##### **1. Zakres podmiotowy**

Zgodnie z art. 42 § 1 k.k. zakaz prowadzenia pojazdów może być orzeczony w razie skazania osoby uczestniczącej w ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w szczególności jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji. W myśl tego przepisu przesłankami orzeczenia zakazu są:

- 1) skazanie sprawcy będącego uczestnikiem ruchu,
- 2) skazanie za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji,
- 3) zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji prowadzenia pojazdu przez sprawcę, które można wywnioskować na podstawie okoliczności popełnionego przestępstwa.

W świetle kodeksu karnego z 1969 r. kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów mogła być orzeczona wyłącznie wobec sprawcy przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mającego przymiot osoby prowadzącej pojazd<sup>218</sup>. Ustawodawca w obecnie obowiązującym kodeksie karnym istotnie rozszerzył krąg podmiotów, w stosunku do których istnieje możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów. Z treści art. 42 § 1 k.k. wynika, że podmiotem, wobec którego może być orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów jest „osoba uczestnicząca w ruchu”.

W regulacji kodeksu karnego brak jest definicji legalnej, wskazującej kim może być osoba uczestnicząca w ruchu, choć na pierwszy rzut oka intuicyjnie wyczuwa się, iż sformułowanie to posiada zdecydowanie szerszy zakres od osoby prowadzącej pojazd. W ustawie z dnia 20.6.1997 r.- Prawo o ruchu drogowym figuruje inny zwrot- „uczestnik ruchu”, zbliżony do określenia występującego na gruncie przepisów kodeksowych. W piśmiennictwie zwraca się uwagę, iż odmienne ujęcie w kodeksie karnym podmiotu mogło być spowodowane względami techniki legislacyjnej, które nakazywały zastosowanie podkreślenia, że chodzi tu o osobę skazaną uczestniczącą w ruchu, a nie o dość bezosobowe pojęcie „uczestnika ruchu”<sup>219</sup>.

---

<sup>218</sup> R.A. Stefański, Podmiot zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 1999, nr 7-8, s. 113.

<sup>219</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Niektóre zagadnienia nowej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom II, red. L. Bogunia, Wrocław 1998, s. 51; K. Łucarz, Nowa regulacja podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom VII, red. L. Bogunia, Wrocław 2001, s. 13; R.A. Stefański, Podmiot zakazu..., s. 115.

Widać zatem pewną subtelnie zarysowaną różnicę<sup>220</sup>, chociaż zakres znaczeniowy obu pojęć należy uznać za tożsame, a wszelkie próby poszukiwania różnic między nimi będą bezproduktywne<sup>221</sup>. Ustawodawca jednak słusznie, regulując kwestię orzekania zakazu prowadzenia pojazdów zaakcentował, iż ma on dotyczyć podmiotu- konkretnej osoby, która uczestnicząc w ruchu stała się sprawcą przestępstwa komunikacyjnego.

Zgodnie z treścią art. 2 pkt 17 p.r.d. uczestnikiem ruchu jest pieszy, kierujący, a także są inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze. Z kolei w myśl podanej definicji nie są uczestnikami ruchu podmioty wymienione w art. 6 ust. 1 i 4 pkt 2 p.r.d., w tym m. in.: policjant; żołnierz Żandarmerii Wojskowej lub wojskowego organu porządkowego, zabezpieczający przemarsz lub przejazd kolumny wojskowej albo w razie akcji związanej z ratowaniem życia lub mienia; funkcjonariusz Straży Granicznej; inspektor Inspekcji Transportu Drogowego; umundurowany inspektor kontroli skarbowej lub funkcjonariusz celny; strażnik gminny (miejski) itd.<sup>222</sup>

Uczestnikiem ruchu może być pieszy, a zatem osoba znajdująca się poza pojazdem na drodze i niewykonująca na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami, przy czym za pieszego uważa się również:

- osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki,
- osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także
- osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej (art. 2 pkt 18 p.r.d.).

Obok pieszego za uczestnika ruchu ustawodawca uznaje kierującego- osobę, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osobę, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie (art. 2 pkt 20 p.r.d.). W piśmiennictwie podkreśla się, iż za osobę uczestniczącą w ruchu trzeba uznać nie tylko kierującego pojazdem, ale każdą inną osobę prowadzącą pojazd<sup>223</sup>. Kierowanie niejednokrotnie utożsamia się z prowadzeniem pojazdu, tymczasem choć są to pojęcia zbliżone znaczeniowo, ich zakres wykazuje różnice. W świetle definicji słownikowej słowo „prowadzić” znaczy tyle co „kierować pojazdem mechanicznym, statkiem, końmi”<sup>224</sup>, zatem z leksykalnego punktu widzenia pomiędzy kierowaniem pojazdem a jego prowadzeniem stawiany jest znak równości. Należy jednak zwrócić uwagę na dość powszechnie przyjęte w

<sup>220</sup> K. Łucarz, Nowa regulacja podmiotu..., s. 13.

<sup>221</sup> W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 138.

<sup>222</sup> W. Kotowski, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa 2011, s. 184-185.

<sup>223</sup> R. A. Stefański, Podmiot zakazu..., s. 115.

<sup>224</sup> Słownik języka polskiego, Tom II, red. M. Szymczak, Warszawa 1993, s. 945.

doktrynie stanowisko negujące prawidłowość utożsamiania ze sobą obu pojęć, podkreślając, iż prowadzenie pojazdu posiada znacznie szerszy zakres semantyczny, gdyż obejmuje nie tylko zachowanie będące czynnością kierującą, nadrzędną w ramach zespołu prowadzącego pojazd, lecz także czynności kilku uczestników zespołu, o ile sprawowane przez nich funkcje mają rzeczywisty wpływ na prowadzenie<sup>225</sup>. Przez prowadzącego pojazdem rozumie się osobę, która bezpośrednio włada mocą silnika oraz nadaje pojazdowi ruch i kierunek, przy czym nie musi być to czynność jednoosobowa<sup>226</sup>. Prowadzącym pojazd jest osoba lub zespół osób, wykonujący czynności związane bezpośrednio z ruchem danego pojazdu, w tym obsługujące układ kierowniczy oraz wszystkie podstawowe mechanizmy mające wpływ na proces jazdy<sup>227</sup>. Z zakresu tego pojęcia, ze względu na treść art. 180 k.k., są wyłączone osoby pełniące w stanie nietrzeźwości czynności związane bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych, a także dyspozytorzy ruchu, którzy wbrew szczególnemu obowiązkowi dopuszczają do ruchu pojazd lub osobę zagrażającą bezpieczeństwu (art. 179 k.k.)<sup>228</sup>. Kierującym pojazd mechaniczny jest zarówno ten, kto własnymi ruchami bezpośrednio wprawia w ruch pojazd i nadaje mu kierunek jazdy, jak i ten, kto jest uprawniony do wydawania poleceń obsłudze w zakresie kierunku i szybkości<sup>229</sup>.

W roli prowadzącego pojazd mechaniczny nie występuje osoba wówczas, gdy musi być odpowiedzialna za zachowanie przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu w czasie postoju tego pojazdu<sup>230</sup>. Prowadzenie pojazdu polega na wykonywaniu czynności związanych bezpośrednio z ruchem pojazdu, a nie z jego postojem. W piśmiennictwie zwraca się uwagę, że nieprawidłowy postój lub zatrzymanie pojazdu, na skutek czego stworzono niebezpieczeństwo, może uzasadniać odpowiedzialność za odpowiednie wykroczenie określone w przepisach art. 86, 90 lub 97 k.w. W rozumieniu art. 42 k.k. za prowadzenie

---

<sup>225</sup> K. Buchała, Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 lutego 1969 r., V KRN 9/69, PiP 1970, nr 5, s. 832-833.

<sup>226</sup> Por. R. A. Stefański, Podmiot zakazu..., s. 116; tenże, Glosa do wyroku SN z dnia 5 lutego 1987 r., V KRN 462/87, NP 1989, nr 2-3, s. 238; J. Kulesza, Warunki orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 k.k., NP 1982, nr 5-6, s. 33; A. Bachrach, Przesłanki i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim, Warszawa 1974, s. 385.

<sup>227</sup> J. Lewiński, Prawnik odpowiada, ZW 1980, nr 6.

<sup>228</sup> Wobec sprawców przestępstw określonych w art. 179 i art. 180 k.k. może jednak zaistnieć potrzeba zastosowania zakazu wykonywania funkcji dyspozytora lub kierującego ruchem pojazdów, jeżeli zachodzą przesłanki z art. 41 § 1 k.k., zatem jeśli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że dalsze pełnienie wspomnianych funkcji przez skazanego oznacza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. W przypadku nietrzeźwego instruktora prowadzącego praktyczny kurs prowadzenia pojazdów sytuacja będzie wyglądać podobnie, wyjątek stanowi pojazd prowadzony przez kursanta wyposażony w urządzenie umożliwiające instruktorowi bezpośredni wpływ na ruch pojazdu, albo gdy instruktor miał wpływ na prowadzenie pojazdu poprzez wydawane kursantowi polecenia. Zob. A. Marek, Prawo karne, Warszawa 2011, s. 278-279.

<sup>229</sup> W. Świda, (w:) I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, Kodeks karny z komentarzem, Warszawa 1973, s. 904-905; R. A. Stefański, Podmiot zakazu..., s. 116.

<sup>230</sup> Wyrok SN z dnia 22.7.1993 r., OSP 1994, nr 2, poz. 32 z glosą krytyczną R.A. Stefańskiego.

pojazdu nie można uznać nadawania mu ruchu w sposób, który nie mieści się w pojęciu „jazdy” zgodnej z konstrukcją lub przeznaczeniem tego pojazdu, w tym m.in. pchanie zepsutego samochodu, prowadzenie motocykla, motoroweru czy roweru przez osobę pieszą<sup>231</sup>.

Podmiotem zakazu prowadzenia pojazdów zgodnie z art. 42 § 1 k.k. jest osoba uczestnicząca w ruchu, dopuszczająca się przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Uczestnictwo nie odnosi się wyłącznie do brania udziału w najbardziej powszechnym ruchu- drogowym, ale dotyczy w równym stopniu również sfery ruchu wodnego i powietrznego<sup>232</sup>. Ustawodawca wyróżnił szeroki krąg podmiotów, będących uczestnikami ruchu, a zarazem kwalifikujących się ewentualnie w świetle art. 42 § 1 k.k. do orzeczenia wobec nich zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju. Sąd Najwyższy konsekwentnie podkreśla w swoim orzecznictwie, że w aktualnym stanie prawnym nie ma wymogu aby sprawcą, wobec którego ma być orzeczony ten środek karny była osoba prowadząca pojazd mechaniczny lub inny pojazd<sup>233</sup>. Osobą uczestniczącą w ruchu może być zatem każdy, niekoniecznie prowadzący pojazd, a jedynie pełniący przypisaną rolę przykładowo pasażera lub pieszego „wewnątrz”, a nie na „zewnątrz” pewnego systemu, określanego mianem ruchu komunikacyjnego<sup>234</sup>. Osobami znajdującymi się na „zewnątrz” ruchu będą osoby, które nie uczestniczą bezpośrednio w ruchu, np. stoją na poboczu drogi i obserwują, to co się na niej dzieje, bądź też prowadzą prace związane z ułożeniem nawierzchni drogi<sup>235</sup>.

W doktrynie niemal powszechnie dominuje pogląd, iż osobą uczestniczącą w ruchu, o której mowa w art. 42 § 1 k.k., może być nie tylko prowadzący pojazdem, ale również inny

---

<sup>231</sup> A. Marek. Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2005, s. 203-204.

<sup>232</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 107; Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 182.

<sup>233</sup> Por. Wyrok SN z dnia 21.11.2001 r., III KKN 281/01, Legalis Nr 57746; wyrok SN z dnia 1.12.2004 r., IV KK 277/04, niepubl. z glosą M. Leciaka, Obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wobec nietrzeźwych pieszych sprawców wypadków. Glosa do wyroku Sądu Najwyższego dnia 1 grudnia 2004 r. sygn. IV KK 277/04, PnD 2006, nr 10, s. 5-12; wyrok SN z dnia 16.1.2007 r., V KK 415/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 175; wyrok SN z dnia 2.2.2007 r., V KK 422/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 358; wyrok SN z dnia 8.2.2007 r., III KK 478/06, KZS 2007, nr 6, poz. 19; wyrok SN z dnia 17.5.2007 r., V KK 67/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 1115.

<sup>234</sup> J. Kochanowski, Przepisy i wykroczenia drogowe. Komentarz, Warszawa 1991, s. 173-175; Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 204; też, Niektóre zagadnienia..., s. 51; też, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz, Tom I, Gdańsk 2005, s. 472; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 107; też, Nowa regulacja podmiotu..., s. 13-14.

<sup>235</sup> D. Mieczkowska, Wokół problematyki podmiotowego zakresu zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2013, nr 9, s. 10.



podmiot, w tym pieszy, o ile spełnia warunek uczestnictwa w ruchu komunikacyjnym<sup>236</sup>. Warto jednakże zwrócić uwagę na stanowisko prezentowane przez A. Marka<sup>237</sup>. Autor ten doszedł do wniosku, że *ratio legis* orzekania zakazu prowadzenia pojazdów przemawia za ograniczeniem tego środka wyłącznie do prowadzących pojazdy sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Uzasadnieniem dla wspomnianego stanowiska ma być brzmienie art. 42 § 1 k.k. W pierwszej części cytowanego przepisu mowa jest o „osobie uczestniczącej w ruchu”, co mogłoby sugerować, iż podmiotem zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju może być każdy sprawca. Ustawodawca jednak w drugiej części przepisu wymaga, żeby „prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagrażało bezpieczeństwu w komunikacji”, co w oczywisty sposób odnosi się wyłącznie do prowadzącego pojazdem. Zdaniem A. Marka w przypadku naruszenia reguł ostrożności przez

---

<sup>236</sup> Por. R. A. Stefański, Podmiot zakazu..., s. 114; tenże, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa 2008, s. 937; tenże, Prawo karne materialne. Część ogólna, Warszawa 2008, s. 284; tenże, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 342; tenże, Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości (art. 178a § 2 k.k.), PnD 2007, nr 7, s. 11-13; tenże, Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 2011, nr 5, s. 9-11; tenże, Ban on driving motor vehicles in the Polish criminal law, Ius Novum 2015, nr 2, s. 134-135; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji w 2015 roku, red. R.A. Stefański, Warszawa 2016, s. 229-231; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 107-108; taż, Nowa regulacja podmiotu..., s. 11-23; K. Łucarz, A. Muszyńska, Przyczynek do rozważań nad pojęciem „uczestnik w ruchu”, (w:) Problemy współczesnego prawa karnego i polityki kryminalnej. Księga jubileuszowa Profesora Zofii Sienkiewicz, red. M. Bojarski, J. Brzezińska, K. Łucarz, Wrocław 2015, s. 298; Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 203-204; taż, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 582; taż, Niektóre sporne kwestie zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Prawo karne wykonawcze w systemie nauk kryminologicznych. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Leszka Boguni, red. T. Kalisz, Wrocław 2011, s. 94; taż, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. M. Bojarski, Warszawa 2012, s. 349; taż, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S. M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz, t. I i II, Gdańsk 2005, s. 472; taż, (w:) M. Bojarski, M. Filar, W. Filipkowski, O. Górniok, S. Hoc, P. Hofmański, M. Kalitowski, A. Kamiński, L. K. Paprzycki, E. Pływaczewski, W. Radecki, Z. Sienkiewicz, Z. Siwik, R. A. Stefański, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, L. Wilk, Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2006, s. 154; J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 2001, s. 111; M. Mozgawa, (w:) Kodeks karny. Praktyczny komentarz, red. M. Mozgawa, Kraków-Zakamycze 2006, s. 112; N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2007, s. 337; D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2012, s. 338-339; tenże, (w:) Prawo karne, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2015, s. 223; A. Herzog, Korygowanie błędów w orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 2007, nr 11, s. 98; tenże, Z problematyki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2007, nr 9, s. 26; J. Jaros-Skwarczyńska, H. Skwarczyński, Problematyka zatrzymania prawa jazdy w świetle obowiązujących regulacji prawnych, PnD 2005, nr 5, s. 21; W. Zalewski, (w:) Kodeks karny..., s. 137-139; J. Błaszczak, Orzekanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (art. 42 KK). Uwagi krytyczne, PnD 2002, nr 1, s. 5 i n.; D. Mieczkowska, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, Studia Prawnicze. Rozprawy i materiały 2014, nr 1, s. 128-129; M. Kulik, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Mozgawa, Warszawa 2015, s. 150; Ł. Pohl, Prawo karne. Wykład części ogólnej, Warszawa 2015, s. 388; T. Bojarski, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. T. Bojarski, Warszawa 2016, s. 182.

<sup>237</sup> Por. A. Marek, Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, Warszawa 1999, s. 125; tenże, Prawo karne w pytaniach i odpowiedziach, Toruń 1998, s. 229; tenże, Odpowiedź na recenzję A. Herzoga mojej książki Prawo karne, PnD 2007, nr 9, s. 67; tenże, Prawo karne, Warszawa 2011, s. 278; tenże, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2010, s. 144. Podobnie zob. J. Lachowski, Głosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 11 października 2001 r., I KZP 24/01, Pal. 2002, nr 9-10, s. 226-227; R. Góral, Kodeks karny. Praktyczny komentarz z orzecznictwem, Warszawa 2007, s. 90.

innego uczestnika ruchu, np. pieszego, nie można wnioskować w żaden sposób o jego kwalifikacjach w zakresie ostrożnego prowadzenia pojazdów. Zdaniem tego autora pieszy, który spowodował wypadek drogowy powinien ponieść odpowiedzialność, ale orzekanie wobec niego zakazu prowadzenia pojazdów przekraczałoby granice racjonalności, skoro wypadek spowodował jako pieszy, a nie kierujący pojazdem<sup>238</sup>.

Przedstawiony powyżej pogląd chociaż nie pozbawiony całkowicie sensu i pewnych racji, nie znajduje potwierdzenia w oparciu o mającą pierwszeństwo wykładnię językową przepisu art. 42 § 1 k.k. Ustawodawca wyraźnie zaznaczył, że sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów w razie skazania osoby uczestniczącej w ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, przesądzając o szerokim zakresie podmiotowym tego zakazu. Słowo „uczestniczyć” oznacza w świetle słownika języka polskiego: „brać w czymś czynny udział, współdziałać w jakiejś akcji; być uczestnikiem czegoś”<sup>239</sup>. Uczestnikiem ruchu jest każdy podmiot, niezależnie od pozycji, jaką zajmuje- może być to pieszy, kierujący, czy też pasażer, o ile bierze udział w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Zakaz prowadzenia pojazdów jest uzasadniony w szczególności wówczas, gdy „z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji”. Przesłanka występowania zagrożenia dla bezpieczeństwa w komunikacji stanowi ważną dyrektywę orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, aczkolwiek mającą jedynie przykładowy charakter, o czym świadczy użyty przez ustawodawcę zwrot „w szczególności”. Należy zaznaczyć, iż wprawdzie o kwalifikacjach w zakresie prowadzenia pojazdów najlepiej wnioskować w przypadku osób, które w chwili popełnienia przestępstwa prowadziły pojazdy, to- jeśli chodzi o pozostałych uczestników ruchu- również można coś powiedzieć. Szczegółowe zapoznanie się z okolicznościami popełnienia przestępstwa pozwala na wydanie racjonalnego orzeczenia, uwzględniającego rzeczywisty stan rzeczy. Osoba nieprowadząca pojazdu także może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji, jeśli podjęłaby się prowadzenia pojazdu, na co wskazują okoliczności danej sprawy<sup>240</sup>. Niebezpieczeństwo komunikacyjne mogą wywołać różnorakie czynniki, do których ustawodawca w uzasadnieniu projektu kodeksu karnego zaliczył:

- brak umiejętności prowadzenia pojazdu,
- rażące naruszenie reguł ostrożności,

---

<sup>238</sup> A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2004, s. 207. Por. także J. Lachowski, A. Marek, Prawo karne. Zarys problematyki, Warszawa 2013, s. 184.

<sup>239</sup> Słownik języka polskiego, t. III, red. M. Szymczak, Warszawa 1993, s. 578.

<sup>240</sup> D. Mieczkowska, Wokół problematyki podmiotowego zakresu..., s. 14.

- trwałą chorobę lub upadek sił związany z wiekiem<sup>241</sup>.

Okoliczności te jak widać są na tyle ogólne, że w równym stopniu mogą dotyczyć każdego uczestnika ruchu, nie tylko osoby prowadzącej pojazd<sup>242</sup>. W piśmiennictwie podnosi się, iż również pieszy, który rażąco naruszając zasady ostrożności powoduje przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, może dać asumpt do pozbawienia go uczestnictwa w ruchu także w innych rolach<sup>243</sup>. Wydaje się, że zakaz prowadzenia pojazdów wobec pieszego uczestnika ruchu powinien być stosowany raczej rzadko- w sprawach, w których charakter przestępstwa i rodzaj niebezpieczeństwa, jakie stworzył taki sprawca, rzeczywiście przemawia za jego czasową eliminacją z ruchu w roli osoby prowadzącej pojazd<sup>244</sup>.

Dyrektywa sformułowana przez ustawodawcę w art. 42 § 1 *in fine* k.k. nie ma wpływu na zakres podmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów, gdyż wiąże się ona z zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu, które wywołało popełnione przez sprawcę przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Sąd musi w procesie orzekania zakazu prowadzenia pojazdów wykazać, iż niebezpieczeństwo można wywnioskować na podstawie całokształtu okoliczności towarzyszących dokonaniu przestępstwa. Jeżeli nadmiernie koncertowałyby się na osobie sprawcy i okolicznościach, które nie miały żadnego związku z popełnionym przestępstwem, wówczas orzeczony w ten sposób zakaz prowadzenia pojazdów mógłby okazać się środkiem reakcji niewspółmiernym do stopnia społecznej szkodliwości czynu sprawcy, a zarazem oznaczać rozstrzygnięcie niesprawiedliwe, które nie jest w stanie zrealizować celów stawianych przed zakazem.

W literaturze zwraca się uwagę, że ustawodawca, rezygnując z określenia „osoba prowadząca pojazd”, które zawierał art. 43 § 1 d.k.k., uczynił to świadomie i celowo, a nadawanie określeniu „osoba uczestnicząca w ruchu” takiego samego znaczenia pozostawałoby w sprzeczności z zamiarem ustawodawcy<sup>245</sup>. W nauce prawa karnego wskazuje się, że o tym, iż świadomie rozszerzono w kodeksie karnym z 1997 r. zakres podmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów przemawia brzmienie art. 135 ust. 1 pkt 2 p.r.d. W świetle tego przepisu zatrzymanie prawa jazdy jest możliwe w sytuacji, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że kierowca popełnił przestępstwo lub wykroczenie, za które może zostać orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów. Definicja kierowcy znajduje się w art. 90 pkt 2 p.r.d., jest nim mianowicie osoba uprawniona do kierowania pojazdem. Artykuł 42 § 1 k.k.

---

<sup>241</sup> Nowe kodeksy karne - z 1997 r. z uzasadnieniami, Warszawa 1998, s. 144.

<sup>242</sup> D. Mieczkowska, Wokół problematyki podmiotowego zakresu..., s. 14.

<sup>243</sup> W. Zalewski, (w:) Kodeks karny..., s. 138.

<sup>244</sup> Ibidem, s.

<sup>245</sup> Por. R. A. Stefański, Podmiot zakazu..., s. 115; K. Łuczarski, Nowa regulacja podmiotu..., s. 15.

(normujący zakaz prowadzenia pojazdów) oraz art. 135 ust. 1 pkt 2 p.r.d. (dotyczący zatrzymania prawa jazdy) w zakresie podmiotu, których dotyczą są ze sobą skorelowane. Zatrzymanie prawa jazdy, jak i zakaz prowadzenia pojazdów, mogą być stosowane wobec identycznego kręgu osób. W związku z tym trzeba przyjąć, że podmiotem zakazu prowadzenia pojazdów może być nie tylko osoba prowadząca pojazd, ale także inny uczestnik ruchu, np. pieszy lub pasażer<sup>246</sup>.

W art. 42 § 1 *in fine* k.k. została wskazana dyrektywa szczególna, na którą sąd decydując o orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów powinien zwrócić uwagę. Zdaniem ustawodawcy „w szczególności” uzasadnione jest orzeczenie takiego zakazu, jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji. Fakultatywność stosowania danego środka karnego daje duże pole manewru dla sądu, mogącego po uwzględnieniu całokształtu okoliczności danej sprawy podjąć najbardziej właściwą decyzję, a zatem- albo skorzystać z możliwości wydania rozstrzygnięcia o zakazie prowadzenia pojazdów, albo też- zaniechać orzeczenia tego środka reakcji prawnokarnej. Jak trafnie zauważa się w piśmiennictwie, spełnienie przesłanki wymienionej w art. 42 § 1 *in fine* k.k. nie jest niezbędne, bowiem stwierdzenie, iż prowadzenie określonego rodzaju pojazdów przez sprawcę przestępstwa realnie zagraża bezpieczeństwu ruchu, stanowi ustalenie, które ma jedynie pomocniczy charakter. Oznacza wskazówkę, co „w szczególności” sąd powinien rozważyć przy orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów, przy czym jest to raczej dyrektywa orzekania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów<sup>247</sup>.

Analiza treści art. 42 § 1 k.k. pozwala wysnuć wniosek, iż nie jest wykluczone zaistnienie sytuacji, gdy sąd wprawdzie stwierdzi, że prowadzenie przez sprawcę pojazdów nie stwarza zagrożenia dla ruchu lądowego, wodnego lub powietrznego, ale na podstawie pozostałych okoliczności danej sprawy uzna za celowe orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów. Warto zwrócić uwagę na funkcje, jakie w założeniu powinien pełnić właśnie ten środek karny. Zakaz prowadzenia pojazdów stanowi instrument polityki karnej, którego głównym zadaniem jest zabezpieczenie społeczeństwa przed aktywnością w ruchu osób, oznaczającą zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji. Nie należy jednakże pomijać pozostałych funkcji, takich jak: oddziaływanie indywidualno- oraz ogólnoprewencyjne, a

---

<sup>246</sup> R. A. Stefański, Podmiot zakazu..., s. 114; tenże, Prawo o ruchu drogowym..., s. 935; J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 1997, s. 102; K. Łuczczak, Nowa regulacja podmiotu..., s. 15; też, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 110.

<sup>247</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 587; R. A. Stefański, Podmiot zakazu..., s. 114; W. Wróbel, Środki karne w projekcie kodeksu karnego (cz. I), PS 1994, nr 7-8, s. 110-111.

także sprawiedliwą odpłatą za czyn. Pomimo że orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów nie będzie środkiem pełniącym funkcję ochronną z uwagi na stwierdzenie braku zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu w samej czynności prowadzenia pojazdu przez sprawcę, to zakaz określony w art. 42 § 1 k.k. może być orzeczony, ponieważ sam fakt popełnienia przestępstwa komunikacyjnego wymaga napiętnowania w postaci wyroku zasądzającego na pewien okres zakaz prowadzenia pojazdów<sup>248</sup>. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji są z reguły czynami o wysokiej społecznej szkodliwości, w związku z tym niekiedy wręcz niezbędna wydaje się czasowa eliminacja z ruchu sprawcy takiego przestępstwa. Uzasadnieniem dla takiej decyzji może okazać się po prostu zwykła potrzeba zaspokojenia społecznego poczucia sprawiedliwości. Zakaz prowadzenia pojazdów jest środkiem karnym, a zatem podobnie jak kara, stanowi pewną dolegliwość związaną z popełnieniem przestępstwa, nie zaś z „niebezpiecznym sprawcą”, oznaczającym zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu<sup>249</sup>.

Zwrot „w szczególności” sugeruje, że ustawodawca zastosował jedynie przykładowe wskazanie okoliczności uzasadniającej orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów. Analiza konkretnego przestępstwa komunikacyjnego pozwala na stworzenie w miarę pełnego obrazu przebiegu zdarzenia, a także na wysnucie wniosków co do dalszego prowadzenia pojazdów przez sprawcę. Zdecydowanie nie można bagatelizować zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu, jakie stwarza osoba, która już raz dopuściła się przestępstwa komunikacyjnego. Jeśli nie zostanie w sposób adekwatny osądzona, wówczas poczucie bezkarności zaowocuje w przyszłości dalszym lekceważeniem zasad bezpieczeństwa ruchu, mogących skutkować przestępstwami komunikacyjnymi, a nawet ofiarami śmiertelnymi. Sformułowanie „w szczególności” użyte nie bez przyczyny- po pierwsze zapewne aby podkreślić ważne znaczenie ustaleń co do bezpieczeństwa prowadzenia przez sprawcę pojazdu, z drugiej zaś strony- żeby umożliwić stosowanie przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów także wtedy, gdy wymagają tego pozostałe okoliczności popełnienia przestępstwa komunikacyjnego<sup>250</sup>. Generalnie, można przyjąć, że przesłanka określona w art. 42 § 1 *in fine* k.k. nie wpływa decydująco (jak wskazują niektórzy autorzy) na krąg podmiotów, wobec których orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów<sup>251</sup>.

---

<sup>248</sup> W. Wróbel, Środki karne w projekcie..., s. 110.

<sup>249</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 587.

<sup>250</sup> D. Mieczkowska, Wokół problematyki podmiotowego zakresu..., s. 13.

<sup>251</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 587.

Kwestią sporną jest możliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów wobec podżegaczy i pomocników. Na gruncie kodeksu karnego z 1969 r. w orzecznictwie<sup>252</sup> i w doktrynie<sup>253</sup> wyrażano jednolity pogląd, że karę dodatkową w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych można stosować tylko wobec sprawców *sensu stricto*<sup>254</sup>. Po wejściu w życie kodeksu karnego z 1997 r. początkowo również negowano dopuszczalność orzekania tego środka karnego wobec podżegaczy i pomocników<sup>255</sup>. Należy zwrócić jednak uwagę, iż ujęcie podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów w art. 42 § 1 k.k., obejmujące osoby uczestniczące w ruchu, wymusza potrzebę nowego spojrzenia na to zagadnienie. Obecnie pojawiają się w nauce prawa karnego głosy, w świetle których nie można jednoznacznie wykluczyć dopuszczalności orzekania zakazu prowadzenia pojazdów także w przypadku osób występujących w roli podżegacza czy pomocnika<sup>256</sup>. Niektórzy autorzy zauważają, iż ustawodawca, odnosząc się do podmiotu określonego w art. 42 § 2 k.k. użył ogólnego zwrotu „sprawca”, który powinien być interpretowany szeroko. Nie ma na gruncie kodeksu karnego przepisów uniemożliwiających orzekanie środków karnych także wobec podżegaczy i pomocników. Skoncentrowanie się na samym brzmieniu art. 42 k.k. również nie daje podstaw do wysunięcia twierdzenia, że wykluczone jest stosowanie zakazu prowadzenia pojazdów w przypadku popełnienia przestępstwa w jednej z form zjawiskowych<sup>257</sup>.

---

<sup>252</sup> Por. Postanowienie SN z dnia 10.7.1963 r., Rw 765/63, OSNKW 1963, z. 12, poz. 222; uchwała SN z dnia 4.3.1965 r., VI KO 40/64, OSPiKA 1965, z. 12, poz. 265 z glosą L. Tyszkiewicza, OSPiKA 1965, nr 12, s. 566-567 oraz glosą Z. Papierkowskiego, NP 1965, nr 12, s. 1485-1488; wyrok SN z dnia 29.6.1971 r., N 38/71, OSNKW 1971, nr 12, poz. 202; uchwała pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28.2.1975 r., V KZP, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.

<sup>253</sup> Por. R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, Warszawa 1990, s. 81; A. Marek, Prawo karne. Część ogólna, Bydgoszcz 1992, s. 272; K. Buchała, Prawo karne materialne, Warszawa 1980, s. 541; tenże, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Polskie prawo karne, Warszawa 1995, s. 375; tenże, (w:) K. Buchała, W. Wolter, Wykład prawa karnego na podstawie kodeksu z 1969 r. Część ogólna, zeszyt 2: Nauka o karze w opracowaniu K. Buchały, Kraków 1972, s. 95-96; K. Mioduski, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 1977, s. 154; K. Wagner, Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, Warszawa 1970, s. 34; I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, Kodeks karny z komentarzem, Warszawa 1973, s. 904-905; J. Waszczyński, Prawo karne w zarysie. Nauka o karze i innych środkach penalnych, Łódź 1983, s. 55.

<sup>254</sup> Na gruncie regulacji kodeksu karnego z 1969 r. możliwość orzekania kary dodatkowej w postaci zakazu prowadzenia pojazdów wobec podżegaczy i pomocników była kwestionowana, stanowiąc pole do dyskusji w nauce prawa karnego oraz postulat *de le ferenda*. Por. J. Kulesza, Kilka uwag w sprawie przesłanek orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 k.k., PiP 1982, nr 11, s. 16-17; J. Bafia, Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie kodeksu karnego i w projekcie prawa o wykroczeniach, NP 1969, nr 2, s. 194; Z. Papierkowski, Glosa do uchwały SN z dnia 4 marca 1965 r., VI KO 40/61, NP nr 12, s. 1485-1488.

<sup>255</sup> Zob. K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, Kraków 1998, s. 348; A. Marek, Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, Warszawa 1999, s. 126; tenże, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2004, s. 207; tenże, Prawo karne. Zagadnienia teorii i praktyki, Warszawa 1997, s. 274; J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 1997, s. 103.

<sup>256</sup> W. Zalewski, (w:) Kodeks karny..., s. 139-140.

<sup>257</sup> Por. K. Łucarz, A. Muszyńska, Przyczynek do rozważań nad pojęciem „uczestnik w ruchu”..., s. 302.

W piśmiennictwie akcentuje się, iż za dopuszczalnością orzekania zakazu prowadzenia pojazdów wobec podżegaczy i pomocników przemawiają względy politycznokryminalne<sup>258</sup>. Jako argument przemawiający za takim rozwiązaniem w doktrynie podaje się przykład pasażera, który chcąc, aby kierujący pojazdem sprowadził katastrofę w ruchu nakłania go do brawurowej jazdy, zdając sobie sprawę ze słabych jego umiejętności w zakresie prowadzenia pojazdu i w związku z tym dochodzi do katastrofy. Bez wątpienia taki pasażer poniesie odpowiedzialność na podstawie art. 173 § 1 w zw. z art. 18 § 2 k.k., zatem ograniczenie podmiotu do osoby uczestniczącej w ruchu nie wyłącza możliwości dopuszczenia się przez taką osobę przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w formie podżegania<sup>259</sup>. Zdaniem Z. Sienkiewicz użyty przez ustawodawcę zwrot „w razie skazania” łączy się z określeniem przestępstwa, za które skazano sprawcę, a nie wskazaniem osoby skazanej, to z kolei pozwala na objęcie zakresem zakazu prowadzenia pojazdów osób współdziałających z bezpośrednim sprawcą przestępstwa<sup>260</sup>.

W praktyce możliwe jest podżeganie i pomocnictwo do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Nie ulega wątpliwości, że podżegacz i pomocnik mogą uczestniczyć w ruchu, a także zostać skazani za popełnione przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, nie jest przy tym istotne w ramach jakiej konstrukcji prawnej nastąpi skazanie<sup>261</sup>. W doktrynie zwraca się uwagę na fakt, iż zakaz prowadzenia pojazdów stanowi negatywną konsekwencję naruszenia obowiązków przez kierującego pojazdem, analogicznie jak kara. Prawo karne traktuje podżegacza i pomocnika pod względem odpowiedzialności karnej na równi ze sprawcą. Podżegacza i pomocnika spotyka kara, w tym kara pozbawienia wolności, zatem dlaczego nie miałyby ich spotkać również inna dolegliwość w postaci środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów<sup>262</sup>. Wydaje się, że nie ma przeszkód żeby wobec takich osób stosować zakaz na podstawie art. 42 § 1, 2 lub 3 k.k. skoro są uczestnikami ruchu i sprawcami przestępstwa komunikacyjnego. Zachowanie osób współdziałających w popełnieniu przestępstwa musi naruszać zasady ostrożności oraz pozostawać w związku przyczynowym ze skutkiem spowodowanym przez bezpośredniego

---

<sup>258</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 125. Por. także D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2014, s. 293.

<sup>259</sup> R.A. Stefański, Podmiot zakazu..., s. 116-117; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 234-235.

<sup>260</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 584.

<sup>261</sup> Por. K. Łucarz, Jeszcze raz o podmiocie..., s. 108; M. Gajewski, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 29 stycznia 2002 r., I KZP 32/01, MoP 2003, nr 15, s. 708-710; R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym..., s. 938; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 235.

<sup>262</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 125. Zob. także J. Tyszkiewicz, Glosa do uchwały z dnia 4 marca 1965 r., s. 566-567.

sprawcę<sup>263</sup>. W art. 42 § 4 k.k. zostało wprowadzone ograniczenie podmiotowe do osób prowadzących pojazdy mechaniczne, które powoduje, że orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze jest w takich przypadkach wyłączone<sup>264</sup>.

Pomimo przedstawionych argumentów w nauce prawa karnego zagadnienie orzekania zakazu prowadzenia pojazdów wobec podżegaczy i pomocników pozostaje kwestią budzącą kontrowersje, która z uwagi na praktyczne zastosowanie zasługuje na wykładnię Sądu Najwyższego. Wielu autorów przyzwyczajonych do starych rozwiązań normatywnych (na gruncie art. 43 § 1 d.k.k. bezspornie wyłączona była dopuszczalność stosowania wspomnianej kary dodatkowej przy podżeganiu i pomocnictwie), neguje taką możliwość również w obecnym stanie prawnym. Zastrzeżenia zgłasza w szczególności A. Marek, który twierdzi, iż wykluczone jest rozszerzanie zakazu, opierając się na konstrukcji sprawstwa pośredniego- przez podżeganie do zachowania nieostrożnego, którego następstwo stanowi katastrofa lub wypadek. Konstrukcja taka zdaniem autora nie mieści się bowiem w pojęciu form sprawstwa, określonego jednoznacznie przez przepis art. 18 § 1 k.k., a ponadto nakłanianie do zachowania nieostrożnego nie jest jeszcze nakłanianiem do popełnienia przestępstwa, chociażby nieumyślnego<sup>265</sup>. Zdaniem Marka ograniczenie podmiotowe zakazu prowadzenia pojazdów odnosi się tylko i wyłącznie do sprawców prowadzących konkretny pojazd, zatem wykonujących bezpośrednio czynności związane z ruchem danego pojazdu<sup>266</sup>.

## 2. Zakres przedmiotowy

W katalogu środków karnych (art. 39 pkt 3 k.k.) analizowany środek został określony mianem „zakaz prowadzenia pojazdów”. Z brzmienia przepisu art. 42 k.k. wynika, że intencją ustawodawcy było zobligowanie sądu do uściślenia *in concreto* zakresu orzekałego zakazu prowadzenia pojazdów<sup>267</sup>. W wypadku fakultatywnego trybu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów określonego w art. 42 § 1 k.k., sąd jest upoważniony do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów „określonego rodzaju” w razie skazania sprawcy za

---

<sup>263</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 584.

<sup>264</sup> L. Ziomek, Kryteria wyboru rodzaju pojazdów objętych środkiem karnym zakazu prowadzenia pojazdów- art. 42 Kodeksu karnego, (w:) Orzecznictwo sądowe w sprawach karnych. Aspekty europejskie i unijne, red. L. Gardocki, J. Godyń, M. Hudzik, L. K. Paprzycki, Konferencja Sędziów Izby Karnej, Izby Wojskowej oraz Izby Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych Sądu Najwyższego, Rajgród-Wilno 2008, s. 262-263.

<sup>265</sup> A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2004, s. 205.

<sup>266</sup> A. Marek, Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, Warszawa 1999, s. 126.

<sup>267</sup> Tendencja do uściślenia zakresu obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów była widoczna już na gruncie kodeksu karnego z 1969 r. Por. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28.2.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 39; wyrok SN z dnia z dnia 10.6.1991 r., II KRN 57/91, PS 1994, nr 3, str. 94 z glosą R.A. Stefańskiego, PS 1994, nr 3, str. 94; J. Lewiński, Prawnik odpowiada, ZW 1985, nr 3, s. 85.



przestępstwo wskazane w tym przepisie<sup>268</sup>. Przedmiot środka karnego określonego w art. 42 § 1 k.k. został zakreślony szeroko, gdyż może on dotyczyć zarówno pojazdów mechanicznych, jak i innych pojazdów, jeżeli są one w stanie uczestniczyć w ruchu lądowym (drogowym), wodnym lub powietrznym<sup>269</sup>. Tak szeroka dyferencjacja zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów świadczy o tym, iż środek ten jest skoncentrowany przede wszystkim na zapewnieniu ochrony bezpieczeństwa w komunikacji<sup>270</sup>.

Pojęcie „pojazd” zostało określone w art. 2 pkt 31 ustawy- Prawo o ruchu drogowym. Obejmuje ono środek transportu przeznaczony do poruszania się na drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane. Definicja ta ma pewien mankament, gdyż dotyczy wyłącznie sfery ruchu drogowego (lądowego). Redakcja art. 42 k.k. nie uzasadnia ograniczenia zakazu prowadzenia pojazdów wyłącznie do pojazdów w ruchu lądowym. W doktrynie wskazuje się, iż kodeks karny posługuje się pojęciem pojazdu w szerokim znaczeniu, a zatem zakazem tym można objąć również pojazdy przystosowane do poruszania się w ruchu wodnym oraz powietrzne środki transportu<sup>271</sup>.

Podstawowym podziałem pojazdów jest rozróżnienie na pojazdy mechaniczne oraz inne pojazdy (niemechaniczne). W kodeksie karnym, ani w prawie o ruchu drogowym nie znajdziemy definicji pojęcia „pojazd mechaniczny”. Zasadniczą cechą charakteryzującą pojazd mechaniczny stanowi niewątpliwie źródło jego siły napędowej. Pojazd mechaniczny mianowicie jest wprawiany w ruch przez silnik, który umieszczony jest na pojeździe lub w nim (jego wnętrzu). Bez znaczenia pozostaje rodzaj napędu, pojazd mechaniczny może być poruszany za pomocą silnika spalinowego, elektrycznego, gazowego lub parowego<sup>272</sup>. W świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego<sup>273</sup> za pojazdy mechaniczne uznaje się w szczególności: maszyny samobieżne, motorowery przeznaczone do poruszania się wyłącznie za pomocą silnika, niezależnie od ich parametrów technicznych, a ponadto maszyny rolnicze, leśne, budowlane, ciągniki itd. Pojazdem niemechanicznym jest z kolei pojazd, którego źródło

<sup>268</sup> Wyrok SA w Lublinie z dnia 10.10.2012 r., II AKa 162/12, Legalis Nr 704795.

<sup>269</sup> J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 2000, s. 111.

<sup>270</sup> M. Szewczyk, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 650.

<sup>271</sup> Por. J. Wojciechowska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. G. Rejman, Warszawa 1999, s. 890; Z. Sienkiewicz, Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2006, s. 134; taż, O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz, Tom I, Gdańsk 2005, s. 469-470; taż, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 180; A. Marek, Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, Warszawa 1999, s. 124; tenże, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2004, s. 204; N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 334-335.

<sup>272</sup> Uchwała SN z dnia 28.2.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33. Por. także Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny..., s. 180.

<sup>273</sup> Por. m.in. Uchwała SN z dnia 12.5.1993 r., I KZP 9/93, OSNKW 1993, nr 5-6, poz. 27; wyrok SN z dnia 4.2.1993, III KRN 254/92, OSP 1993, nr 10, poz. 198; wyrok SN z 20.12.2006 r., III KK 411/06, OSNwSK 2006, poz. 2530.

napędu stanowi siła kierującego lub zwierząt, gdyż nie wprawia go w ruch silnik<sup>274</sup>. Takimi pojazdami są w szczególności zaprzęgi konne, rowery<sup>275</sup>, wózki inwalidzkie (napędzane siłą mięśni), a także statki żeglowne, kajaki, łodzie wiosłowe, balony, szybowce itp.<sup>276</sup> Pojazdami mechanicznymi nie są rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności nieprzekraczającej 50 cm<sup>3</sup>, które zachowują wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy umożliwiające eksploatację jako rowerów<sup>277</sup>. Pojazdem nie jest także zwierzę, mimo prowadzenia przez człowieka, tym samym jazda wierzchem na koniu przez osobę nietrzeźwą nie może zostać potraktowana w kategorii wykroczenia określonego w art. 87 § 1a lub 2 k.w.<sup>278</sup>

Orzeczonego zakaz prowadzenia pojazdów jest w stanie pełnić przewidziane dla niego funkcje tylko wówczas, gdy zostanie odpowiednio dopasowany do okoliczności danego przypadku. Rodzaj pojazdu, prowadzonego przez sprawcę przestępstwa, stanowi przy orzekaniu środka karnego przewidzianego w art. 42 § 1 i 2 k.k., podstawową przesłankę wskazującą na rodzaj pojazdów, które powinny zostać objęte zakazem<sup>279</sup>. Sąd Najwyższy w swoim orzecznictwie prezentuje jednolitą linię orzecniczą, akcentując potrzebę zachowania związku między zakresem orzekanego zakazu a rodzajem pojazdu, jakim poruszał się sprawca. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 20.3.2014 r.<sup>280</sup> stwierdził, iż „Nie ulega wątpliwości, iż w zakresie orzeczenia o zakazie prowadzenia pojazdów mechanicznych, w pierwszej kolejności, powinno wchodzić uprawnienie do prowadzenia pojazdu tego rodzaju, którym sprawca dopuścił się przestępstwa. Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych innego rodzaju niż ten, do którego należał pojazd prowadzony przez sprawcę, pozostaje w oczywistej sprzeczności z istotą tego zakazu i stanowi rażąco obrazę przepisu art. 42 KK”. W wyroku z dnia 10.1.2007 r.<sup>281</sup> Sąd Najwyższy z kolei zauważył, że „Orzeczenie sądu w przedmiocie środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, oparte na

<sup>274</sup> K. Łucarz, A. Muszyńska, Glosa do wyroku SN z dnia 25 października 2007 r., III KK 270/07, s. 154-155.

<sup>275</sup> Por. Wyrok SN z dnia 23.5.2007 r., V KK 97/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 1155; wyrok SN z dnia 27.2.2007 r., II KK 352/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 543; wyrok SN z dnia 7.2.2007 r., V KK 424/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 398; wyrok SN z dnia 5.2.2007 r., IV KK 442/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 369; wyrok SN z dnia 16.1.2007, V KK 404/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 171; wyrok SN z dnia 20.12.2006, III KK 411/06, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 2530.

<sup>276</sup> D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2012, s. 336.

<sup>277</sup> Zob. Uchwała SN z dnia 14.11.1981 r., VI KZP 16/81, OSNKW 1981, nr 12, poz. 72; uchwała SN z dnia 12.5.1993 r., I KZP 9/93, OSNKW 1993, nr 5-6, poz. 27; wyrok SN z dnia 4.2.1993, III KRn 254/92, OSP 1993, nr 10, poz. 198; wyrok SN z dnia 25.10.2007 r., III KK 270/07, Prok. i Pr. 2008- dodatek „Orzecznictwo”, nr 5; wyrok SN z dnia 26.6.2007 r., II KK 98/07, LEX nr 280737.

<sup>278</sup> A. Marek, Komentarz do kodeksu karnego..., s. 125.

<sup>279</sup> Wyrok SN z dnia 6.7.2006 r., IV KK 146/06, OSP 2007 nr 2, poz. 18, str. 109 z glosą R.A. Stefańskiego, OSP 2007 nr 2, poz. 18, str. 110. Por. także Wyrok SN z dnia 6.2.2007 r., III KK 446/06, KZS 2007, nr 7-8, poz. 27; wyrok SN z dnia 20.6.2007 r., III KK 145/07, niepubl.

<sup>280</sup> III KK 461/13, Legalis Nr 994603. Zob. także Wyrok SN z dnia 14.3.2007 r., III KK 496/06, niepubl.

<sup>281</sup> III KK 437/06, OSNKW 2007, nr 3, poz. 29, str. 45.

dyspozycji art. 42 § 2 KK, ograniczone tylko do określonego rodzaju tych pojazdów, które nie obejmuje tego typu pojazdu, który sprawca przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji prowadził, tylko pozornie czyni zadość nakazowi zawartemu w przedmiotowym przepisie”.

*Ratio legis* zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych stanowi wykluczenie z ruchu tych kierowców, którzy wykazali, że zagrażają bezpieczeństwu w komunikacji. Względy wykładni celowościowej przemawiają za tym, żeby zakresem zakazu objąć co najmniej ten rodzaj pojazdów, którym sprawca dopuścił się przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Nie można abstrahować od związku między rodzajem pojazdu, który sprawca prowadził, a zakresem orzeczonego przez sąd zakazu<sup>282</sup>. Jeżeli zatem sąd np. orzeknie zakaz prowadzenia pojazdów z wyłączeniem pojazdu kategorii T (ciągnik rolniczy), prowadzonego przez sprawcę w chwili czynu określonego w art. 178a § 1 k.k., wówczas dojdzie do zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych innego rodzaju niż ten do którego należał pojazd prowadzony przez oskarżonego<sup>283</sup>. Orzeczenie takie w konsekwencji nie prowadzi do czasowego wyeliminowania sprawcy z ruchu drogowego, a zarazem oznacza niejednokrotnie rozstrzygnięcie niecelowe, bądź nawet zbędne, które stoi w sprzeczności z brzmieniem art. 42 k.k. Cele postępowania karnego nie zostaną osiągnięte w sytuacji, gdy orzeknie się wobec sprawcy zakazu prowadzenia pojazdów, który nie będzie miał dla niego praktycznego znaczenia, a pozostawi się mu uprawnienie, przy którego

---

<sup>282</sup> Por. Wyrok SN z dnia 20.1.2010 r., IV KK 395/09, OSNwSK 2010, nr 1, poz. 123; wyrok SN z dnia 14.1.2009 r., V KK 364/08, OSNwSK 2009, poz. 167; wyrok SN z dnia 1.4.2008 r., V KK 33/08, Prok. i Pr. 2008, nr 9, poz. 17; wyrok SN z dnia 2.4.2008 r., V KK 56/08, OSNwSK 2008, nr 1, poz. 792; wyrok SN z dnia 7.1.2008 r., II KK 225/07, OSNwSK 2008, poz. 6; wyrok SN z dnia 10.1.2007 r., III KK 434/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 105; wyrok SN z dnia 10.1.2007 r., III KK 437/06, OSNwSK 2007, nr 3, poz. 29; wyrok SN z dnia 24.1.2007 r., III KK 436/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 288; wyrok SN z dnia 24.1.2007 r., III KK 438/06, Prok. i Pr. 2007, nr 7-8, poz. 3; wyrok SN z dnia 24.1.2007 r., III KK 439/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 290; postanowienie SN z dnia 1.2.2007 r., III KK 445/06, KZS 2007 nr 7-8, poz. 25; wyrok SN z dnia 6.2.2007 r., III KK 446/06, Prok. i Pr. 2007, nr 7-8, poz. 4; wyrok SN z dnia 8.2.2007 r., III KK 478/06, KZS 2007, nr 6, poz. 19; wyrok SN z dnia 27.2.2007 r., II KK 382/06, Legalis Nr 108220; wyrok SN z dnia 14.3.2007 r., III KK 494/06, Legalis Nr 108234; wyrok SN z dnia 22.3.2007 r., II KK 407/06, KZS 2007, nr 9, poz. 8; wyrok SN z dnia 22.3.2007 r., II KK 421/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 667; wyrok SN z dnia 28.3.2007 r., II KK 362/06, KZS 2007 nr 9, poz. 10; wyrok SN z dnia 4.4.2007 r., III KK 15/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 782; wyrok SN z dnia 24.4.2007 r., IV KK 492/06, Biul. SN Pr. Kar. 2007 nr 11; wyrok SN z dnia 18.4.2007 r., V KK 56/07, Prok. i Pr. 2007, nr 12, poz. 1; wyrok SN z dnia 24.4.2007 r., IV KK 43/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 922; wyrok SN z dnia 31.5.2007 r., III KK 34/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 1197; wyrok SN z dnia 20.6.2007 r., III KK 145/07, KZS 2007, nr 12, poz. 13; wyrok SN z dnia 31.8.2007 r., V KK 253/07, Prok. i Pr. 2008, nr 2, poz. 9 z aprobującą glosą E. Patyry-Ważny, PnD 2009, nr 3, s. 5-8; wyrok SN z dnia 5.11.2007 r., III KK 81/07, OSNwSK 2007, poz. 2428; wyrok SN z dnia 4.12.2006 r., V KK 360/06, OSNwSK 2007 nr 1, poz. 7 z krytyczną glosą A. Bojańczyka, PnD 2007, nr 5, s. 19-25; wyrok SN z dnia 12.12.2006 r., IV KK 401/06, OSNwSK 2006 nr 1, poz. 2415; wyrok SN z dnia 6.7.2006 r., IV KK 141/06, OSNwSK 2006 nr 1, poz. 1354; wyrok SN z dnia 6.7.2006 r., IV KK 146/06, OSP 2007, nr 2, poz. 18, str. 109 z glosą R.A. Stefańskiego, OSP 2007, nr 2, poz. 18, str. 110; wyrok SN z dnia 6.7.2006 r., IV KK 142/06, OSNwSK 2006 nr 1, poz. 1355. Por. także m.in. A. Herzog, Korygowanie błędów w orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 2007, nr 11, s. 100.

<sup>283</sup> Por. Wyrok SN z dnia 7.1.2008 r., II KK 225/07, OSNwSK 2008, nr 1, poz. 6.

korzystaniu dopuścił się przestępstwa<sup>284</sup>. Więcej- orzeczenie przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów innych, aniżeli ten, którym poruszał się sprawca oznacza rażące naruszenie prawa materialnego wyrażonego w przepisie art. 42 § 1 k.k., gdyż nie usuwa się w ten sposób zagrożenia wynikającego z okoliczności popełnienia przestępstwa<sup>285</sup>. Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów silnikowych tylko w postaci motocykli w sytuacji, gdy oskarżony prowadził pojazd samochodowy oznacza, że wyrok zapadł z rażącym naruszeniem art. 433 § 1 k.p.k., które miało niewątpliwie wpływ na jego treść<sup>286</sup>.

W nauce prawa karnego podkreśla się, iż punktem wyjściowym w zakresie tego środka karnego jest orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju<sup>287</sup>. Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów jest uzależniony od niebezpieczeństwa, jakie stwarza udział sprawcy w charakterze prowadzącego pojazd. W piśmiennictwie wskazuje się, iż szerokie zakreślenie zakresu przedmiotowego tego zakazu może być uzasadnione w szczególności rażącym naruszeniem podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu<sup>288</sup>. Przy ustalaniu tego zakresu powinna być brana pod uwagę następująca zależność, że im wyższy stopień niebezpieczeństwa, tym szerszy zakres<sup>289</sup>. Rodzaj pojazdu prowadzonego przez sprawcę stanowi istotną okoliczność popełnienia przestępstwa, która w znacznym stopniu determinuje stopień i rozmiar zagrożenia dla bezpieczeństwa w komunikacji<sup>290</sup>. W zakresie orzeczenia o zakazie prowadzenia pojazdów mechanicznych, zatem w pierwszej kolejności powinno wchodzić uprawnienie do prowadzenia pojazdu tego rodzaju, którym sprawca dopuścił się przestępstwa<sup>291</sup>.

Regulacja art. 42 § 1 k.k. dotycząca fakultatywnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów umożliwia objęcie zakresem tego środka karnego nie tylko pojazdów tego rodzaju, który prowadził sprawca w chwili czynu, ale ponadto- w miarę potrzeby- również pojazdów innego rodzaju. Sąd, ustalając zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów powinien kierować się przede wszystkim względami oddziaływania ochronnego, tak aby zabezpieczyć

---

<sup>284</sup> Wyrok SN z dnia 20.6.2007 r., V KK 163/07, Legalis Nr 188535.

<sup>285</sup> Wyrok SN z dnia 1.2.2007 r., III KK 445/06, OSNwSK 2007 nr 1, poz. 341; wyrok SN z dnia 18.1.2011 r., IV KK 322/10, Legalis Nr 417458.

<sup>286</sup> Wyrok SN z dnia 18.1.2011 r., IV KK 322/10, Legalis Nr 417458.

<sup>287</sup> T. Bojarski, (w:) Kodeks karny..., s. 183.

<sup>288</sup> Por. R.A. Stefański, Glosa do wyroku SN z dnia 10 czerwca 1991 r., II KRN 57/91, PS 1994, nr 3.

<sup>289</sup> R.A. Stefański, Prawo karne materialne część ogólna, Warszawa 2008, s. 283; tenże, (w:) Kodeks karny..., s. 343; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 245-246; T. Krawczyk, Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w związku z prowadzeniem pojazdów niemechanicznych oraz przez osoby piesze- Niektóre wątpliwości konstytucyjne, Studia Prawno-Ekonomiczne 2010, Tom LXXXI, s. 67.

<sup>290</sup> Wyrok SN z dnia 6.2.2007 r., III KK 446/06, KZS 2007, nr 7-8, poz. 27; postanowienie SN z dnia 1.2.2007 r., III KK 445/06, KZS 2007, nr 7-8, poz. 25.

<sup>291</sup> Wyrok SN z dnia 20.6.2007 r., III KK 145/07, KZS 2007, nr 12, poz. 13.

innych uczestników ruchu przed zagrożeniami wynikającymi z aktywności osób, których dotychczasowa postawa, przejawiająca się w popełnieniu przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, ukazała konieczność ich czasowej eliminacji ze sfery komunikacyjnej. Podstawą wnioskowania o potencjalnej możliwości stworzenia w przyszłości zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu może być bowiem fakt skazywania za popełnienie przestępstwa wiążącego się z powstaniem takiego zagrożenia<sup>292</sup>. Sąd Najwyższy słusznie stwierdził, iż: „Wybór zakresu omawianej kary dodatkowej (obecnie środka karnego) zależy będzie od oceny stopnia zagrożenia, jakie w konkretnym wypadku może stwarzać powrót sprawcy do ruchu. Dla oceny tej istotne znaczenie mają okoliczności towarzyszące wypadkowi, cechy osobowości sprawcy, częstotliwość nadużywania przez niego alkoholu, kwalifikacje zawodowe sprawcy, doświadczenie w prowadzeniu pojazdów mechanicznych itp.”<sup>293</sup> Zasadniczym rodzajem pojazdu, który musi obejmować zakaz prowadzenia pojazdów jest ten, który prowadził sprawca w momencie popełnienia przestępstwa, ale obok niego sąd może- z uwagi na okoliczności czynu- dodatkowo objąć zakresem zakazu także inne pojazdy<sup>294</sup>. Jeśli zatem sprawca prowadził w stanie nietrzeźwości ciągnik rolniczy, to dopuszczalne, a nawet niekiedy uzasadnione jest orzeczenie wobec niego także zakazu prowadzenia np. samochodów osobowych.

Nowe ujęcie podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów, umożliwiające zastosowanie tego środka karnego wobec szerokiego kręgu osób, mających przymiot „uczestniczących w ruchu”, zrodziło problem wzajemnej relacji pomiędzy zakresem podmiotowym a przedmiotowym zakazu. Najczęściej w praktyce zdarza się, że sprawcą przestępstwa komunikacyjnego jest osoba prowadząca pojazd, wówczas w oparciu o zasadę związku funkcjonalnego należy zastosować zakaz prowadzenia pojazdów tego rodzaju, którego sprawca użył do popełnienia przestępstwa. Aktualnie jednak przesłanki wyrażone w art. 42 § 1 k.k. dopuszczają zastosowanie zakazu także w przypadku innych uczestników ruchu, w tym m.in. pieszych. Fakultatywny zakaz prowadzenia pojazdów można orzec wobec każdej osoby uczestniczącej w ruchu, a więc nie tylko prowadzącej pojazd, w związku tym wyłania się wątpliwość jak wówczas ustalać zakres przedmiotowy zakazu. W piśmiennictwie zwraca się uwagę, iż sąd w oparciu o regulację art. 42 § 1 k.k. nie jest zobligowany do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, jednakże może go zastosować, szczególnie wówczas, gdy sprawca

---

<sup>292</sup> R.A. Stefański, Glosa do wyroku SN z dnia 6 lipca 2006 r., IV KK 146/06, OSP 2007, nr 2, poz. 18, str. 110.

<sup>293</sup> Uchwała pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28.2.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33.

<sup>294</sup> Wyrok SN z dnia 24.4.2007 r., IV KK 43/07, Legalis Nr 206896; wyrok SN z dnia 6.7.2006 r., IV KK 142/06, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 1355.

rażąco narusza podstawowe zasady bezpieczeństwa w komunikacji. Istotną sprawą jest ustalenie stopnia zagrożenia, jaki może stwarzać powrót sprawcy do ruchu oceniany m.in. na podstawie przyczyn i okoliczności wypadku, a ponadto wagi naruszonych zasad bezpieczeństwa oraz innych okoliczności wskazujących na stosunek sprawcy do obowiązujących zasad i na jego stopień poczucia odpowiedzialności. Ustalenia co do stopnia zagrożenia mogą dotyczyć każdego sprawcy, a zatem nie tylko prowadzącego pojazd<sup>295</sup>. Sąd musi na podstawie całokształtu okoliczności danej sprawy zbadać czy rzeczywiście należy orzec zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju w przypadku innej osoby uczestniczącej w ruchu. Niewątpliwie, orzekanie takiego zakazu wobec pieszego nie zawsze jest celowe, trudno bowiem mówić wtedy o spełnianiu przez ten środek karny celów indywidualnoprewencyjnych. W doktrynie wskazuje się, iż orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów byłoby wówczas uzasadnione jedynie jako dolegliwość zaspokajająca społeczne poczucie sprawiedliwości, gdyż sprawca nie pozostał bezkarny<sup>296</sup>. Sąd z uwagi na fakultatywny charakter zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie art. 42 § 1 k.k. może całkowicie zrezygnować z zastosowania tego środka reakcji prawnokarnej, orzekając go wobec innych uczestników ruchu (nieprowadzących pojazdu) tylko w wyjątkowych, a zarazem szczególnie uzasadnionych przypadkach.

Określenie rodzajowe pojazdów następuje w formie pozytywnej, tj. poprzez wymienienie rodzaju (lub rodzajów) pojazdów objętych zakazem prowadzenia pojazdów. W świetle stanowiska Sądu Najwyższego wyrażonego w wyroku z dnia 16 czerwca 1994 r.<sup>297</sup>, sąd, określając zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów może to uczynić nie tylko od strony pozytywnej, ale i od strony negatywnej, tzn. poprzez wyłączenie spod zakazu pojazdów określonego rodzaju. Stanowisko to spotkało się z krytyką A. Marka, którego zdaniem negatywne określenie bynajmniej nie spełnia wymogów przewidzianych w ustawie. Autor podkreśla, iż takie orzeczenie naruszałoby zasadę określoności kary, obowiązującej również w przypadku środków karnych. Zawierałoby ono jedynie ogólne wskazanie jakie rodzaje pojazdów nie są objęte zakazem prowadzenia pojazdów, a wówczas (zdaniem Marka) nie byłoby do końca wiadomo jakie rodzaje pojazdów określono *de facto* w wyroku zasądzającym zakaz<sup>298</sup>. Dokładne wskazanie rodzajów pojazdów objętych zakazem

---

<sup>295</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 591-592.

<sup>296</sup> W. Wróbel, Środki karne w projekcie kodeksu karnego (cz. I), PS 1994, nr 7-8, s. 110-111.

<sup>297</sup> II KRN 101/94, OSNKW 1995, nr 7-8, poz. 45 z glosą R.A. Stefańskiego, WPP 1995, nr 1, s. 88-92. Zob. także Wyrok SN z dnia 3.2.2009 r., IV KK 281/08, niepubl.

<sup>298</sup> A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2004, s. 206; tenże, Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, Warszawa 1999, s. 127; tenże, Prawo karne, Warszawa 2011, s. 279. Podobnie zob. M. Szewczyk, (w:)

prowadzenia pojazdów jest zabiegiem o doniosłym znaczeniu, gdyż środek ten silnie ingeruje w sferę praw osób skazanych, ograniczając swobodę w zakresie poruszania się i wyboru środków lokomocji. Zastosowanie przez sąd jedynie określenia negatywnego niekiedy może sprzyjać powstawaniu wątpliwości, które nigdy nie wpływają korzystnie, zwłaszcza na postrzeganie przez skazanego wymiaru sprawiedliwości. Sprawca może nie do końca zdawać sobie sprawę jakiego dokładnie rodzaju pojazdów prowadzenie zostało mu zabronione, w konsekwencji nadal prowadząc te pojazdy i łamiąc tym samym nałożony zakaz. Należy uznać za dopuszczalne określanie rodzajów pojazdów obejmowanych zakazem zarówno od strony pozytywnej, jak i negatywnej. Pogląd ten zyskał aprobatę wielu przedstawicieli nauki prawa karnego. Z punktu widzenia praktyki jednak negatywne określenie, o ile teoretycznie dopuszczalne, nie zawsze jest wskazane. Podstawowym sposobem ustalania rodzaju lub rodzajów pojazdów obejmowanych zakresem zakazu prowadzenia pojazdów powinno stanowić określenie od strony pozytywnej. Wskazanie rodzaju pojazdów od strony negatywnej można uznać za uzasadnione tylko wówczas, gdy ze sformułowania tego środka karnego będzie jasno wynikało, jakich uprawnień dotyczy w danym przypadku zakaz prowadzenia pojazdów. Jak słusznie podnosi się w literaturze- sam sposób kształtowania zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów pozostaje sprawą drugorzędą, o ile zostanie spełniony warunek dostatecznej jasności określonego przez sąd zakazu<sup>299</sup>.

Sąd w przypadku fakultatywnego zakazu prowadzenia pojazdów dysponuje dużym polem manewru, gdyż ustalenie jego zakresu przedmiotowego może nastąpić na wiele sposobów. W art. 42 § 1 k.k. posłużono się jedynie ogólnym wskazaniem, że można orzec zakaz prowadzenia pojazdów „określonego rodzaju”, w związku z tym w grę wchodzić mogą tutaj różne rodzaje, zależne od przyjętego kryterium podziału rodzajowego pojazdów<sup>300</sup>. W doktrynie wskazuje się na różnorodne dopuszczalne klasyfikacje pojazdów, biorąc pod uwagę m.in. następujące kryteria:

- kryterium strefy ruchu (pojazdy lądowe, wodne i powietrzne);
- kryterium podstrefy (pojazdy śródlądowe i morskie);
- kryterium napędu (pojazdy mechaniczne i niemechaniczne);
- kryterium przeznaczenia (samochody osobowe i ciężarowe, ciągniki rolnicze, autobusy);

---

Kodeks karny..., s. 654; D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grzeškowiak, K. Wiak, Warszawa 2012, s. 337.

<sup>299</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 195.

<sup>300</sup> R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015.

-kryterium ładowności (samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony i samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony)<sup>301</sup>.

W literaturze podkreśla się, że sąd zawsze powinien sprecyzować, jakiego rodzaju pojazdu zakaz ma dotyczyć oraz w jakiej strefie ruchu ma obowiązywać<sup>302</sup>. Wyróżnia się trzy zasadnicze strefy ruchu: ruch lądowy, wodny i powietrzny<sup>303</sup>. Najczęściej orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów odnosi się do ruchu lądowego z uwagi na jego powszechny charakter. Ruch lądowy można podzielić na: ruch drogowy, mający miejsce na różnego rodzaju drogach oraz ruch kolejowy, który jest związany z poruszaniem się po torach kolejowych<sup>304</sup>. Pojęcie ruchu wodnego obejmuje zarówno ruch morski, jak i śródlądowy, a ponadto w ramach tego ostatniego ruchu można wyróżnić: ruch nawodny i podwodny. Przez pojęcie ruchu powietrznego należy rozumieć ruch odbywający się nad ziemią, niezależnie od tego w jakiej odległości od niej odbywa się, także poza obrębem atmosfery ziemskiej<sup>305</sup>. Należy uznać za poprawne stanowisko zaliczające do ruchu powietrznego również strefę ruchu wykształconego na przestrzeni ostatnich lat, tj. ruchu kosmicznego. Wyłączenie strefy ruchu kosmicznego nie znajduje żadnego uzasadnienia w oparciu o względy merytoryczne<sup>306</sup>. Ruch kosmiczny obecnie ma marginalne znaczenie, aczkolwiek ze względu na jego ciągły rozwój sytuacja w przyszłości może ulec zmianie, skutkując większym upowszechnieniem pojazdów przystosowanych do tego ruchu.

W kodeksie karnym ustawodawca posłużył się pojęciem „pojazdów określonego rodzaju”, nie wspominając jednocześnie słowem o kryterium ich podziału rodzajowego. W ustawie- Prawo o ruchu drogowym zdefiniowano wiele istotnych pojęć pomocnych przy wykładni art. 42 § 1 k.k., chociaż podkreślenia wymaga, iż dotyczy wyłącznie ruchu drogowego. W prawie o ruchu drogowym znalazły się definicje poszczególnych rodzajów pojazdów, w tym m.in. takich jak:

---

<sup>301</sup> R.A. Stefański, Zakres przedmiotowy..., s. 143; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 246.

<sup>302</sup> J. Błaszczyk, Orzekanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (art. 42 k.k.). Uwagi krytyczne, PnD 2002, nr 1, s. 6.

<sup>303</sup> R.A. Stefański, Przepięstwa przeciwko bezpieczeñstwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz, Warszawa 2000, s. 118-119.

<sup>304</sup> Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 25.1.1965 r. (II K 365/64 z glosą J. Blaima, NP 1965, nr 11, s. 1334-1336) wyraził pogląd, w świetle którego ruch kolejowy jest ruchem drogowym, uzasadniając, iż tory kolejowe też są drogami, tylko żelaznymi.

<sup>305</sup> B. Hołyst, Bezpieczeństwo społeczeństwa, Warszawa 2015, s. 519.

<sup>306</sup> R.A. Stefański, Przepięstwa przeciwko bezpieczeñstwu w komunikacji, (w:) System prawa karnego. Tom 8. Przepięstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym, red. L. Gardocki, Warszawa 2013, s. 295.



- pojazd silnikowy (art. 2 pkt 32 p.r.d.)- jest nim pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego;
- pojazd samochodowy (art. 2 pkt 33 p.r.d.)- jest to pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h, przy czym określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego;
- ciągnik rolniczy (art. 2 pkt 44 p.r.d.)- pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości nie mniejszej niż 6 km/h, skonstruowany do używania łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych;
- samochód (art. 4 pkt 40 p.r.d.)- pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu;
- autobus (art. 2 pkt 41 p.r.d.)- pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą;
- samochód ciężarowy (art. 2 pkt 42 p.r.d.)- pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków, przy czym określenie to obejmuje również samochód ciężarowo-osobowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków i osób w liczbie od czterech do dziewięciu osób łącznie z kierowcą<sup>307</sup>.

Sąd musi każdorazowo określić zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów, a jeśli orzeka zakaz związany ze strefą ruchu drogowego, wówczas przydatne mogą okazać się rodzaje pojazdów określone w prawie o ruchu drogowym. Zakazem prowadzenia pojazdów można objąć pojazdy występujące również w ruchu wodnym lub powietrznym, które określono w różnych ustawach szczególnych. Przykładowo w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim<sup>308</sup> pojawiają się w m.in. następujące definicje:

- statek (art. 5 pkt 1)- urządzenie pływające używane w środowisku morskim, w tym również: wodoloty, poduszkowce, statki podwodne i ruchome platformy wiertnicze, chyba że powołane w ustawie umowy międzynarodowe stanowią inaczej;
- statek rybacki (art. 5 pkt 3)- statek przeznaczony lub używany do rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych żywych zasobów morza;
- statek pasażerski (art. 5 pkt 4)- statek przeznaczony lub używany do przewozu więcej niż 12 pasażerów;

<sup>307</sup> Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 12.2.2009 r. (IV KK 467/08, Legalis Nr 240844) stwierdził, że w ustawie z dnia 20.6.1997 r. - Prawo o ruchu drogowym zdefiniowano pojęcia motocykl, motorower i rower (art. 2 pkt 45, 46 i 47). Wynika z nich, że są to różne pojazdy, których zakresy pojęciowe nie zachodzą na siebie. Nie budzi zatem wątpliwości, iż następstwem wydania orzeczenia o środku karnym zakazu prowadzenia motocykli i rowerów nie mógł być zakaz prowadzenia motoroweru.

<sup>308</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 611 ze zm.

-jacht morski (art. 5 pkt 7)- jacht rekreacyjny lub jacht komercyjny, o napędzie żaglowym lub mechanicznym;

-jacht rekreacyjny (art. 5 pkt 8)- statek przeznaczony lub używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, inny niż jacht komercyjny.

Ustawa o bezpieczeństwie morskim dotyczy ruchu wodnego i jego podstrefy morskiej. W ustawie z dnia 21.12.2000 r. o żegludze śródlądowej<sup>309</sup> zdefiniowano odpowiednio pojazdy, które są przystosowane do uczestniczenia w ruchu wodnym w jego podstrefie śródlądowej. Z kolei w ustawie z dnia 3.7.2002 r.- Prawo lotnicze<sup>310</sup> znalazło się wytłumaczenie pojęcia „statek powietrzny” (art. 2 pkt 1), przez który rozumie się urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża. Poza pojazdami *stricte* zdefiniowanymi w przepisach ustawowych bez wątpienia można wyróżnić wiele innych pojazdów, które mogą być przedmiotem zakazu określonego w art. 42 § 1 k.k., o ile są przystosowane do uczestniczenia w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Brak jest enumeratywnego katalogu rodzajów pojazdów, którym sąd może się posiłkować ustalając zakaz. W stosowaniu zakazu prowadzenia pojazdów chodzi przede wszystkim o wyeliminowanie zagrożenia dla bezpieczeństwa komunikacyjnego, przy czym jego stopień należy ustalać w oparciu o okoliczności konkretnego przypadku, przemawiające za objęciem zakresem zakazu pojazdów danego rodzaju (rodzajów) w określonej strefie ruchu.

Sąd, ustalając zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów powinien mieć na uwadze nie tylko rodzaj pojazdu, ale ponadto zakres uprawnień posiadanych przez sprawcę. W ustawie z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami<sup>311</sup> w art. 6 ust. 1 zamieszczono różnorodne kategorie uprawnień z uwagi na rodzaj pojazdu, którego mają dotyczyć. Prawo jazdy w myśl cytowanego przepisu stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania:

- 1) kategorii AM: motorowerem oraz czterokołowcem lekkim;
- 2) kategorii A1: motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm<sup>3</sup>, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg, motocyklem trójkołowym o mocy nieprzekraczającej 15 kW, a także pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;

---

<sup>309</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 1690 ze zm.

<sup>310</sup> Tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 978 ze zm.

<sup>311</sup> Tekst jedn. z 2016 r. poz. 27.

- 3) kategorii A2: motocyklem o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,2 kW/kg, przy czym nie może on powstać w wyniku wprowadzenia zmian w pojeździe o mocy przekraczającej dwukrotność mocy tego motocykla, motocyklem trójkołowym o mocy nieprzekraczającej 15 kW, pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;
- 4) kategorii A: motocyklem oraz pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;
- 5) kategorii B1: czterokołowcem, pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;
- 6) kategorii B: pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu i motocykla, a także zespołem pojazdów złożonym z pojazdu takiego pojazdu samochodowego oraz z przyczepy lekkiej, bądź zespołem pojazdów złożonym z pojazdu samochodowego oraz z przyczepy innej niż lekka, o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 4250 kg oraz pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;
- 7) kategorii C1: pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i nieprzekraczającej 7,5 t, z wyjątkiem autobusu, a także zespołem pojazdów złożonym z takiego pojazdu samochodowego oraz z przyczepy lekkiej oraz pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;
- 8) kategorii C: pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu, a ponadto zespołem pojazdów złożonym z takiego pojazdu oraz z przyczepy lekkiej oraz pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;
- 9) kategorii D1: autobusem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą, o długości nieprzekraczającej 8 m, a ponadto zespołem pojazdów złożonym z takiego pojazdu oraz z przyczepy lekkiej oraz pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;;
- 10) kategorii D: autobusem, zespołem pojazdów złożonym z autobusu oraz z przyczepy lekkiej oraz pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;
- 11) kategorii T: ciągnikiem rolniczym lub pojazdem wolnobieżnym, a także zespołem pojazdów złożonym z ciągnika rolniczego z przyczepą (przyczepami) lub pojazdem wolnobieżnym z przyczepą (przyczepami) oraz pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;
- 12) kategorii B+E, C+E lub D+E - pojazdem określonym odpowiednio w prawie jazdy kategorii B, C lub D, łącznie z przyczepą (przyczepami), przy czym w zakresie

kategori B+E dopuszczalna masa całkowita ciągniętej przyczepy nie może przekraczać 3,5 t;

- 13) kategorii C1+E - zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 t, składającym się z pojazdu ciągnącego określonego w prawie jazdy kategorii C1 i przyczepy;
- 14) kategorii D1+E - zespołem pojazdów składającym się z pojazdu ciągnącego określonego w prawie jazdy kategorii D1 i przyczepy;
- 15) kategorii B i C1+E, B i D1+E, B i C+E lub B i D+E - zespołem pojazdów określonym w prawie jazdy kategorii B+E;
- 16) kategorii C+E i D - zespołem pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii D+E.

Zgodnie z brzmieniem art. 7 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia do kierowania: tramwajem - jest pozwolenie na kierowanie tramwajem; rowerem i wózkiem rowerowym - jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T - w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat; pojazdem zaprzęgowym - jest karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T - w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat. Osoby pełnoletnie w myśl art. 3 ust. 4 cyt. ustawy nie są zobowiązane do posiadania dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania rowerem, wózkiem rowerowym lub pojazdem zaprzęgowym.

Określenie rodzaju pojazdów objętych zakazem prowadzenia pojazdów może nastąpić przez odwołanie się do pewnej kategorii dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym, np. orzekając zakaz prowadzenia pojazdów wobec osób posiadających prawo jazdy kategorii B<sup>312</sup>. Jeżeli, sąd orzekł w stosunku do sprawcy środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wyłącznie kategorii A, pozostawiając mu uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych kategorii B, wówczas odmowa wydania w tych okolicznościach prawa jazdy kategorii B prowadzi do rażąco krzywdzącej dla niego sytuacji, bowiem wbrew orzeczeniu sądu pozbawia go możliwości prowadzenia pojazdów tej kategorii. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Olsztynie w wyroku z dnia 12.6.2013 r.<sup>313</sup> stwierdził, iż kierowca nie może ponosić negatywnych konsekwencji z faktu, iż uprawnienia do kierowania pojazdami różnych kategorii są stwierdzone w jednym dokumencie prawa jazdy. Jak wynika z kolei z uzasadnienia wyroku z dnia 3.6.2014 r. wydanego przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w

---

<sup>312</sup> Wyrok SN z dnia 6.7.2006 r., IV KK 144/06, OSNwSK 2006 nr 1, poz. 1356.

<sup>313</sup> II SA/OI 337/13, Legalis Nr 701200.

Bydgoszczy<sup>314</sup>, w przypadku zastosowania przez sąd powszechny art. 42 § 1 lub § 2 k.k. i orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych jedynie określonego rodzaju, organ administracji publicznej jest zobowiązany wydać (zwrócić) osobie, wobec której orzeczono taki zakaz, prawo jazdy kategorii, której ten zakaz nie obejmuje, jeżeli je ona posiadała. Odmienna interpretacja analizowanego przepisu prowadziłaby do niewykonalności wyroków sądu powszechnego. Gdyby wolą ustawodawcy było uniemożliwienie takim osobom zwrotu prawa jazdy w tym zakresie, wówczas dokonałby on stosownych zmian w kodeksie karnym, czego nie uczynił uchwalając ustawę o kierujących pojazdami. Osobie, która ma sądowy zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych np. kat. B, starosta musi w związku z tym zwrócić prawo jazdy innych kategorii, nieobjętych zakazem<sup>315</sup>. Istnieje możliwość wydania prawa jazdy kategorii C w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych obejmującego uprawnienie w zakresie prawa jazdy kategorii B<sup>316</sup>.

W postanowieniu z dnia 26.2.2014 r.<sup>317</sup> Sąd Najwyższy zajął się kwestią stosunku przepisów ustawy z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami w przypadku orzeczenia przez sąd środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych określonego rodzaju. Sąd Najwyższy w uzasadnieniu postanowienia stwierdził, iż „Ustawa o kierujących pojazdami, stanowiąc akt administracyjny, którego zasadniczym celem jest regulacja problematyki technicznej sfery ruchu drogowego w odniesieniu do kierujących pojazdami, dopiero wtórnie może być rozpatrywana jako akt powołany w celu realizacji funkcji prewencyjnej w zakresie bezpieczeństwa na drogach między innymi w stosunku do sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”. Problemem okazała się wykładnia wyrażenia „osoba ubiegająca się o wydanie prawa jazdy” w rozumieniu art. 12 ust. 2 u.k.p. Przepis ten dotyczy osób, które dopiero ubiegają się o wydanie prawa jazdy, a nie ma zastosowania do osób, które posiadają określone uprawnienia do prowadzenia pojazdów. Takie rozumienie przepisu jest na poziomie systemowym zgodne z normą wyprowadzoną z art. 42 k.k. w sytuacji, w której sąd pozbawił sprawcę uprawnień tylko do kierowania niektórymi kategoriami pojazdów.

<sup>314</sup> II SA/Bd 401/14, Legalis Nr 950309.

<sup>315</sup> Wyrok WSA w Bydgoszczy z dnia 12.2.2014 r., II SA/Bd 1490/13, Legalis Nr 797088.

<sup>316</sup> Por. Wyrok WSA w Bydgoszczy z dnia 23.10.2013 r., II SA/Bd 815/13, Legalis Nr 793720. Na uwagę zasługuje przypadek, gdy orzeczony wobec skazanego środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych kategorii B został niemal w całości wykonany. Następnie wyrok został uchylony przez Sąd Okręgowy, który w części dotyczącej tego środka wymierzył sprawcy obligatoryjny środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych kategorii C. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 1.4.2008 r. (V KK 33/08, OSNwSK 2008, nr 1, poz. 776) orzekł, że wówczas oskarżonemu przysługiwać będzie roszczenie wobec Skarbu Państwa za wykazaną szkodę wyrządzoną na skutek wykonania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych kategorii B. Odszkodowanie z tego tytułu nie może być jednak dochodzone na zasadach określonych w rozdziale 57 kodeksu postępowania karnego, lecz na zasadach ogólnych określonych w kodeksie postępowania cywilnego.

<sup>317</sup> I KZP 29/13, OSNKW 2014 nr 7, poz. 52, str. 1.

Odmienne interpretacja prowadziaby (zdaniem SN) do niedopuszczalnego wniosku, że środek karny może być istotnie modyfikowany przez art. 12 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami.

W doktrynie wskazuje się, iż brzmienie art. 42 § 1 k.k. uniemożliwia dalszą dyferencjację w ramach rodzajowo określonej grupy pojazdów. Należy uznać za niedopuszczalne selektywne orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów z grupy, do której uprawnia dany dokument prawa jazdy. W takich sytuacjach trzeba objąć zakresem zakazu wszelkie pojazdy z grupy określonej danym uprawnieniem<sup>318</sup>. Nie jest możliwe przykładowo orzeczenie jedynie zakazu prowadzenia pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t z kategorii B, gdyż ta kategoria zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 6 ustawy o kierujących pojazdami uprawnia również do prowadzenia zespołem pojazdów złożonym z takiego pojazdu samochodowego oraz z przyczepy lekkiej, a także z przyczepy innej niż lekka, o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 4250 kg oraz pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM, tj. motorowerem oraz czterokołowcem lekkim<sup>319</sup>.

Wraz z wejściem w życie kodeksu karnego z 1997 r. w doktrynie wyłoniła się wątpliwość czy zakaz określony w art. 42 § 1 k.k. może obejmować prowadzenie pojazdów jednego rodzaju, czy też kilku rodzajów<sup>320</sup>. W piśmiennictwie wyróżnić można stanowisko, w myśl którego sformułowanie „pojazdy określonego rodzaju”- użycie słowa „rodzaj” w liczbie pojedynczej, świadczy o ograniczeniu orzeczenia zakazu tylko do jednego rodzaju pojazdów<sup>321</sup>. Taka interpretacja jest zgodna z widoczną na gruncie kodeksu karnego tendencją do jak największej indywidualizacji i konkretyzacji zakresu środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów. Samo posłużenie się syngularystycznym zwrotem niekoniecznie w sposób jednoznaczny przesądza o zawężeniu zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia wyłącznie do jednego rodzaju pojazdów<sup>322</sup>. Warto zwrócić uwagę, że ustawodawca bywa niekonsekwentny, niejednokrotnie używa liczby pojedynczej, mimo, iż w rachubę może wchodzić wielokrotność, bądź odwrotnie- posługuje się liczbą mnogą, chociaż realizacja

<sup>318</sup> W. Zalewski, (w:) Kodeks karny..., s. 142.

<sup>319</sup> D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2014, s. 291.

<sup>320</sup> Z. Sienkiewicz, Niektóre zagadnienia nowej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom II, red. L. Boguni, Wrocław 1998, s. 54.

<sup>321</sup> Por. A. Marek, Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, Warszawa 1999, s. 127; J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 1997, s. 101-102. Należy zwrócić uwagę, iż A. Marek wprawdzie we wskazanym opracowaniu z 1999 r. wyraził pogląd, że na podstawie art. 42 § 1 k.k. można zastosować zakaz prowadzenia pojazdów jednego rodzaju, ale w kolejnych komentarzach tego zdania wyraźnie nie powtórzył, co może sygnalizować, iż odstąpił od tego syngularystycznego stanowiska. Por. A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2010, s. 144.

<sup>322</sup> R.A. Stefański, Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 1999, nr 11-12, s. 141.

takiego określenia następuje przez spełnienie pojedynczego faktu. W doktrynie podaje się jako przykład art. 59 k.k., w którym mowa jest o „środku karnym”, tymczasem, uwzględniając politycznokryminalne założenia kodeksu karnego z 1997 r., jak najbardziej dopuszcza się możliwość kumulatywnego stosowania kilku środków karnych. Inny przykład dotyczy regulacji art. 44 § 1 k.k., przewidującego przepadek przedmiotów pochodzących bezpośrednio z przestępstwa (więcej niż jednego), pomimo że oczywista jest także możliwość orzeczenia przepadku tylko jednego przedmiotu<sup>323</sup>. Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 21.11.2001 r.<sup>324</sup> słusznie zauważył, iż „Samo tylko użycie w treści normy prawnej liczby mnogiej dla określenia przedmiotu bezpośredniej ochrony, przedmiotu czynności sprawczej lub środka służącego do popełnienia przestępstwa nie oznacza, że ustawodawca używa jej w znaczeniu zwrotu: co najmniej dwa”.

Należy zwrócić uwagę na *ratio legis* zakazu prowadzenia pojazdów, z którego wynika często konieczność objęcia zakresem tego zakazu kilku rodzajów pojazdów<sup>325</sup>. Sąd Najwyższy w swoim orzecznictwie<sup>326</sup> konsekwentnie zwraca uwagę na istotę zakazu prowadzenia pojazdów, polegającą na wykluczeniu z ruchu drogowego takich kierowców, którzy wykazali, że zagrażają bezpieczeństwu w komunikacji. Przy ustalaniu zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów, trzeba mieć na uwadze, iż zakaz ten spełnia przede wszystkim funkcję zabezpieczającą<sup>327</sup>. Nie bez znaczenia pozostaje brzmienie art. 42 § 1 k.k., w którym to przepisie ustawodawca podkreśla, że orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju jest uzasadnione „w szczególności jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji”. Zagrożenie takie może wiązać się z aktywnością sprawcy w charakterze prowadzącego także pojazd innego rodzaju niż ten, który był prowadzony w chwili popełnienia przestępstwa, zwłaszcza jeśli cechy konstrukcyjne obu pojazdów wykazują daleko idące podobieństwo, np. samochody osobowe i motocykle. Należy uznać za prawidłowe dominujące obecnie w doktrynie stanowisko, zgodnie z którym na podstawie

---

<sup>323</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 191; też, Sporne problemy zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów, RPEiS 2011, nr 4, s. 106.

<sup>324</sup> I KZP 26/01, OSNKW 2002 nr 1-2, poz. 4, str. 43 z glosami częściowo krytycznymi O. Starz, PiP 2003, nr 10, s. 127 i n., M. Klubińskiej, Prok. i Pr. 2003, nr 12, s. 107 i n. oraz aprobującą glosą P. Palki, M. Przetaka, PS 2003, nr 11-12, s. 181 i n., W. Marcinkowskiego, Prokurator 2002, nr 2, s. 104-115, a także aprobującymi uwagami R.A. Stefańskiego, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2001 r., WPP 2002, nr 2, s. 141-143.

<sup>325</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 589.

<sup>326</sup> Por. np. Wyrok SN z dnia 13.10.2011 r., IV KK 201/11, KZS 2012, nr 2, poz. 21; wyrok SN z dnia 2.4.2008 r., V KK 56/08, OSNwSK 2008, nr 1, poz. 792; wyrok SN z dnia 22.3.2007 r., II KK 418/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 665.

<sup>327</sup> K. Łucarz, Sporne problemy zakresu..., s. 106.

regulacji art. 42 § 1 k.k. dopuszczalne jest orzekanie zakazu prowadzenia jednego rodzaju pojazdów, jak i wyznaczenie szerszego zakresu zakazu poprzez objęcie nim kilku rodzajów pojazdów<sup>328</sup>. Wydaje się, że intencją ustawodawcy było nadanie zakazowi prowadzenia pojazdów określonego w art. 42 § 1 k.k. cech instrumentu represji celowej, pozbawionego jednak niewskazanego w przypadku tego środka reakcji charakteru „lawinowego”<sup>329</sup>. Sąd musi zatem precyzyjnie wymienić jakich rodzajów pojazdów ma ten zakaz dotyczyć<sup>330</sup>.

Zakaz orzekany na podstawie art. 42 § 1 k.k. może dotyczyć pojazdów określonego rodzaju (jednego) lub rodzajów (dwóch i więcej). Pogląd ten nie powinien wzbudzać większych zastrzeżeń, zwłaszcza że rzecz dotyczy trybu fakultatywnego, który zakłada dużą swobodę w zakresie kształtowania omawianego środka karnego. W doktrynie podnosi się inny problem- czy dopuszczalnym jest na mocy art. 42 § 1 k.k. orzeczenie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów we wszelkich strefach ruchu? Ustawodawca w treści przepisu użył pojęcia „pojazdy określonego rodzaju”, co może sugerować, że chodziło mu o konieczność wyszczególnienia jakiego konkretnie rodzaju pojazdów zakaz ma dotyczyć. Jeśli dokonamy porównania określenia zakresów przedmiotowych zakazu orzekanego fakultatywnie i obligatoryjnie, to okaże się, iż wykazują one terminową odmienną. W art. 42 § 2 k.k. zawarty został zwrot „wszelkich pojazdów” alternatywnie do „pojazdów określonego rodzaju”. Z takiego uregulowania można wyciągnąć wniosek, iż niedopuszczalne jest orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów na podstawie art. 42 § 1 k.k. W nauce prawa karnego zwraca się uwagę na fakt, iż odmienne twierdzenie prowadziłyby do uznania, że ustawodawca niepotrzebnie zawarł w art. 42 § 2 k.k. zwrot „wszelkich pojazdów”, skoro orzeczenie zakazu o takim właśnie zakresie mieściłoby się w sformułowaniu „pojazdów określonego rodzaju”<sup>331</sup>. Wydaje się, że racje terminologiczne tutaj przeważają i należy uznać za niedopuszczalne orzekanie na gruncie art. 42 § 1 k.k. zakazu o charakterze zintegrowanym, obejmującym wszelkie (bez wyjątku) rodzaje pojazdów we wszystkich strefach ruchu. Niemniej jednak, kwestia ta wciąż nie jest do końca oczywista, a w literaturze przedmiotu

---

<sup>328</sup> Zob. m.in. J. Wojciechowska, (w:) Kodeks karny..., s. 890; R.A. Stefański, Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 1999, nr 11-12, s. 142-143; tenże, Prawo karne materialne. Część ogólna, Warszawa 2008, s. 281-282; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 244-245; K. Łuczczak, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 190-192; tenże, Zakres przedmiotowy..., s. 19; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 589; L. Gardocki, Prawo karne, Warszawa 2008, s. 173; D. Mieczkowska, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych..., s. 127-128.

<sup>329</sup> A. Bachrach, Nowe wytyczne Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe (dyrektywy wymiaru kary), PiP 1976, nr 5, s. 58.

<sup>330</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. M. Bojarski, Warszawa 2012, s. 348.

<sup>331</sup> Zob. K. Łuczczak, Sporne problemy zakresu..., s. 107; R.A. Stefański, Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 2011, nr 5, s. 20; tenże, Zmiana zakresu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w postępowaniu wykonawczym, PnD 2015, nr 8, s. 37.



występują co do niej odmienne zdania. W piśmiennictwie pojawiło się najdalej idące stanowisko, głoszące, że w razie zaistnienia zagrożenia o najwyższym stopniu dopuszczalna na podstawie art. 42 § 1 k.k. staje się opcja zastosowania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów we wszystkich sferach ruchu<sup>332</sup>. Zwolennicy tego poglądu twierdzą, że sformułowanie „pojazdy określonego rodzaju” nie można odczytywać jako ograniczenie zakresu przedmiotowego zakazu, a jedynie jako dyrektywę, w myśl której sąd musi każdorazowo określić, jakich pojazdów ma dotyczyć ten środek karny. W przypadku zakazu prowadzenia pojazdów chodzi o eliminowanie z ruchu tych osób, które prowadząc określone pojazdy mogą stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa tego ruchu. W oparciu o takie rozumowanie nie jest wykluczone orzeczenie na podstawie art. 42 § 1 k.k. zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów, przy czym musiałyby to wynikać jednoznacznie z orzeczenia sądu<sup>333</sup>. W doktrynie podkreśla się, iż przy fakultatywnym zakazie prowadzenia pojazdów nie można rozszerzać jego orzeczenia na „wszelkie pojazdy”, nie określając jednocześnie ich rodzajów<sup>334</sup>. Obecnie dominuje stanowisko zakładające konieczność zawężania zakresu fakultatywnego zakazu do określonego rodzaju lub rodzajów pojazdów, przy jednoczesnej niemożliwości orzeczenia w takich przypadkach zakazu obejmującego wszelkie pojazdy, który został zastrzeżony dla obligatoryjnej postaci tego środka reakcji prawnokarnej<sup>335</sup>.

Zgodnie z uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 26.9.2002 r.<sup>336</sup> dopuszczalne jest orzeczenie na podstawie art. 42 § 1 k.k. zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju,

---

<sup>332</sup> Por. K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, Kraków 1998, s. 346. Odmienne stanowisko prezentują: R. Góral, Kodeks karny. Praktyczny komentarz, Warszawa 2002, s. 65; J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 1997, s. 101; J. Wojciechowska, (w:) E. Bieńkowska, B. Kunicka-Michalska, G. Rejman, J. Wojciechowska, Kodeks karny..., s. 890; W. Wróbel, Środki karne w projekcie kodeksu karnego (cz. I), PS 1994, nr 7-8, s. 109; M. Surkont, Prawo karne. Podręcznik dla studentów administracji, Sopot 1998, s. 110.

<sup>333</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 589; R.A. Stefański, Prawo karne materialne część ogólna, Warszawa 2008, s. 281; A. Dziergawka, Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany wobec nietrzeźwego rowerzysty, PnD 2011, nr 7, s. 13; też, Zakaz prowadzenia pojazdów a cofanie uprawnień do kierowania nimi, PnD 2008, nr 4, s. 9-10.

<sup>334</sup> Z. Sienkiewicz, Niektóre zagadnienia..., s. 54.

<sup>335</sup> Por. m.in. R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015; tenże, R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 245; K. Łucarz, Sporne problemy zakresu..., s. 107; D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny..., s. 337; N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 335; M. Kulik, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Mozgawa, Warszawa 2015, s. 150.

<sup>336</sup> I KZP 20/02, OSNKW 2002 nr 11-12, poz. 92 z aprobowanymi glosami W. Marcinkowskiego, Prokurator 2003, nr 1, s. 93-97 i T. Razowskiego, PnD 2002, nr 12, s. 10-16, z krytyczną glosą Z. Sienkiewicz, PS 2003, nr 10, s. 143-151 oraz krytycznymi uwagami R.A. Stefańskiego, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2002 r., WPP 2003, nr 1, s. 66-69. Takie samo stanowisko zajął Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 22.11.2002 r., I KZP 34/02, Wokanda 2003, nr 1, str. 18 oraz uchwale z dnia 22.11.2002 r., I KZP 35/02, Biul. SN 2002, nr 11, str. 17. Przyczynkiem do wydania tych uchwał przez Sąd Najwyższy była nowelizacja kodeksu

kierowanie którymi nie wymaga posiadania uprawnień stwierdzonych dokumentem wydanym przez upoważniony organ. Problem tkwi w odpowiedzi na pytanie- czy w ogóle możliwe jest orzeczenie jako środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, kierowanie którymi nie wymaga posiadania takich uprawnień? W art. 42 § 1 k.k. mowa jest jedynie o „pojazdach określonego rodzaju”, a zatem w oparciu o wykładnię językową tego przepisu nie ma podstaw do zawężania zakresu zakazu wyłącznie do pojazdów, do których prowadzenia potrzebne są stosowne uprawnienia<sup>337</sup>. Warto zwrócić uwagę na definicję pojazdu zawartą w art. 2 pkt 31 p.r.d.- jest nim „środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane”. Szerokie ujęcie pojęcia „pojazd” pozwala na objęcie nim również pojazdów, niewymagających posiadania uprawnień do ich kierowania.

Należy zastanowić się do jakich rezultatów prowadzą dyrektywy wykładni systemowej i funkcjonalnej przy interpretacji pojęcia „pojazd określonego rodzaju”, o którym mowa w art. 42 § 1 k.k. Niezbędne wydaje się uwzględnienie obowiązujących przepisów, a przede wszystkim wewnętrznej systematyki całego tekstu prawnego. Pomiędzy art. 42 § 1 k.k. a art. 43 § 3 k.k. występuje niewątpliwie związek. W myśl art. 43 § 3 k.k. sąd, orzekając zakaz określony w art. 42 musi nałożyć obowiązek „zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu”, co więcej- do chwili wykonania tego obowiązku okres, na który orzeczono zakaz, nie biegnie. Procedura ta została jak widać przewidziana wyłącznie w przypadku pojazdów, do których prowadzenia potrzebne są uprawnienia stwierdzone dokumentem. Trudno odbierać coś, jeśli się tego *de facto* nie posiada, gdyż przepisy obowiązującego prawa tego od nas nie wymagają. W art. 182 k.k.w. przewidziano tryb wykonywania orzeczonego zakazu, ograniczając się również do grupy pojazdów, do których kierowania potrzebne są uprawnienia wydane przez upoważniony organ. W razie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, sąd przesyła odpis wyroku odpowiedniemu organowi

---

karnego ustanawiająca w art. 178a § 2 nowy typ przestępstwa prowadzenia innego pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego oraz ustawy- Prawo o ruchu drogowym i wprowadzenie art. 87, zgodnie z którym osoba pełnoletnia nie musi mieć uprawnień do kierowania rowerem, motorowerem lub pojazdem zaprzęgowym. Do 30 czerwca 1999 r. prowadzenie wymienionych pojazdów także przez osoby pełnoletnie wymagało posiadania dokumentów stwierdzających takie uprawnienia, czyli karty rowerowej, motorowerowej, karty woźnicy oraz prawa jazdy. Dopuszczalność orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w przypadku tych kategorii pojazdów nie była zatem wówczas kwestionowana. Problem nabrał znaczenia po wejściu w życie wspomnianych nowelizacji. Ustawodawca wykazał dychotomiczną postawę- z jednej strony uznał, że prowadzenie w szczególności roweru przez osoby, które ukończyły 18 lat nie stanowi większego zagrożenia, nie wymagając do jego prowadzenia posiadania uprawnień stwierdzonych dokumentem, z drugiej zaś strony- poddał kryminalizacji zachowanie polegające na prowadzeniu tego typu pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

<sup>337</sup> Tak: W. Marcinkowski, Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 26 września 2002 r., I KZP 20/02, Prokurator 2003, nr 1, s. 95.

administracji rządowej lub samorządu terytorialnego właściwemu dla miejsca zamieszkania skazanego (art. 182 § 1 k.k.w.). Organ, do którego przesłano orzeczenie zawierające zakaz prowadzenia pojazdów, zobowiązany jest cofnąć uprawnienia do ich prowadzenia w orzeczonym zakresie oraz nie może wydać tych uprawnień w okresie obowiązywania zakazu (art. 182 § 2 k.k.w.). Gdyby przyjąć stanowisko prezentowane przez Sąd Najwyższy, wówczas treść przepisów art. 42 § 1 k.k., art. 43 § 3 k.k. i art. 182 k.k.w. byłaby wewnętrznie niespójna, sprzeczna w przypadku, gdy orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, których kierowanie nie wymaga uprawnień<sup>338</sup>.

W piśmiennictwie wielu autorów kwestionuje dopuszczalność uczynienia tego typu pojazdów przedmiotem zakazu prowadzenia pojazdów<sup>339</sup>. Zdaniem A. Herzoga o zakresie stosowania tego środka karnego powinno decydować nie tyle samo pojęcie pojazdu (nie ulega wątpliwości, że obejmuje ono także m.in. rowery, motorowery czy pojazdy zaprzęgowe), lecz przede wszystkim to, jak należy rozumieć określenie „zakaz prowadzenia”. Autor odwołuje się głównie do dwóch argumentów natury systemowej i celowościowej. Jego zdaniem istotą zakazu prowadzenia pojazdów jest niedopuszczenie do prowadzenia pojazdu przez osobę, która, występując w ruchu w tym charakterze, stwarza dla niego zagrożenie- z czym wiąże się brak wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych, podlegających sprawdzeniu przez odpowiedni organ. Herzog dalej dowodzi, iż brak wymogu posiadania wspomnianych uprawnień z jednej strony zawiera uznanie, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi poważniejszego niebezpieczeństwa w ruchu, z drugiej zaś czyni praktycznie niemożliwą kontrolę przestrzegania zakazu ich prowadzenia. Policjant lub inna osoba uprawniona do przeprowadzania kontroli w ruchu drogowym, w przypadku zatrzymania osoby poruszającej się pojazdem, do którego prowadzenia nie są wymagane żadne dokumenty uprawniające, nie ma praktycznej żadnej możliwości ustalenia, czy wobec tej osoby nie został orzeczony zakaz

---

<sup>338</sup> Por. K. Łucarz, Zakres przedmiotowy..., s. 26-28; Z. Sienkiewicz, Głosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 26 września 2002 r., I KZP 20/02, PS 2003, nr 10, s. 147-148; też, Z. Sienkiewicz, Niektóre sporne kwestie zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Prawo karne wykonawcze w systemie nauk kryminologicznych. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Leszka Boguni, red. T. Kalisz, Wrocław 2011, s. 102-103.

<sup>339</sup> Por. A. Herzog, Zakaz prowadzenia rowerów, motorowerów i pojazdów zaprzęgowych, Prok. i Pr. 2002, nr 5, s. 128-130; tenże, Z problematyki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2007, nr 9, s. 36-37; R.A. Stefański, Zakres przedmiotowy..., s. 145-146; tenże, Przegląd uchwał..., s. 66-69; tenże, Prawo karne materialne część ogólna, Warszawa 2008, s. 283; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 249-250; J. Jaros-Skwarczyńska, H. Skwarczyński, Problematyka zatrzymania prawa jazdy w świetle obowiązujących regulacji prawnych, PnD 2005, nr 5, s. 24; J. Błaszczuk, Orzekanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (art. 42 KK). Uwagi krytyczne, PnD 2002, nr 1, s. 6; K. Łucarz, Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów, WPP 2006, nr 2, s. 28-30; też, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 203-207.

prowadzenia pojazdów tej właśnie kategorii<sup>340</sup>. Ujawnienie naruszenia zakazu prowadzenia pojazdów- czynu stanowiącego przestępstwo określone w art. 244 k.k., będzie kwestią przypadku, zaś nieprzestrzeganie zakazu pozbawione ryzyka sankcji przewidzianej w tym przepisie<sup>341</sup>. Skuteczne egzekwowanie orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów jest możliwe tylko wówczas, gdy prowadzący pojazd jest zobowiązany do posiadania przy sobie dokumentu stwierdzającego uprawnienia do jego prowadzenia. Brak takiego dokumentu przy sobie, gdy jest wymagany, gwarantuje ujawnienie tego faktu<sup>342</sup>.

Wyniki wykładni językowej i systemowej dotyczącej pojazdów „określonego rodzaju” okazały się jak widać rozbieżne, dlatego można się posłużyć wskazaniem wykładni celowościowej. Jaki cel penalny realizuje zakaz prowadzenia pojazdów, którymi kierowanie nie wymaga posiadania uprawnień i który praktycznie nie może zostać wykonany? W piśmiennictwie zwraca się uwagę, iż zakaz orzeczony w takiej formie będzie nieskutecznym środkiem zwalczania drobnej i średniej przestępczości komunikacyjnej<sup>343</sup>. Nie kwestionując prawnej dopuszczalności orzeczenia na podstawie art. 42 § 1 k.k. zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, których kierowanie nie wymaga dysponowania stosownymi uprawnieniami, należy zastanowić się nad celowością zastosowania środka karnego faktycznie niewykonalnego, a zarazem nieskutecznego<sup>344</sup>.

W świetle obowiązujących przepisów nie ma podstaw do prowadzenia *stricte* ewidencji osób objętych zakazem prowadzenia pojazdów. Na podstawie art. 100a p.r.d. prowadzona jest wprawdzie tzw. centralna ewidencja kierowców, ale gromadzi się w niej przede wszystkim dane o osobach posiadających lub którym cofnięto uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi lub tramwajami. W ewidencji zgodnie z art. 100a ust. 3 i art. 100b ust. 1 pkt 10 lit. d p.r.d. gromadzi się także dane o osobach nieposiadających uprawnień, w stosunku do których orzeczono środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Należy zauważyć, iż głównym celem ewidencji jest posiadanie danych, które mogą stanowić m.in. przeszkodę do uzyskania uprawnień, które sprawca utracił ze względu na

---

<sup>340</sup> A. Herzog, Zakaz prowadzenia rowerów..., s. 128-130; tenże, Z problematyki orzekania zakazu..., s. 36. Por. R.A. Stefański, Zakres przedmiotowy..., s. 145; tenże, Prawo karne..., s. 283; K. Łucarz, Zakres przedmiotowy..., s. 28.

<sup>341</sup> K. Łucarz, Zakres przedmiotowy..., s. 29.

<sup>342</sup> R.A. Stefański, Przegląd uchwał..., s. 67-69.

<sup>343</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 590; taż, Glosa do uchwały..., s. 148-149; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 203-207; taż, Zakres przedmiotowy..., s. 27-28; taż, Sporne problemy zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów, RPEiS 2011, nr 4, s. 115-116; A. Herzog, Zakaz prowadzenia rowerów..., s. 128-130.

<sup>344</sup> Por. J. Warylewski, Prawo karne. Część ogólna, Warszawa 2015, s. 462.

orzeczone wobec niego zakaz prowadzenia pojazdów. W Krajowym Rejestrze Karnym<sup>345</sup> gromadzone są dane o osobach, wobec których orzeczone zostały środki karne, a więc możliwe jest uzyskanie informacji o orzeczonym zakazie prowadzenia pojazdów innych niż mechaniczne<sup>346</sup>. W literaturze wskazuje się jednak, iż istnienie takich informacji trudno uznać za istotną przesłankę ujawnienia prowadzenia pojazdu, mimo orzeczonego zakazu, skoro- ze względów technicznych- dostęp do niej bezpośrednio z drogi jest jeszcze trudny<sup>347</sup>. W uzasadnieniu uchwały z dnia 26.9.2002 r.<sup>348</sup> Sąd Najwyższy argumentuje, iż w identyczny sposób wykonywane są orzeczenia zakazu zajmowania określonego stanowiska lub wykonywania określonego zawodu oraz zakazu prowadzenia określonej działalności gospodarczej. Trudności z egzekwowaniem wszystkich tych zakazów są zbliżone, co nie oznacza- jak wskazuje Sąd Najwyższy, iż należy zrezygnować z dopuszczenia stosowania takich środków karnych.

Zgodnie z regulacją art. 3 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami nie wymaga się uprawnień do kierowania rowerami, wózkami rowerowymi oraz pojazdami zaprzęgowymi od osoby, która ukończyła 18 lat. Dyspozycja zawarta w tym przepisie znajduje uzasadnienie w przyjęciu założenia, że osoba, która ukończyła 18 rok życia, posiada praktyczną umiejętność kierowania wyżej wymienionymi pojazdami w dostatecznym stopniu. Budowa techniczna pojazdów, do których prowadzenia nie ma wymogu posiadania stosownych uprawnień, z reguły nie pozwala na rozwijanie znacznych prędkości, zatem zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu jest tutaj zdecydowanie mniejsze niż w przypadku prowadzenia np. samochodów. W piśmiennictwie zwraca się uwagę na paradoksalność sytuacji, w której możliwe jest orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów innych niż mechaniczne wobec osoby, która nie ukończyła 18 lat (musi legitymować się odpowiednim uprawnieniem do prowadzenia takich pojazdów), i to zarówno w wypadku odpowiedzialności na zasadach określonych w kodeksie karnym po ukończeniu 17 lat, jak i w przypadku stosowania środka przewidzianego w art. 6 pkt 7 ustawy z dnia 26.10.1982 r. o postępowaniu w sprawach nieletnich<sup>349</sup>. Nie można tymczasem pozbawić możliwości prowadzenia takich pojazdów osoby dorosłej, co stanowi

---

<sup>345</sup> Zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 24.5.2000 r. o Krajowym Rejestrze Karnym (tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 1036 i 1629) w karcie rejestracyjnej dotyczącej osoby umieszcza się orzeczone kary lub środki karne, zabezpieczające, wychowawcze, poprawcze, wychowawczo-lecznicze, okres próby, dozór kuratora i nałożone obowiązki oraz podstawę prawną ich orzeczenia.

<sup>346</sup> A. Dziergawka, Zakaz prowadzenia pojazdów a cofnięcie uprawnień do kierowania nimi, PnD 2008, nr 4, s. 14;

<sup>347</sup> Por. K. Łuczarski, Zakres przedmiotowy zakazu..., s. 29; A. Herzog, Z problematyki orzekania zakazu..., s. 37; R.A. Stefański, Przegląd uchwał..., s. 69.

<sup>348</sup> I KZP 20/02, OSNKW 2002 nr 11-12, poz. 92.

<sup>349</sup> Tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 1418 ze zm.

rozwiązanie nieracjonalne<sup>350</sup>. W piśmiennictwie wskazuje się, iż zakaz kierowania rowerami jest niewykonalny wobec pełnoletnich osób skazanych, od których nie wymaga się dysponowania odrębnymi uprawnieniami do kierowania rowerami, skoro zaś jest niewykonalny, to tym samym w ogóle nie powinien być orzekany<sup>351</sup>.

Kwestia możliwości objęcia zakresem zakazu także pojazdów, do których kierowania nie są potrzebne uprawnienia stwierdzone dokumentem wydanym przez upoważniony organ, ma doniosłe znaczenie nie tylko teoretyczne, ale przede wszystkim praktyczne. Uchwały Sądu Najwyższego z 2002 r., które dały pole do dyskusji na ten temat, dotyczyły nowego wówczas przestępstwa z art. 178a § 2 k.k., tj. prowadzenia pojazdu innego niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Stanowisko Sądu Najwyższego zostało przez większą część doktryny skrytykowane z różnych względów, m.in. dlatego, że dopuszczenie orzekania na podstawie art. 42 § 1 k.k. zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, niewymagających posiadania odpowiednich uprawnień, było równoznaczne z nieproporcjonalną odpowiedzialnością ponoszoną przez sprawcę przestępstwa określonego w art. 178a § 2 k.k. Równało się to z wyrażeniem zgody na objęcie zakresem zakazu po pierwsze- wszelkich pojazdów mechanicznych lub pojazdów mechanicznych określonego rodzaju, który był w takich przypadkach w myśl dyspozycji art. 42 § 2 k.k. obowiązkowy, po drugie zaś- na mocy art. 42 § 1 k.k. zgodnie z zasadą zachowania związku funkcjonalnego między prowadzonym pojazdem a zakresem zakazu- pojazdów niewymagających posiadania uprawnień, czyli np. rowerów. Ustawa nowelizacyjna z dnia 27.9.2013 r.<sup>352</sup> skreśliła przepis art. 178a § 2 k.k., przekwalifikowując określony w nim czyn w wykroczenie (art. 87 § 1a k.w.). Tym samym art. 42 k.k. nie ma zastosowania do czynu, polegającego na prowadzeniu innego pojazdu niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka.

Obecnie możemy spotkać się w praktyce ze sprawcami innych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, kierującymi przykładowo rowerami, którzy nie byli w czasie popełnienia przestępstwa w stanie nietrzeźwości. Można wobec nich orzec zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju na podstawie art. 42 § 1 k.k. W przypadku rowerzysty, będącego sprawcą wypadku drogowego (art. 177 § 1 k.k.), dopuszczalne, a nawet niekiedy wskazane jest zastosowanie środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów.

---

<sup>350</sup> Por. R.A. Stefański, Zakres przedmiotowy..., s. 145-146; J. Lewiński, Odpowiedzialność i orzekanie po 30 czerwca 1999 r., Rzeczpospolita z dnia 1 lipca 1999 r., nr 141; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 207; też, Zakres przedmiotowy..., s. 30; też, Sporne problemy..., s. 115-116.

<sup>351</sup> J. Gmaj, Głosa do postanowienia SN z dnia 25 października 2007 r., I KZP 32/07, PiP 2009, nr 6, s. 135.

<sup>352</sup> Ustawa z dnia 27.9.2013 r. o zmianie ustawy- Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2013 r., poz. 1247).

Przyjmując stanowisko, że zakazem mogą zostać objęte wyłącznie pojazdy, kierowanie którymi wymaga posiadania uprawnień stwierdzonych dokumentem wydanym przez upoważniony organ, takiemu rowerzyście sąd orzeknie zakaz prowadzenia np. pojazdów samochodowych. Zważywszy na fakultatywność podstawy art. 42 § 1 k.k. oraz treść tego przepisu, należałoby podkreślić, iż orzeczenie takiego zakazu byłoby we wskazanym przypadku (sprawcy prowadzącego rower) z reguły po prostu niecelowe. Za takim rozwiązaniem bowiem nie przemawiałyby ani względy indywidualnoprewencyjne, ani odbiór społeczny, zatem względy ogólnoprewencyjne<sup>353</sup>.

Podstawą dla ustalenia zakresu przedmiotowego zakazu jest stopień zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, ustalany przez sąd orzekający *in concreto*. Bez wątpienia mnogość i różnorodność okoliczności sytuacyjnych nie pozwala na stworzenie gotowego wzorca rozwiązań. Sąd musi rozważyć czy należy zastosować w danym przypadku zakaz i określić jakie rodzaje pojazdów objąć jego zakresem. Jak podkreśla się w nauce prawa karnego- o skuteczności środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów decydują trafny jego dobór pod względem przedmiotowym i okresu, na jaki jest orzekany, ale także prawidłowe i szybkie jego wykonanie<sup>354</sup>. Wobec sprawcy wypadku drogowego, prowadzącego w chwili czynu rower, na mocy art. 42 § 1 k.k. można w wyjątkowych przypadkach szczególnie rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, orzec zakaz prowadzenia np. samochodów osobowych. Czy takiemu rowerzyście nie należałoby w pierwszej kolejności orzec zakaz prowadzenia rowerów, tj. rodzaju pojazdu, który prowadził w chwili dopuszczenia się wypadku drogowego? Sprawca stwarza zagrożenie dla ruchu przede wszystkim wówczas, gdy nadal prowadzi pojazd, którym kierował popełniając przestępstwo<sup>355</sup>. Wbrew całej argumentacji przemawiającej przeciwko orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów, kierowanie którymi nie wymaga autoryzacji, w omawianym przypadku zakaz prowadzenia rowerów miałby pewien sens, stanowiąc wręcz naturalną konsekwencję zachowania sprawcy. Rower, wózek rowerowy czy pojazd zaprzęgowy stanowią pojazdy, faktycznie mniej niebezpieczne od pojazdów wymagających posiadania uprawnień, ale również istnieje potrzeba do ich kierowania pewnych umiejętności, którymi nie każdy musi dysponować w równym stopniu. Przestępstwo stypizowane w art. 177 § 2 k.k.- kwalifikowany wypadek komunikacyjny z uwagi na poważne następstwa, tj. śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek

---

<sup>353</sup> Z. Sienkiewicz, Glosa do uchwały..., s. 150.

<sup>354</sup> R.A. Stefański, Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów ruchu drogowego, (w:) Prawo karne wykonawcze w systemie nauk kryminologicznych. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Leszka Boguni, red. T. Kalisz, Wrocław 2011, s. 188.

<sup>355</sup> R.A. Stefański, Zakres przedmiotowy terminowego zakazu prowadzenia pojazdów, orzekanego obligatoryjnie, PnD 2011, nr 5, s. 24.

na jej zdrowiu, w szczególności kwalifikuje się do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów. Sama kara w takich przypadkach niejednokrotnie stanowiłaby niewystarczający środek reakcji prawnokarnej na czyn sprawcy. Istota zakazu prowadzenia pojazdów tkwi w eliminacji z ruchu pewnych osób, które podważyły zaufanie do siebie jako uczestników ruchu, naruszając poważnie zasady bezpieczeństwa ruchu. Rowerzysta może być bez wątplenia sprawcą wypadku drogowego, zatem jego dalsza aktywność w ruchu właśnie w charakterze osoby kierującej rowerem oznacza dla pozostałych uczestników zagrożenie, które wyłącza całkowicie lub co najmniej minimalizuje orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju. Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony wbrew zasadzie zakładającej zachowanie związku funkcjonalnego pomiędzy pojazdem prowadzonym przez sprawcę a zakresem przedmiotowym zakazu, staje się środkiem represji. Skazany rowerzysta nie ma pojęcia dlaczego sąd orzekł wobec niego zakaz prowadzenia np. samochodów osobowych, skoro popełnione przestępstwo nie miało żadnego związku z tym rodzajem pojazdów. Fakultatywność trybu określonego w art. 42 § 1 k.k. daje sądowi dużą swobodę na etapie podejmowania decyzji o skorzystaniu ze środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów oraz kształtowaniu jego zakresu. Nieskorzystanie przez sąd z możliwości orzeczenia zakazu prowadzenia np. rowerów przewidzianej w art. 42 § 1 k.k., nie stanowi obrazy tegoż przepisu<sup>356</sup>

### **3. Skazanie za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji**

Osoba uczestnicząca w ruchu zgodnie z treścią art. 42 § 1 k.k. musi spełniać cechę, polegającą na popełnieniu przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Okolicznością warunkującą orzeczenie przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów jest skazanie sprawcy za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Rodzi się w tym momencie pytanie o jakie konkretnie przestępstwa chodziło ustawodawcy, czy tylko o czyny określone w rozdziale XXI k.k. pt. „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”, czy też o inne przestępstwa ulokowane w pozostałych częściach kodeksu karnego, bądź w ustawach szczególnych.

Niewątpliwie, podczas analizy art. 42 § 1 k.k., pierwsze skojarzenie, jakie pojawia się przy zwrocie „przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji” łączy się z przestępstwami znajdującymi się w rozdziale XXI k.k., w tym: spowodowanie katastrofy w

---

<sup>356</sup> Por. Wyrok SN z dnia 1.2.2011 r., IV KK 370/10, Legalis Nr 427580; postanowienie SN z dnia 27.5.2002 r., Legalis Nr 59787; wyrok SN z dnia 26.4.1977 r., I KR 65/77, OSNPG 1977, nr 10, poz. 90; wyrok SN z dnia 13.3.2006 r., WA 7/06, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 573.



ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 173 k.k.), wypadek komunikacyjny (art. 177 k.k.) itd. Wspomniana operacja myślowa nie jest pozbawiona racji, gdyż ustawodawca w tytule rozdziału wyraźnie wskazuje, że dotyczy on określonej grupy czynów, w przypadku których głównym przedmiotem ochrony jest bezpieczeństwo ruchu. W literaturze podkreśla się, iż każde przestępstwo stypizowane w rozdziale XXI k.k. wyczerpuje przesłankę orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów<sup>357</sup>. W nauce prawa karnego<sup>358</sup>, a nawet w orzecznictwie<sup>359</sup> niejednokrotnie utożsamia się pojęcie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji występujące w art. 42 k.k. z przestępstwami, o których mowa w rozdziale XXI k.k.

Na początku obowiązywania kodeksu karnego z 1997 r. pojawiło się pewne orzeczenie, które doprowadziło do powstania dyskusji na temat przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, sankcjonowanych w art. 42 § 1 k.k. Sąd Apelacyjny w Krakowie w wyroku z dnia 5.8.1999 r.<sup>360</sup> stwierdził, iż „z treści art. 42 k.k. wprost wynika, że zakaz prowadzenia pojazdów można orzec jedynie w razie skazania uczestnika ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (rozdział XXI), a nie za inne przestępstwo popełnione z użyciem pojazdu mechanicznego”. Czy rzeczywiście takie ograniczenie jest uzasadnione w przypadku środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów? Rodzą się w tym przypadku wątpliwości, gdyż *ratio legis* zakazu prowadzenia pojazdów tkwi w ochronie bezpieczeństwa w komunikacji przed zagrożeniami, jakie niesie za sobą aktywność w ruchu pewnych osób. Należy przychylić się do stanowiska Z. Sienkiewicz, iż w użyciu przez ustawodawcę sformułowania „przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji” chodziło nie tyle o formalnie wyznaczoną grupę czynów zabronionych, ale określenie pewnej grupy przestępstw, których elementem wspólnym jest dobro prawne naruszone przez przestępstwo, niezależnie od ich położenia w kodeksie karnym<sup>361</sup>. Ustawodawca określił przestępstwa w art. 42 § 1 k.k. poprzez wskazanie zbiorczego

<sup>357</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 585.

<sup>358</sup> Ł. Pohl, Prawo karne..., s. 388.

<sup>359</sup> Por. Wyrok SN z dnia 30.1.2014 r., II KK 10/14, KZS 2014 nr 4, poz. 16. W cyt. wyroku SN stwierdził, że „Warunkiem orzeczenia wobec danej osoby środka karnego przewidzianego w tym przepisie (art. 42 § 1 k.k.) jest równoczesne skazanie jej za przestępstwo "przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji", a więc takie, które wyszczególniono w - tożsamym nazwanym - XXI rozdziale Kodeksu karnego”. Podobnie- Wyrok SN z dnia 14.11.2011 r., V KK 233/11, OSNwSK 2011, nr 1, poz. 2092. W tym orzeczeniu SN również podkreśla, iż „Niezbędnym warunkiem orzeczenia środka karnego z art. 42 § 1 KK jest skazanie sprawcy za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, tj. za któreś z przestępstw określonych w Rozdziale XXI Kodeksu karnego”.

<sup>360</sup> II AKa 102/99, Prok. i Pr.- wkl. „Orzecznictwo” 2000, nr 1, poz. 18 z krytyczną glosą J. Kuleszy, PS 2000, nr 9. Por. także Wyrok SN z dnia 30.1.2014 r., II KK 10/14, LexPolonica nr 8233160.

<sup>361</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 585; taż, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2004, s. 128. Por. także Uchwała SN z dnia 6.8.1970 r., VI KZP 9/70, OSNKW 1970, nr 11, poz. 139; uchwała SN z dnia 24.8.1972 r., VI KZP 19/72, OSNKW 1972, nr 11, poz. 167.

przedmiotu ochrony- bezpieczeństwa w komunikacji, w które mają one godzić. Wspomniany przepis wskazuje nie na konkretne enumeratywnie wyliczone typy przestępstw, ale na czyny, które z uwagi na skutki oraz okoliczności ich popełnienia są przestępstwami skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji<sup>362</sup>. Podobne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe z 1975 r.<sup>363</sup>, gdzie uznał, że przepis art. 43 k.k. z 1969 r. ma zastosowanie nie tylko w razie skazania za jedno z przestępstw przewidzianych w ówczesnym rozdziale XX kodeksu karnego, ale również w razie skazania za jakiegokolwiek inne przestępstwa godzące w bezpieczeństwo ruchu.

Przestępstwa zgrupowane w rozdziale XXI są czynami godzącymi w bezpieczeństwo w komunikacji w sposób poważny, dlatego zostały ujęte w regulacji kodeksowej w odrębnej jednostce redakcyjnej. Należą one jednak jedynie do typowych przestępstw popełnianych w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. W doktrynie wskazuje się, że przesłanką zaliczenia przestępstw do różnych rozdziałów jest nie tyle przedmiot ochrony, ale charakter stypizowanych zdarzeń lub sposób zamachu. Podstawowym przedmiotem ochrony przestępstw określonych w rozdziale XXI k.k. jest bezpieczeństwo w komunikacji, jednakże należy zauważyć, że mogą one chronić również inne dobra prawne, w tym m.in. bezpieczeństwo powszechne (art. 173 i art. 174 k.k.), mienie (art. 173 i art. 174 k.k.), życie i zdrowie (art. 173, art. 174 k.k. i art. 177 k.k.). Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji zatem w wielu przypadkach mają identyczny szczególny przedmiot ochrony jak przestępstwa zawarte w innych rozdziałach kodeksu karnego, chociażby w rozdziale XIX, bądź XXXV k.k. Mając to na uwadze, zabieg ograniczenia zakresu pojęcia „przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji” jedynie do przestępstw stypizowanych w rozdziale XXI k.k. nie znajduje uzasadnienia<sup>364</sup>.

Przestępstwami przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji są wszystkie przestępstwa, które zostały popełnione na skutek naruszenia ustalonych reguł postępowania w warunkach ruchu, przy czym bez znaczenia pozostaje kwestia ich umiejscowienia w kodeksie karnym<sup>365</sup>. Niezbędne do zaliczenia danego przestępstwa do grupy przestępstw komunikacyjnych, których popełnienie stanowi warunek do orzeczenia zakazu prowadzenia

---

<sup>362</sup> R.A. Stefański, *Prawo karne...*, s. 285. Por. także K. Buchała, *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 24 sierpnia 1972 r.*, VI KZP 19/72, NP 1973, nr 4, s. 616.

<sup>363</sup> Uchwała pełnego składu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28.2.1975 r., V KZP, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33 z glosą K. Buchały, NP 1973, nr 4, s. 614-617.

<sup>364</sup> Z. Sienkiewicz, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 586.

<sup>365</sup> Por. R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 89; tenże, *Ban on driving motor...*, s. 135-136; tenże, *Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji...*, s. 236-238; K. Łucarz, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 139.

pojazdów, jest uczestnictwo sprawcy w ruchu oraz naruszenie przez niego zasad bezpieczeństwa ruchu<sup>366</sup>. Przepisami takimi mogą być w zależności od sposobu ich popełnienia, np. przestępstwa stypizowane w art. 148 § 1 k.k.<sup>367</sup>, art. 156 § 1 i 3 k.k., czy też art. 157 § 1 k.k. W doktrynie podkreśla się, iż przestępstwa komunikacyjne stanowią pewną wyodrębnioną, samodzielną grupę przestępstw, aczkolwiek o niejednorodnym charakterze<sup>368</sup>.

Ustawodawca jeżeli rzeczywiście chciałby ograniczyć możliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów wyłącznie do przestępstw z rozdziału XXI k.k., wówczas użyłby bardziej precyzyjnego zwrotu, odwołującego się do tej części kodeksu karnego lub stosując enumeratywne wyliczenie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, o które mu chodziło<sup>369</sup>. Z treści art. 42 § 1 k.k. można wywieść wniosek, że przepis ten zwiera pewną ogólną klauzulę, dopuszczającą możliwość zaliczenia do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji zarówno przestępstw wymienionych w rozdziale XXI kodeksu karnego, jak i innych przestępstw, zawartych w pozostałych rozdziałach k.k. lub ustawach szczególnych, o ile godzą w bezpieczeństwo w komunikacji<sup>370</sup>. N. Kłaczyńska zwraca uwagę, że szerokie ujmowanie pojęcia przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji uzasadniają względy kryminologiczne, przemawiające za orzekaniem zakazu prowadzenia pojazdów w każdym przypadku popełnienia przestępstwa, jeżeli *in concreto* zagrażało ono bezpieczeństwu w komunikacji, np. w razie zabójstwa dokonanego poprzez umyślne najechanie na ofiarę<sup>371</sup>.

W piśmiennictwie występują jednak poglądy, zawężające możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów do przypadków popełnienia jedynie ściśle określonych przestępstw. Przykładowo M. Kulik twierdzi, że zakaz ten można orzec tylko w razie skazania za przestępstwo z rozdziału XXI kodeksu karnego (przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym) oraz dodatkowo za jedno przestępstwo z części wojskowej kodeksu określone w art. 355 (chodzi o tzw. wojskowy

---

<sup>366</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 586.

<sup>367</sup> Przypadek zabójstwa przy użyciu pojazdu został odnotowany w praktyce zob. L.K. Paprzycki, Zabójstwo, samobójstwo, czy wypadek drogowy?, PnD 2009, nr 2, s. 44-56; A. Grześkowiak, K. Grześkowiak-Gracz, Analiza zamiaru ewentualnego na przykładzie jednej sprawy, Pal. 2010, nr 1-2, s. 24-39.

<sup>368</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 89; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 586.

<sup>369</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 138.

<sup>370</sup> Por. J. Waszczyński, Kary dodatkowe w nowym kodeksie karnym, PiP 1969, nr 10, s. 533; M. Leonieni, Kary dodatkowe w kodyfikacji karnej z 1969 r., NP 1969, nr 11-12, s. 1625; J. Bafia, Kodeks karny. System kar, Warszawa 1970, s. 33; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 89; tenże, (w:) Kodeks karny..., s. 342-343; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 138; D. Szeleszczuk, (w:) Prawo karne..., s. 223.

<sup>371</sup> N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 331.

wypadek komunikacyjny)<sup>372</sup>. Z kolei M. Marek ogranicza zastosowanie zakazu prowadzenia pojazdów jedynie do kilku przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji umiejscowionych w rozdziale XXI k.k., zaliczając do nich: spowodowanie katastrofy lub bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 173-174 k.k.), spowodowanie wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) oraz korespondujące z nimi przestępstwo spowodowania wypadku przez żołnierza prowadzącego uzbrojony pojazd mechaniczny (art. 355 k.k.), a także prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości (art. 178a k.k. wprowadzony ustawą z dnia 14.4.2000 r.)<sup>373</sup>. Przedstawione poglądy należy uznać za odosobnione, gdyż nauka prawa karnego i judykatura (poza wspomnianym wyrokiem SA w Krakowie z 1999 r.) prezentuje dość jednolite stanowisko, przyjmując, że przesłanką orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów jest skazanie za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, niezależnie od tego z jakiego przepisu zostanie zakwalifikowany dany czyn sprawcy. Takie szerokie ujęcie wydaje się całkowicie uzasadnione, zwłaszcza, że przemawiają za nim wskazania zarówno wykładni językowej, jak i celowościowej<sup>374</sup>.

W literaturze podkreśla się, iż w przypadku fakultatywnego zakazu prowadzenia pojazdów samo popełnienie przestępstwa komunikacyjnego, a więc poważne naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu, może nie stanowić wystarczającej podstawy do orzeczenia tego środka karnego. Przesłanką do zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów jest zachowanie sprawcy, z którego musi wynikać wniosek, że lekceważy on zasady ostrożności i bezpieczeństwo innych uczestników ruchu, przez co stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji<sup>375</sup>.

---

<sup>372</sup> M. Kulik, (w:) Kodeks karny..., s. 150; tenże, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna, red. M. Mozgawa, Warszawa 2011, s. 402. Por. także M. Mozgawa, (w:) Kodeks karny. Praktyczny komentarz, Kraków-Zakamycze 2006, s. 112.

<sup>373</sup> A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2010, s. 144; tenże, Prawo karne, Warszawa 2011, s. 277. Stanowisko autora wynika ze specyficznego podejścia do kwestii podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów, chodzi mianowicie o zawężającą interpretację pojęcia „osoba uczestnicząca w ruchu”, ograniczającą zastosowanie tego środka karnego wyłącznie do osób prowadzących pojazdy.

<sup>374</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 587.

<sup>375</sup> Por. Wyrok SN z dnia 10.10.1988 r., OSNPG 1989, poz. 52 z glosą R.A. Stefańskiego, PP 1989, nr 12, s. 60-65; wyrok SA w Katowicach z dnia 26.7.2012, II AKa 250/12, KZS 2012 nr 12, poz. 71. Zob. także A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2004, s. 206; R.A. Stefański, Głosa do wyroku SN z dnia 25 sierpnia 1989 r., V KRN 195/89, PP 1990, nr 10-12, s. 159; tenże, (w:) Kodeks karny..., s. 343; K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, Kraków 1998, s. 346.

## **§2. Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów orzekany na określony okres (art. 42 § 2 k.k.)**

### **1. Przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów**

Przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów określone w art. 42 § 2 k.k., zostały ujęte inaczej niż w przypadku jego fakultatywnego odpowiednika. Zastosowanie obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów jest uzależnione nie tylko od popełnienia przestępstwa komunikacyjnego przez osobę uczestniczącą w ruchu. O obowiązku orzeczenia zakazu w oparciu o regulację art. 42 § 2 k.k. przesądzają okoliczności, które muszą zaistnieć „w czasie popełnienia przestępstwa”. Ustawodawca w kodeksie karnym z 1997 r. poza tradycyjnym stanem nietrzeźwości zaliczył do nich ponadto stan pod wpływem środka odurzającego oraz zbiegnięcie z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, art. 174 lub art. 177 k.k. Okoliczności te są bez wątpienia szczególnie naganne, gdyż w poważny sposób zagrażają bezpieczeństwu ruchu oraz życiu i zdrowiu jego uczestników.

Pomiędzy art. 42 § 2 k.k. a art. 42 § 1 k.k. występuje silny związek normatywny. Oba te przepisy stanowią podstawę do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na określony czas, chociaż różny jest tryb ich wymierzania. Obligatoryjny charakter zakazu przewidzianego w § 2 stanowi niejako dopełnienie § 1 o przypadki kwalifikowane, takie jak m.in. prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości, wymagające od sądu większej stanowczości orzeczniczej<sup>376</sup>. Wszystko to prowadzi do wyprowadzenia ostatecznej konkluzji, w myśl której nie można rozpatrywać treści przepisu art. 42 § 2 k.k. bez zapoznania się z art. 42 § 1 k.k., gdzie sformułowano podstawowe przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów.

W świetle aktualnego brzmienia art. 42 § 2 k.k. „Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju, jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa wymienionego w § 1 był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177”. Z pierwszej części omawianego przepisu można wiele wywnioskować nie tylko o zakresie przedmiotowym zakazu, ale również o podmiocie i przesłankach stosowania tego środka karnego.

Na określenie podmiotu obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów w art. 42 § 2 k.k. ustawodawca użył słowa „sprawca”, jednocześnie zaznaczając, iż sprawa musi dotyczyć

---

<sup>376</sup> D. Mieczkowska, Wokół problematyki podmiotowego zakresu..., s. 15.

„popelnienia przestępstwa wymienionego w § 1”. Takie sformułowanie pozwala łączyć szeroki zakres podmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów w trybie fakultatywnym z jego obligatoryjnym odpowiednikiem. Należy uznać, że w przypadku zastosowanego w art. 42 § 2 k.k. określenia „sprawca”, zasadne jest odczytanie tego zwrotu jako użycie *sui generis* skrótu. W przepisie art. 42 § 2 k.k. odesłano do sprawcy przestępstwa określonego w jego § 1, co oznacza, że objęto nim nie tylko rodzaj przestępstw, ale i jego sprawcę. Skoro zatem w art. 42 § 1 k.k. mowa jest o sprawcy będącym uczestnikiem ruchu, to także w jego § 2 chodzi o taką osobę<sup>377</sup>. Obligatoryjne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 2 k.k. dotyczy nie tylko kierujących pojazdami w chwili popełnienia przestępstwa, ale również wszystkich innych osób, które zostały skazane za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, jeżeli zaistnieją okoliczności określone w art. 42 § 2 k.k.<sup>378</sup>

Sąd Najwyższy przedstawia w tej materii jednolitą linię orzecniczą, twierdząc mianowicie, iż sprawcą przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, wobec którego należy orzec środek karny przewidziany w art. 42 § 2 k.k., jest każda osoba uczestnicząca w ruchu, a więc nie tylko prowadząca pojazd mechaniczny, ale również prowadząca np. rower w stanie nietrzeźwości<sup>379</sup>. W aktualnym stanie prawnym nie ma wymogu, żeby sprawcą była wyłącznie osoba prowadząca pojazd mechaniczny<sup>380</sup>. Niezbędne okazuje się natomiast, by sprawca miał status „osoby uczestniczącej w ruchu”, tj. osoby, która

---

<sup>377</sup> R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz...*, s. 12; tenże, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *Środki karne po nowelizacji...*, s. 231-232.

<sup>378</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 204-205. Zob. także m.in. Wyrok z dnia 21.11.2001 r., III KKN 281/01, *Legalis* Nr 57746; wyrok SN z dnia 16.1.2007 r., V KK 415/06, *Prok. i Pr.* 2007- wkł. „*Orzecznictwo*”, nr 5, poz. 4.

<sup>379</sup> Por. Wyrok SN z dnia 21.11.2001 r., III KKN 281/01, *Legalis* Nr 57746; postanowienie SN z dnia 11.10.2001 r., I KZP 24/01, KZS 2001 nr 11, poz. 15, str. 12 z krytyczną glosą J. Lachowskiego, *Pal.* 2002, nr 9-10, s. 225-229; wyrok SN z dnia 1.12.2004 r., IV KK 277/04, *Prok. i Pr.* 2005- wkł. „*Orzecznictwo*”, nr 7-8, poz. 1 z glosą M. Leciaka, *Obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wobec nietrzeźwych pieszych sprawców wypadków*. Glosa do wyroku Sądu Najwyższego dnia 1 grudnia 2004 r., IV KK 277/04, *PnD* 2006, nr 10, s. 5-12; wyrok SN z dnia 16.1.2007 r., V KK 415/06, *OSNwSK* 2007, nr 1, poz. 175; wyrok SN z dnia 2.2.2007 r., V KK 422/06, *OSNwSK* 2007, nr 1, poz. 358; wyrok SN z dnia 8.2.2007 r., III KK 478/06, KZS 2007, nr 6, poz. 19; wyrok SN z dnia 17.5.2007 r., V KK 67/07, *OSNwSK* 2007, nr 1, poz. 1115; wyrok SN z dnia 24.4.2007 r., IV KK 493/06, *Biul. SN* 2007, nr 11; wyrok SN z dnia 14.6.2010 r., IV KK 70/10, *OSNwSK* 2010, nr 1, poz. 1192.

<sup>380</sup> Por. m.in. T. Bojarski, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa 2006, s. 99; Z. Sienkiewicz, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. O. Górniok, Warszawa 2004, s. 128-129; też, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 583; też, *Niektóre sporne kwestie zakazu prowadzenia pojazdów*, (w:) *Prawo karne wykonawcze w systemie nauk kryminologicznych*. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Leszka Boguni, red. T. Kalisz, Wrocław 2011, s. 96-97; R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości* (art. 178a § 2 k.k.), *PnD* 2007, nr 7, s. 11-13; tenże, *Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego i prawa wykroczeń za 2001 r.*, *WPP* 2002, nr 1, s. 108-109; tenże, *Podmiot zakazu ...*, s. 114-116; N. Kłaczyńska, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 333-334; T. Krawczyk, *Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 69.

faktycznie uczestniczy w ruchu, znajduje się w nim, bierze udział<sup>381</sup>. Zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym (art. 2 pkt 17) uczestnikiem ruchu może być: pieszy, kierujący oraz osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze. Warto zwrócić także uwagę na *ratio legis* art. 42 § 2 k.k., jest nim bowiem nie tylko pozbawienie sprawcy możliwości prowadzenia pojazdu, którym kierował np. w stanie nietrzeźwym, ale ogólnie eliminacja z ruchu osób nietrzeźwych, niezależnie od tego, jakiego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji osoby te dopuściły się<sup>382</sup>.

Krąg podmiotów w przypadku obligatoryjnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów lub pojazdów określonego rodzaju jest zatem szeroki, co może budzić zastrzeżenia<sup>383</sup>. W doktrynie niektórzy autorzy twierdzą, że obligatoryjne orzekanie zakazu na podstawie art. 42 § 2 k.k. pozostaje w sprzeczności z ogólnym *ratio legis* tego środka karnego, którym jest eliminacja z ruchu uczestnika, stwarzającego dla niego zagrożenie, a w przypadku pieszego osiągnięcie tego celu jest niemożliwe<sup>384</sup>. W literaturze wskazuje się ponadto na istotne problemy z określeniem zakresu przedmiotowego zakazu wobec takich osób, skoro nie prowadziły one żadnego pojazdu, a powszechnie przyjmowaną zasadą jest, by zakaz obejmował ten rodzaj pojazdu, który sprawca prowadził popełniając przestępstwo<sup>385</sup>. Z. Sienkiewicz postuluje zmianę podmiotowego zakresu zakazu prowadzenia pojazdów oraz rezygnację z nadmiernej niekiedy represyjności na rzecz rozwiązań racjonalnych. Autorka uważa, że niezbędne jest ustawowe zawężenie zakresu orzekania zakazu poprzez objęcie nim nie tyle każdego „uczestnika ruchu”, co wyłącznie osób, które prowadząc pojazd, popełniły przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Takie rozwiązanie byłoby bardziej spójne z *ratio legis* art. 42 § 1 k.k., a ponadto wykazywałoby zgodność z wymaganiami ustawy wskazującym na celowość orzekania omawianego środka karnego „w szczególności jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji”<sup>386</sup>. Przedstawione stanowisko nie jest

---

<sup>381</sup> R.A. Stefański, *Prawo karne materialne część ogólna*, Warszawa 2008, s. 284.

<sup>382</sup> Wyrok SN z dnia 8.2.2007 r., III KK 478/06, KZS 2007, nr 6, poz. 19.

<sup>383</sup> Z. Sienkiewicz, *Nowa regulacja zakazu prowadzenia pojazdów*, (w:) *Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego*, Tom II, red. L. Bogunia, Wrocław 1998, s. 56-57.

<sup>384</sup> Por. A. Marek, *Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna*, Warszawa 1999, s. 125; tenże, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2005, s. 202-203; tenże, *Prawo karne*, Warszawa 2011, s. 277-278; J. Błaszczak, *Orzekanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (art. 42 KK)*. Uwagi krytyczne, PnD 2002, nr 1, s. 7-8; J. Lachowski, *Glosa do postanowienia SN z dnia 11 października 2001 r.*, I KZP 24/01, Pal. 2002, nr 9-10, s. 226-227.

<sup>385</sup> Por. R.A. Stefański, *Nowe środki karne i problem ich spójności z systemem Kodeksu karnego*, (w:) *Problem spójności prawa karnego z perspektywy jego nowelizacji. Materiały Ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego*, Toruń 2010, red. A. Marek, T. Oczkowski, Warszawa 2011, s. 101-102.

<sup>386</sup> Z. Sienkiewicz, *Niektóre propozycje zmian w regulacji kar, środków karnych i środków probacyjnych*, PiP 2012, nr 4, s. 34; *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 583.

bynajmniej odosobnione, gdyż w doktrynie od lat występuje postulat ograniczenia zakresu stosowania zakazu określonego w art. 42 § 2 k.k. w razie skazania osoby prowadzącej pojazd<sup>387</sup>. Zdaniem R.A. Stefańskiego w przypadku obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów należy zawęzić jego zakres, obejmując nim wyłącznie sprawców prowadzących pojazd mechaniczny<sup>388</sup>.

Tryb fakultatywny określony w art. 42 § 1 k.k. z istoty swej zakłada zapewnienie szerokich ram orzeczniczych w procesie kształtowania zakazu. Dotyczy wszelkich spraw, w których doszło do popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Wymóg, by sprawcą takiego przestępstwa, a zarazem podmiotem zakazu prowadzenia pojazdów była „osoba uczestnicząca w ruchu” może budzić pewne kontrowersje, aczkolwiek nie tak znaczące jak w przypadkach, gdy orzeczenie zakazu oznacza dla sądu obowiązek. Jeżeli zakaz prowadzenia pojazdów jest fakultatywny, wówczas istnieje zawsze możliwość rezygnacji z jego zastosowania, zwłaszcza jeśli przykładowo sprawcą wypadku drogowego był pieszy. Sąd przy orzekaniu bazuje na okolicznościach popełnienia przestępstwa, które mogą wskazywać na niecelowość zastosowania zakazu w danym konkretnym przypadku, w szczególności gdy chodzi o osoby uczestniczące w ruchu, ale nie prowadzące pojazdu. W art. 42 § 2 k.k. ustawodawca sformułował obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów lub pojazdów określonego rodzaju, który wyłącza dopuszczalność zaniechania zastosowania tego środka karnego. W konsekwencji, prowadzi to do konieczności orzekania zakazu także w przypadku m.in. nietrzeźwych pieszych- osób uczestniczących w ruchu, które dopuściły się przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Takie rozwiązanie normatywne razi nieracjonalnością, gdyż nie każdy uczestnik ruchu zasługuje na aż tak surowe traktowanie. Zasadne wydaje się rozważenie zmiany przyjętej w art. 42 § 2 k.k. terminologii i zastąpienie słowa „sprawca” innym, bardziej adekwatnym sformułowaniem na określenie podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego na podstawie tego przepisu, a mianowicie określeniem „osoba prowadząca pojazd”<sup>389</sup>.

Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów dotyczy takiego uczestnika ruchu, który dopuścił się przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. W art. 42 § 2 k.k. wprost odesłano do przestępstwa określonego w § 1. W przepisie tym zaś chodzi o

---

<sup>387</sup> Por. K. Łuczarski, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 118 i 282; też, Nowa regulacja podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom VII, red. L. Bogunia, Wrocław 2001, s. 22-23; A. Muszyńska, K. Łuczarski, Przyczynek do rozważań nad pojęciem „uczestnik w ruchu”..., s. 303-304.

<sup>388</sup> R.A. Stefański, Nowe środki karne..., s. 102. Podobnie por. J. Błaszczak, Orzekanie środka karnego w postaci zakazu..., s. 10.

<sup>389</sup> D. Mieczkowska, Wokół podmiotowego zakresu..., s. 21.



przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji<sup>390</sup>. Sąd Najwyższy podkreśla, że sąd może orzec zakaz przewidziany w art. 42 § 2 k.k. tylko w razie wydania wyroku skazującego osoby uczestniczącej w ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji<sup>391</sup>. Warunkiem orzeczenia wobec danej osoby środka karnego przewidzianego w tym przepisie (zdaniem SN) jest równoczesne skazanie jej za przestępstwo „przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”, a więc takie, które wyszczególniono w tożsamo nazwanym XXI rozdziale kodeksu karnego<sup>392</sup>. Obecnie większość przedstawicieli nauki prawa karnego opowiada się za szerokim ujęciem zwrotu „przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji”, obejmując tym pojęciem nie tylko przestępstwa wymienione w rozdziale XXI k.k., ale ponadto wszelkie inne przestępstwa, o ile *in concreto* godzą w dobro prawne, jakim jest bezpieczeństwo komunikacyjne, niezależnie od ich usytuowania w kodeksie karnym, czy też w ustawach szczególnych<sup>393</sup>.

Prowadzenie pojazdu wymaga wykonywania wielu czynności jednocześnie, zachowania maksymalnej koncentracji w taki sposób, aby umiejętnie wychwytywać wszelkie docierające do nas sygnały. Kierowca musi być czujny, żeby móc podejmować szybkie decyzje, które są oparte na stale zmieniających się informacjach, a ponadto przetwarzać je i wykonywać określone operacje. Część z tych operacji można wyćwiczyć, dokonywana jest mechanicznie lub wręcz instynktownie, zaś wiele z nich wymaga umiejętności abstrakcyjnego i przewidującego myślenia. Zażycie substancji psychoaktywnych, np. alkoholu, narkotyków lub leków psychotropowych, znacząco upośledza większość tych umiejętności, wpływając ujemnie na poziom bezpieczeństwa w komunikacji<sup>394</sup>.

Ustawodawca w kodeksie karnym z 1997 r., w razie popełnienia przestępstw określonych w art. 173, 174 lub 177, traktuje stan nietrzeźwości, stan pod wpływem środka odurzającego oraz zbiegnięcie z miejsca zdarzenia jako okoliczności zasługujące na surowszą odpowiedzialność karną sprawcy. W takich przypadkach w myśl art. 178 § 1 k.k. sąd orzeknie

---

<sup>390</sup> R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz...*, s. 14.

<sup>391</sup> Por. m.in. Wyrok SN z dnia 20.8.2014 r., II KK 202/14, Legalis Nr 1062230; wyrok SN z dnia 23.5.2013 r., IV KK 57/13, KZS 2013, nr 9, poz. 50; wyrok SN z dnia 10.9.2013 r., III KK 100/13, Legalis Nr 733388; wyrok SN z dnia 5.7.2012 r., V KK 150/12, KZS 2012, nr 10, poz. 19; wyrok SN z dnia 11.12.2012 r., III KK 170/12, KZS 2013, nr 3, poz. 17; wyrok SN z dnia 20.12.2006 r., III KK 411/06, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 2530; wyrok SN z dnia 1.12.2004 r., IV KK 277/04, OSNwSK 2004, nr 1, poz. 2233.

<sup>392</sup> Wyrok SN z dnia 30.1.2014 r., II KK 10/14, KZS 2014, nr 4, poz. 16.

<sup>393</sup> Por. m.in. R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, Warszawa 1990, s. 89; tenże, *Obligatoryjny zakaz...*, s. 14-16; K. Łucarz, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 139; Z. Sienkiewicz, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 586; N. Kłaczyńska, (w:) *Kodeks karny...*, s. 331. Szerzej na temat pojęcia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji na gruncie art. 42 § 1 k.k. i związanych z nim problemów interpretacyjnych- § 2 pkt 3 rozdziału II.

<sup>394</sup> R. Rejniak, A. Markiewicz, *Alkohol i narkotyki za kierownicą*, Biuletyn Informacyjny Problemy Narkomanii 2002, nr 1, s. 47.

wobec niego karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę. Szczególna naganność tych trzech okoliczności znajduje również wyraz w obowiązku orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 2 k.k. W sytuacji popełnienia przestępstwa komunikacyjnego sprawca będący w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub dopuszczający się zbiegnięcia z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 k.k. może mieć pewność, że sąd orzeknie wobec niego zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów lub pojazdów określonego rodzaju. Popełnieniu przestępstwa komunikacyjnego musi towarzyszyć co najmniej jedna z trzech okoliczności wymienionych w art. 42 § 2 k.k., chociaż nie ma przeszkód do kumulatywnego ich wystąpienia, np. w sytuacji, gdy nietrzeźwy sprawca wypadku drogowego oddala się z miejsca zdarzenia.

Kodeks karny z 1969 r. nie zawierał definicji ustawowej stanu nietrzeźwości. Pojęcie to było natomiast określone w ustawie z dnia 10.12.1959 r. o przeciwdziałaniu alkoholizmowi, a następnie w ustawie z dnia 26.10.1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi. Analogiczną do określonej w art. 46 ust. 3 cyt. ustawy definicję legalną stanu nietrzeźwości przyjął kodeks karny z 1997 r. Zgodnie z art. 115 k.k. stan nietrzeźwości w rozumieniu kodeksu zachodzi, gdy:

- 1) zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość lub
- 2) zawartość alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza przekracza 0,25 mg albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość.

Od stanu nietrzeźwości należy odróżniać stan po użyciu alkoholu, który zgodnie z art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 26.10.1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:

- 1) stężenia we krwi od 0,2 promila do 0,5 promila alkoholu albo
- 2) obecności w wydychanym powietrzu od 0,1 mg do 0,25 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup>.

Pojęcie „stan po użyciu alkoholu” występuje na gruncie prawa wykroczeń, stanowiąc m.in. znamię przedmiotowe wykroczenia z art. 87 § 1 k.w. Różnica pomiędzy stanem nietrzeźwości a stanem po użyciu alkoholu tkwi w stopniu intoksykacji alkoholowej<sup>395</sup>. Stan nietrzeźwości jest pojęciem szerszym, mieszczącym w sobie stan po

---

<sup>395</sup> Wyrok SN z dnia 24.4.2007 r., IV KK 112/07, Legalis Nr 206910.

użyciu alkoholu<sup>396</sup>. W literaturze wskazuje się, iż zamieszczenie górnej granicy stanu po użyciu alkoholu dowodzi, że ustawodawca wyraźnie oddzielił ten stan od stanu nietrzeźwości i nadał obu tym stanom odmienne zakresy znaczeniowe. W świetle tego stanowiska obecnie stan po użyciu alkoholu nie obejmuje swym zakresem stanu nietrzeźwości<sup>397</sup>. W doktrynie zwraca się jednak uwagę na okoliczność, iż dosłowna interpretacja omawianych definicji prowadziłaby do oczywistej niedorzeczności, gdyż nakazywałaby przyjąć w poprzednio obowiązującym stanie prawnym, gdy nie było art. 178a k.k., że kierowca mający ponad 2 promile alkoholu nie popełnia wykroczenia z art. 87 k.w., ponieważ nie jest on w stanie „po użyciu alkoholu”, lecz w „stanie nietrzeźwości”, a przepis art. 87 k.w. nic o stanie nietrzeźwości nie wspomina<sup>398</sup>. W literaturze wskazuje się w związku z tym, iż stan po użyciu alkoholu ma tylko dolną granicę wynoszącą 0,2 promila we krwi lub 0,1 mg w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza, a kiedy przekracza 0,5 promila we krwi lub 0,25 mg w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza przechodzi w stan „nietrzeźwości”, nie przestając być automatycznie stanem „po użyciu alkoholu”<sup>399</sup>. Podobne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 7.6.2002 r.<sup>400</sup>, w którego uzasadnieniu słusznie stwierdził, że „Jeżeli stan po użyciu alkoholu po przekroczeniu określonej granicy przechodzi w stan nietrzeźwości, to nie oznacza, że przestaje być stanem po użyciu alkoholu”.

Definicja legalna „stanu nietrzeźwości” zawarta w art. 115 § 16 k.k. ma charakter bezwzględnie wiążący, tym samym wykluczone jest nadawanie określonemu w niej pojęciu innego zakresu znaczeniowego<sup>401</sup>. Żadne akty prawne niższego rzędu (rozporządzenia ministrów, zarządzenia Komendanta Głównego Policji) nie mogą określać „stanu nietrzeźwości” w sposób odmienny niż to uczynił ustawodawca w art. 115 § 16 k.k.<sup>402</sup>. Skonstruowanie definicji legalnej danego pojęcia jest związane z potrzebą zapewnienia pożądanej, zwłaszcza w prawie karnym, precyzji oraz jednolitości wykładni, co korzystnie wpływa na praktykę stosowania przepisów kodeksowych, zapobiegając zarazem ewentualnej

---

<sup>396</sup> R.A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, (w:) System Prawa Karnego. Tom 8. *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, red. L. Gardocki, Warszawa 2013, s. 377. Por. także Wyrok SN z dnia 5.11.2009 r., III KK 255/09, OSNwSK 2009, nr 1, poz. 2216; wyrok SN z dnia 6.2.2004 r., WK 27/03, KZS 2004, nr 9, poz. 24, str. 16.

<sup>397</sup> J. Szumski, *Prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu (ewolucja ustawodawstwa oraz polityki karnej)*, Stud. Praw. 1989, nr 4, s. 51 i s. 56.

<sup>398</sup> W. Radecki, (w:) W. Radecki, M. Bojarski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 595.

<sup>399</sup> Ibidem.

<sup>400</sup> I KZP 14/02, OSA 2003, nr 1, str. 68 z aprobującymi uwagami R.A. Stefańskiego, *Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2002 r.*, WPP 2003, nr 1, s. 122-123.

<sup>401</sup> T. Razowski, (w:) *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2014, s. 365.

<sup>402</sup> Wyrok SN z dnia 3.11.2010 r., IV KK 165/10, OSNwSK 2010, nr 1, poz. 2143 z glosami M. Leciaka, PnD 2011, nr 5, s. 13-18, R.A. Stefańskiego, WPP 2011, nr 3, s. 57-62 oraz P. Pawlonka, *Lex/el.2011*.

niedookreśloności tekstu normatywnego w tym zakresie<sup>403</sup>. Decyzję ustawodawcy o zamieszczeniu definicji normatywnej stanu nietrzeźwości w art. 115 § 16 k.k. należy uznać za uzasadnioną, zwłaszcza biorąc pod uwagę surowe konsekwencje prawne grożące nietrzeźwemu sprawcy przestępstwa komunikacyjnego. Ustawodawca dokonał wykładni autentycznej pojęcia „stan nietrzeźwości” na użytek kodeksu karnego. Niewątpliwym walorem tego rodzaju wykładni jest jej powszechnie obowiązujący charakter oraz niedopuszczalność nadawania innego znaczenia terminom wyjaśnionym w ustawie<sup>404</sup>.

W definicji stanu nietrzeźwości zostały alternatywnie ujęte dwa kryteria tego stanu:

- 1) zawartość alkoholu we krwi (kryterium chemiczne),
- 2) zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu (kryterium analityczne)<sup>405</sup>.

Należy podkreślić, że działanie alkoholu na ośrodkowy układ nerwowy może przebiegać różnie. Symptomy odurzenia alkoholowego zależą m.in. od ilości i mocy wypitego alkoholu, czasu, jaki upłynął od zakończenia konsumpcji, a ponadto od tolerancji danej osoby na alkohol<sup>406</sup>. Poszczególne osoby wykazują mniejszą lub większą tolerancję na alkohol, która jest procesem rozwijającym się w trakcie częstego spożywania alkoholu i polega na stopniowym zmniejszaniu się spodziewanego efektu wywołanego przez kolejne dawki<sup>407</sup>. Odziaływanie alkoholu jest uzależnione od zespołu właściwości osobniczych oraz szeregu warunków o charakterze zewnętrznym<sup>408</sup>. Duże znaczenie ma tutaj m.in. rodzaj spożytego posiłku oraz stan zmęczenia organizmu<sup>409</sup>. Niewątpliwie, im wyższe stężenie alkoholu we krwi, tym występuje większe upośledzenie wszelkich funkcji psychicznych i zdolności ruchowych. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że przy przekroczeniu stężenia 0,8 promila zmiany wszystkich funkcji psychicznych zaczynają być tak głębokie, że udział w ruchu drogowym w roli kierowcy stwarza z reguły znaczne zagrożenie, ponieważ zdolność do prowadzenia pojazdu ulega gwałtownemu obniżeniu<sup>410</sup>. Osobnicze odziaływanie alkoholu na

---

<sup>403</sup> M. Leciak, Definicja stanu nietrzeźwości z art. 115 § 16 k.k. i jej interpretacja na gruncie art. 178a k.k. Głosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 listopada 2010 r., sygn. IV KK 1965/10, PnD 2011, nr 5, s. 15.

<sup>404</sup> A. Marek, Prawo karne, Warszawa 2011, s. 64-65.

<sup>405</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 596; R.A. Stefański, Przesłpstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu..., s. 348.

<sup>406</sup> W. Gubała, Ekspertyza alkoholologiczna, (w:) Ekspertyza sądowa, red. J. Wójcikiewicz, Kraków-Zakamycze 2002, s. 315.

<sup>407</sup> Ibidem.

<sup>408</sup> Z. Karpiński, H. Kopczyk, O niektórych zagadnieniach alkoholizmu w świetle prawa karnego, PiP 1955, nr 12, s. 980. W literaturze wskazuje się, że zawartość alkoholu we krwi zależy od spożytej ilości alkoholu oraz wagi człowieka, a ściślej- ilości krwi. Inne uwarunkowania, które mają wpływ na stopień intoksykacji alkoholem, to m. in. budowa ciała danego osobnika, rodzaj wypitego alkoholu, szybkość jego spożycia, zawartość żołądka. Por. T. Cyprian, Wypadki drogowe w świetle prawa karnego, Warszawa 1963, s. 121.

<sup>409</sup> W. Kotowski, Przesłpstwa drogowe. Komentarz, Warszawa 2006, s. 71.

<sup>410</sup> A. Gaberle, Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne, Warszawa 1986, s. 82-83.

organizm człowieka (np. większa od przeciętnej tolerancja na alkohol), a zarazem rzeczywisty w danym przypadku wpływ alkoholu, jaki wywarł na organizm ludzki, nie ma żadnego wpływu dla określenia stanu nietrzeźwości<sup>411</sup>. W doktrynie podkreśla się, iż nietrzeźwość kierowców stanowi coraz częstszą przyczynę groźnych w skutkach wypadków drogowych, dlatego indywidualna tolerancja na alkohol w żadnym razie nie uzasadnia stosowania indywidualnych progów nietrzeźwości<sup>412</sup>. Sąd Najwyższy słusznie zauważył, iż „Tolerancja osobnicza na alkohol nie uzasadnia przyjmowania indywidualnych progów nietrzeźwości. Tolerancja ta zależy od tylu nieuchwytnych i zmiennych czynników, zatem ustalenie jej przez sąd dla każdego wypadku nie jest możliwe. Nic nie przemawia też za uprzywilejowaniem osób, które wbrew dyscyplinie ustawowej prowadziły pojazd po spożyciu alkoholu, zwłaszcza że osoby te nie mogą mieć pewności, czy w danej sytuacji organizm ich nie zareaguje na spożyty alkohol”<sup>413</sup>.

W art. 115 § 16 k.k. zawarto dolny próg stanu nietrzeźwości, który jest sztywny i jednakowy dla wszystkich sprawców, niezależnie od ich właściwości indywidualnych. Wpływa to korzystnie na proces zwalczania przestępczości komunikacyjnej z udziałem nietrzeźwych kierowców, eliminując wszelkie możliwe próby uchylania się od odpowiedzialności w oparciu o dowodzenie, że dany sprawca z uwagi na właściwości osobnicze mimo wysokiej zawartości alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu, nie był jeszcze pozbawiony zdolności do bezpiecznego prowadzenia pojazdu<sup>414</sup>.

Stan nietrzeźwości może zostać ustalony za pomocą różnego rodzaju dowodów, np. zeznań świadków opisujących zachowania podejrzanego o spożycie alkoholu lub opinii biegłych, jednakże podstawowe znacznie mają tutaj badania na zawartość alkoholu w organizmie, które pozwalają na stosunkowo precyzyjne określenie stężenia alkoholu<sup>415</sup>. Sąd

---

<sup>411</sup> R.A. Stefański, Stan nietrzeźwości w ustawie, PA 1983, nr 4, s. 10; tenże, Prawo karne materialne. Część szczególna, Warszawa 2009, s. 194.

<sup>412</sup> Por. W. Kotowski, Przepięstwa drogowe..., s. 71; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 254.

<sup>413</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28.2.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33, teza 7.

<sup>414</sup> T. Cyprian, Czy sztywny próg nietrzeźwości?, NP 1962, nr 4, s. 498.

<sup>415</sup> Zob. R.A. Stefański, Badanie stanu trzeźwości. Aspekty prawne, Prok. i Pr. 1995, nr 4, s. 47; tenże, Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym, Prok. i Pr. 1998, nr 10, s. 67-68; tenże, Przepięstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu..., s. 363; T. Razowski, (w:) Kodeks karny..., s. 364. Por. także m.in. Wyrok SN z dnia 13.4.1988 r., V KRN 55/88, nr 11, poz. 113; uchwała połączonych Izb: Karnej i Wojskowej SN z dnia 15.2.1989 r., VI KZP 10/88, nr 3-4, poz. 19; wyrok SN z dnia 28.7.1995 r., II KRN 55/95, Prok. i Pr. 1996, nr 2, poz. 14; wyrok SN z dnia 3.3.1997 r., II KRN 163/96, niepubl.; wyrok SN z dnia 20.2.1998 r., IV KKN 412/97, niepubl.; wyrok WSA w Szczecinie z dnia 10.2.2010 r., II SA/Sz 1280/09, Legalis Nr 254530; wyrok SA w Rzeszowie z dnia 3.4.2003 r., II AKA 30/03, OSA 2003, nr 9, poz. 95. Należy zgodzić się ze stanowiskiem Sądu Apelacyjnego w Krakowie (II Ka 16/97, niepubl.), zgodnie z którym wydruk obrazujący wynik badania Alcomatem podlega ocenie jak każdy inny dowód. Jeżeli dojdzie do zarzucenia, że podpis osoby badanej (w protokole użycia Alcomatu) został sfalszowany, należy to rozstrzygnąć przy pomocy zwykłych środków dowodowych, aż po badanie pismo poznawcze.

Najwyższy orzekł, że zawartość alkoholu we krwi może być ustalona zarówno analizą chemiczną krwi, jak i innymi sprawdzonymi metodami, a w szczególności analizą stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu za pomocą odpowiednich aparatów typu Alcomat – Alcotest<sup>416</sup>. W początkowym okresie najważniejsze znaczenie odgrywała metoda chemiczna, polegająca na pobraniu próbki krwi lub moczu od osoby podejrzanej celem ustalenia zawartości alkoholu. Obecnie upowszechniła się mniej inwazyjna metoda badania wydychanego powietrza za pomocą odpowiednich urządzeń pomiarowych, do których należą m.in. Alkomaty, Alcotesty czy Alcometry<sup>417</sup>. W judykaturze wskazuje się, że ustalając stan nietrzeźwości powinno się uwzględniać stopień błędu urządzenia pomiarowego. Przyjmuje się mianowicie, iż wynik uzyskany za pomocą urządzenia pomiarowego trzeba pomniejszyć o błąd pomiaru wynoszący 0,03 mg/dm<sup>3</sup><sup>418</sup>. Badanie wydychanego powietrza stanowi pośrednią analizę krwi przepływającej przez pęcherzyki płucne, gdyż spożyty przez daną osobę alkohol jest resorbowany z przewodu pokarmowego do krwi, a wraz z nią do wszystkich tkanek i płynów ustrojowych. W pęcherzykach płuc następuje fizjologiczna wymiana gazowych oraz lotnych składników krwi i znajdującego się tam powietrza, przy czym wymiana ta odbywa się zgodnie z prawami fizyki. Zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu pozostaje w ścisłym związku proporcjonalnym z jego zawartością we krwi- im wyższy poziom alkoholu we krwi, tym większa jego zawartość w wydychanym powietrzu<sup>419</sup>. W literaturze ocenia się, iż za

---

<sup>416</sup> Por. Wyrok SN z dnia 15.2.1989 r., VI KZP 10/88, OSNKW 1989, nr 3-4, poz. 19; wyrok SN z dnia 3.12.1992 r., II KRN 204/92, Legalis Nr 27902 z głosem R.A. Stefańskiego, Pal. 1993, Nr 5-6, s. 105-108.

<sup>417</sup> Na pomiar stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu przy użyciu elektronicznych urządzeń pomiarowych ma wpływ wiele czynników, które jednak nie mogą zostać uwzględnione w trakcie wzorcowania, bądź kalibracji. Wyróżnia się kilka klas analizatorów, które różnią się między sobą metodą analityczną stosowaną do wyznaczenia stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu oraz warunkami ich stosowania. W przypadku wyników badań stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu wskazana jest duża ostrożność, gdyż wpływ na wynik pomiaru może mieć m.in. temperatura organizmu badanego, czy też długotrwały jego kontakt z pewnymi substancjami, w tym rozpuszczalnikami, farbami olejnymi, benzyną itd. Por. D. Zuba, Problematyka prawna analizatorów do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu, Prok. i Pr. 2004, nr 4, s. 49-58; W. Gubała, Wiarygodność analizy powietrza wydychanego na zawartość alkoholu, Prok. i Pr. 1995, nr 1, s. 78-84; W. Gubała, W. Gut, Przypadek sprzeczności między wynikiem badania trzeźwości za pomocą Alcomatu, a wynikiem laboratoryjnej analizy próby krwi, AMSiK 1994, nr 44, s. 203-205. W przypadku rozbieżności wartości pomiarów stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu wyjaśnienie przyczyn takiego stanu rzeczy nie może być wynikiem intuicyjnego ustalenia, bo wymaga wiedzy specjalnej. Por. Wyrok SN z dnia 15.10.2008 r., IV KK 116/08, Legalis Nr 117199.

<sup>418</sup> Wyrok SN z dnia 3.11.2010 r., IV KK 165/10, OSNwSK 2010, nr 1, poz. 2143; wyrok SO w Tarnowie z dnia 12.1.2002 r., II Waz-I.1/02, KZS 2002, nr 1, poz. 25. W wypadku przeprowadzania badań na okoliczność zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu przy użyciu więcej niż jednego urządzenia kontrolno-pomiarowego należy, przy konfrontacji wyników pomiarów, zwrócić uwagę na możliwość podania wyniku pomiaru w różnych jednostkach. Zob. Wyrok SN z dnia 14.4.2010 r., III KK 381/09, OSNwSK 2010 nr 1, poz. 761.

<sup>419</sup> Zob. K. Łuczarski, Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej, Wrocław 2005, s. 152; R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015; tenże, Prawnokarna ocena stanu nietrzeźwości w ruchu drogowym, Prok. i Pr. 1999, nr 3, s. 36; B. Hołyst, Bezpieczeństwo społeczeństwa..., s. 521. Bardziej szczegółowo zagadnienie badania zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu omówili m.in. J. Markiewicz, Alcomat Siemens- nowe rozwiązanie dla doraźnej kontroli trzeźwości,

pomocą analizy wydychanego powietrza możemy uzyskać przy zachowaniu odpowiednich warunków pomiaru wynik bardzo zbliżony do tego, jaki otrzymuje się w bezpośredniej laboratoryjnej analizie próby krwi<sup>420</sup>. Niektórzy autorzy wskazują, że ustalenie zawartości alkoholu za pomocą badania wydychanego powietrza, a więc badania krwi tętniczej pęcherzyków płucnych, dokonuje się metodą, która jest bardziej miarodajnym wskaźnikiem zaburzeń psychomotorycznych, a więc „narażenia mózgu na alkohol” niż bezpośrednie badanie krwi przy pomocy materiału pobranego z żyły łokciowej<sup>421</sup>.

Zgodnie z art. 129i ust. 1 ustawy- Prawo o ruchu drogowym badanie w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu przeprowadza się przy użyciu urządzeń elektronicznych dokonujących pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu, zatem badaniu takiemu nadano pierwszorzędne znaczenie<sup>422</sup>. Unormowania wynikające z ust. 1 nie stosuje się natomiast, jeżeli stan osoby podlegającej badaniu uniemożliwia jego przeprowadzenie urządzeniem elektronicznym lub osoba ta odmawia poddania się takiemu badaniu. W takim przypadku ustalenie zawartości w organizmie alkoholu następuje na podstawie badania krwi lub moczu (art. 129i ust. 2 p.r.d.). Badanie w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu może być przeprowadzone również w razie braku zgody kierującego, o czym należy go uprzedzić. W razie uczestnictwa w wypadku drogowym, w którym jest zabity lub ranny przeprowadzenie badania na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu u kierującego pojazdem jest obowiązkowe<sup>423</sup>. Osobami uprawnionymi do przeprowadzenia badania na zawartość alkoholu w organizmie jest Policja, natomiast w odniesieniu do kierujących pojazdami Sił Zbrojnych uprawnienia Policji przysługują Żandarmerii Wojskowej oraz wojskowym organom porządkowym (art. 129 ust. 2 pkt 3 i ust. 4 p.r.d.). Badania poziomu zawartości alkoholu w organizmie mogą ponadto przeprowadzać inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego (art. 129a ust. 2 p.r.d.),

---

ZW 1985, nr 3, s. 16; J. Markiewicz, W. Gubała, Kilka uwag w sprawie analizy stężenia alkoholu w powietrzu wydychanym w związku z glosą dr W. Grzeszczyka, PP 1990, nr 4-5, s. 55; W. Gubała, O alkoholologii sądowej (uwagi biegłego), Pal. 1991, nr 1-2, s. 44; tenże, Toksykologia alkoholu. Wybrane zagadnienia, Kraków 1997, s. 42-46.

<sup>420</sup> W. Gubała, Ekspertyza alkoholologiczna..., s. 329.

<sup>421</sup> Por. W. Gubała, Wiarygodność analizy powietrza wydychanego na zawartość alkoholu, Prok. i Pr. 1995, nr 1, s. 79; S. Joachimiak, Głosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 14 listopada 2013 r., sygn. V KK 137/13, w sprawie sposobu badania stanu nietrzeźwości i określania stężenia alkoholu w organizmie kierowcy, PnD 2015, nr 4, s. 10.

<sup>422</sup> R.A. Stefański, Wypadek w komunikacji..., s. 69.

<sup>423</sup> B. Hołyst, Bezpieczeństwo społeczne..., s. 522.

funkcjonariusze Straży Granicznej oraz funkcjonariusze organów celnych (art. 129 ust. 4a p.r.d.)<sup>424</sup>.

Warunki oraz sposób przeprowadzania badań na zawartość alkoholu określa ustawa z dnia 26.10.1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi. Ustawa ta stanowi jednoznacznie, iż badania takie mogą zostać dokonane, jeżeli zachodzi podejrzenie, że przestępstwo lub wykroczenie zostało popełnione po spożyciu alkoholu (art. 47 ust. 1). Przy ocenie stanu prawnego w przedmiotowym zakresie, trzeba ponadto uwzględnić rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 6.5.1983 r. w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu w organizmie<sup>425</sup>, które zostało wydane na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 47 ust. 2 wyżej wymienionej ustawy<sup>426</sup>. Rozporządzenie to precyzuje warunki i sposób dokonywania badań koniecznych do ustalenia zawartości alkoholu w organizmie m.in. w przypadku osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia w stanie po spożyciu alkoholu<sup>427</sup>. Wspomniane badania mogą obejmować analizę wydychanego powietrza, krwi lub moczu. Warto zauważyć, iż w świetle § 3 ust. 4 cyt. rozporządzenia badanie wydychanego powietrza powinno być w miarę możliwości przeprowadzone przed innymi badaniami na zawartość alkoholu w organizmie. W rozporządzeniu określone zostały metody przeprowadzania badań: -wydychanego powietrza (za pomocą probierza trzeźwości poprzez przedmuchiwanie go przez osobę poddaną badaniu - § 4), -krwi (polegające na przeprowadzeniu analizy około 5 cm<sup>3</sup> krwi pobranej z żyły osoby poddanej badaniu metodą chromatografii gazowej lub metodą enzymatyczną albo mikrometodą Widmarka<sup>428</sup> - § 5),

---

<sup>424</sup> Strażnicy gminni (miejscy), strażnicy leśni oraz funkcjonariusze Straży Parku nie posiadają uprawnień do dokonywania badań trzeźwości, jednakże na podstawie regulacji art. 129f p.r.d. formacje te w związku z wykonywaniem czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego mają obowiązek do czasu przybycia Policji uniemożliwić kierowanie pojazdem osobie, co do której istnieje uzasadnione podejrzenie, że znajduje się ona w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu.

<sup>425</sup> Dz. U. Nr 25, poz. 117.

<sup>426</sup> D. Zuba, Zasady przeprowadzania pomiarów stężenia alkoholu oraz opiniowania w sprawach trzeźwości-omówienie, Prok. i Pr. 2005, nr 4, s. 117 i n.

<sup>427</sup> Zgodnie z § 4 pkt 3 cyt. rozporządzenia osobą zobowiązaną do pobrania krwi do badań na zawartość alkoholu jest lekarz lub na jego zlecenie pracownik medyczny służby zdrowia. Generalnie, lekarz musi przystąpić do pobrania krwi również w sytuacji, gdy dana osoba odmawia poddania się badaniu. Lekarz ma prawo odmówić pobrania krwi od podejrzanego jedynie w wyjątkowych okolicznościach, gdy czynność ta spowodowałaby zagrożenie dla zdrowia lub życia badanego. Zapis o odstąpieniu od pobrania krwi wraz z podaniem przyczyny, należy zamieścić w odpowiednim protokole. Por. Cz. Żaba, P. Świdorski, Z. Żaba, A. Teżyk, Prawno-lekarskie aspekty pobierania próbek krwi od nietrzeźwych kierowców, PnD 2010, nr 1, s. 45.

<sup>428</sup> Pobrania krwi z żyły osoby badanej na zawartość alkoholu dokonuje lekarz, bądź na jego wyraźne polecenie- pracownik medyczny zakładu służby zdrowia lub izby wytrzeźwień. W przypadku żołnierzy będących w czynnej służbie wojskowej albo osób zatrudnionych w jednostce wojskowej lub jednostce resortu spraw wewnętrznych, krew pobiera lekarz lub inny pracownik medyczny wojskowej służby zdrowia lub służby



-moczu<sup>429</sup> (polegające na przeprowadzeniu analizy moczu osoby poddanej badaniu metodą chromatografii gazowej lub metodą enzymatyczną albo mikrometodą Widmarka - § 6). Nie wszystkie z podanych w rozporządzeniu metod ustalania zawartości alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa stosowane są do dnia dzisiejszego. W szczególności probierze trzeźwości zostały wyparte przez urządzenia elektroniczne, dokonujące pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu<sup>430</sup>.

Warto zwrócić również uwagę na zarządzenie nr 496 Komendanta Głównego Policji z dnia 25.5.2004 r. w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu<sup>431</sup> oraz zarządzenie Nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25.6.2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów<sup>432</sup>. Oba akty mają charakter pomocniczy i dotyczą dokonywania badań przez policjantów na zawartość alkoholu w organizmie<sup>433</sup>, aczkolwiek należy wyraźnie podkreślić, iż Komendant Główny Policji nie jest w świetle Konstytucji RP organem uprawnionym do stanowienia prawa powszechnie obowiązującego w Polsce. Należy również wspomnieć o Zasadach przeprowadzania pomiarów stężenia alkoholu oraz opiniowania w sprawach trzeźwości, zatwierdzonych dnia 26 listopada 2004 r. przez Zarząd Główny Polskiego Towarzystwa Medycyny Sądowej i Kryminologii<sup>434</sup>, w których przewidziano, że wartość stężenia alkoholu należy podawać w opinii w promilach (gramach alkoholu na litr krwi), z tym że wartość etanolu podaje się z dokładnością do drugiego (setnego) miejsca po przecinku, zarówno w opisie cyfrowym, jak i słownym. Ustalono w nich ponadto sposób zaokrąglania tysięcznych przez opiniujących przy podawaniu w promilach stężenia alkoholu<sup>435</sup>.

---

zdrowia MSW. Zob. P. Majewski, *Nietrzeźwość jako znamię czynu zabronionego. Rys historyczny*, PnD 2015, nr 4, s. 64.

<sup>429</sup> W art. 115 § 16 KK nie zostało wyszczególnione kryterium zawartości alkoholu w moczu, o którego analizie mowa jest zarówno w rozporządzeniu Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 6 maja 1983 r. w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu w organizmie, jak i w prawie o ruchu drogowym. Nie wyklucza to oczywiście posługiwania się badaniami moczu dla ustalania stanu nietrzeźwości. Uzyskany w ten sposób wynik będzie trzeba jednak odpowiednio przeliczyć, tak aby można było go odnieść do jednego z kryteriów przewidzianych w komentowanym przepisie. Por. R.A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. Stefański, Legalis 2015.

<sup>430</sup> R.A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. Stefański, Legalis 2015.

<sup>431</sup> Dz.Urz. KGP nr 9, poz. 40 ze zm.

<sup>432</sup> Dz.Urz. KGP Nr 13, poz. 100 ze zm.

<sup>433</sup> W § 6 ust. 2 zarządzenia nr 496 Komendanta Głównego Policji z dnia 25.5.2004 r. w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu określono m.in., że wynik każdego pomiaru wskazanego przez urządzenie pomiarowe należy wpisać do protokołu z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku, z zaznaczeniem wyraźnie typu urządzenia i jednostki pomiarowej, w jakiej jest wyskalowane.

<sup>434</sup> *Prok. i Pr.* 2005, nr 4, s. 149-179.

<sup>435</sup> D. Zuba, *Zasady przeprowadzania pomiarów...*, s. 117-123.

Wpływ alkoholu jest różny w zależności od jego fazy działania. Wyróżnia się trzy fazy:

- 1) wchłaniania, w czasie której stężenie alkoholu we krwi narasta, gdyż proces wchłaniania następuje szybciej niż spalania;
- 2) równowagi (wyrównania stężeń);
- 3) eliminacji, kiedy stężenie alkoholu we krwi maleje na skutek spalania i częściowego wydalania<sup>436</sup>.

W literaturze wskazuje się, że najsilniejsze działanie alkoholu zaznacza się w fazie pierwszej, z kolei najłabsze- w trzeciej, mimo zbliżonego stężenia we krwi. Zjawisko to określa się mianem efektu Mellanby'ego. Polega ono na adaptacji tkanki nerwowej w obecności alkoholu- przy narastającej ilości alkoholu we krwi tkanka ta reaguje silniej niż przy obniżaniu stężenia alkoholu w organizmie<sup>437</sup>. W definicji stanu nietrzeźwości uwzględnione zostały fazy wchłaniania alkoholu i wynikające z nich różnice. Ustawodawca używa słów „przekracza” alternatywnie do „prowadzi do” stężenia przekraczającego określone wartości. Ten ostatni przypadek dotyczy osób, które spożywały alkohol niedawno i w czasie zdarzenia znajdowały się dopiero w pierwszej fazie- wchłaniania, czyli w takim momencie, gdy nie cały alkohol przeniknął z przewodu pokarmowego do krwioobiegu. Stężenie alkoholu po wypadku może wówczas jeszcze wzrastać i niemożliwe jest dokładne ustalenie, ile alkoholu znajdowało się w organizmie sprawcy w momencie zdarzenia<sup>438</sup>. Rozwiązanie przyjęte przez ustawodawcę w założeniu ma wychodzić naprzeciw trudnościom dowodowym, mogącym powstać w praktyce, gdy krew zostanie pobrana w krótkim okresie po spożyciu alkoholu w związku z zaistniałym wypadkiem<sup>439</sup>. Sprzyja ono bardziej obiektywnej ocenie stanu nietrzeźwości oraz przeciwdziała coraz bardziej powszechnemu zjawisku tzw. nadpicia wśród sprawców wypadków drogowych, a także tłumaczeniu, że spożywali alkohol tuż przed wypadkiem<sup>440</sup>. Kryterium uwzględniające przy ustalaniu stanu nietrzeźwości fazy wchłaniania nazwane jest kryterium prospektywnym<sup>441</sup>. Sformułowanie „prowadzi do” umożliwi przyjęcie, że sprawca był w chwili zdarzenia w stanie

---

<sup>436</sup> R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015; tenże, Przepisy przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu..., s. 351-352.

<sup>437</sup> A. Gaberle, Wypadki drogowe..., s. 85.

<sup>438</sup> Por. R. Citowicz, (w:) Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz do art. 117-221, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2013, s. 419; R.A. Stefański, Przepisy przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu..., s. 349.

<sup>439</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 152-153.

<sup>440</sup> R.A. Stefański, Nowe określenie „stanu nietrzeźwości” i „stanu po użyciu alkoholu”, PS 1993, nr 2, s. 54; tenże, Przepisy przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, (w:) System Prawa Karnego. Tom 8. Przepisy przeciwko państwu i dobrom zbiorowym, red. L. Gardocki, Warszawa 2013, s. 379.

<sup>441</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów ..., s. 597.

nietrzeźwości, jeżeli spożył alkohol w takiej ilości, że po pełnej absorpcji nastąpi przekroczenie stanu nietrzeźwości<sup>442</sup>. W doktrynie zauważa się, iż w takim przypadku decydujący staje się nie tyle rzeczywisty stan nietrzeźwości, który istniał w czasie popełnienia czynu, ale stan przyszły, a tym samym- domniemany<sup>443</sup>. W literaturze zaznacza się wyraźnie, że wczesna faza wchłaniania alkoholu cechuje się „uderzeniem” alkoholu w organizm człowieka, w jego układ nerwowy, powodując niejednokrotnie silniejsze skutki niż późniejsza faza wchłaniania, gdy mechanizmy adaptacyjne zdążą już go skompresować<sup>444</sup>.

Innego rodzaju wątpliwości budzi ustalanie stanu nietrzeźwości za pomocą badań retrospektywnych, które wiążą się z upływem czasu od spożycia alkoholu. Stan nietrzeźwości sprawcy w chwili popełnienia przestępstwa komunikacyjnego można ustalić także w wyniku badań przeprowadzonych po pewnym czasie, a więc nie bezpośrednio po spowodowaniu krytycznego zdarzenia. W szczególności ma to istotne znaczenie w przypadku sprawcy wypadku drogowego, gdy dopuścił się ucieczki z miejsca zdarzenia<sup>445</sup>. Przy ustaleniu stanu nietrzeźwości w wyniku badań retrospektywnych przyjmuje się powszechnie, że wydalana ilość alkoholu wynosi średnio 0,1 do 0,2 promila na godzinę<sup>446</sup>. Konieczne jest w takich przypadkach co najmniej dwukrotne pobranie krwi w odstępie 1 godziny. Dzięki tak uzyskanym wynikom możliwe okazuje się dokonanie porównania, które pozwala ustalić czy stężenie alkoholu rośnie (faza wchłaniania), nie zmienia się (faza równowagi), czy też maleje (faza eliminacji)<sup>447</sup>. Warto jednak podkreślić, iż biegli wykazują daleko idącą ostrożność w formułowaniu ocen na tej podstawie z uwagi na stwierdzenie występowania w praktyce znaczących różnic<sup>448</sup>. Współczynnik wydalania alkoholu z organizmu wykazuje odmienności u poszczególnych osób, zależy nie tylko od indywidualnych właściwości podmiotu, lecz także od jego aktywności fizycznej oraz upływu czasu, zatem dowodzenie o stanie nietrzeźwości za pomocą badań retrospektywnych obciążone jest sporą możliwością błędu<sup>449</sup>. W piśmiennictwie podaje się dane, w świetle których wskaźnik spadku stężenia alkoholu we krwi jest szeroki, oscylując w indywidualnych przypadkach od 0,00 promila do nawet- 0,6

---

<sup>442</sup> R.A. Stefański, *Przestępstwa drogowe w nowym kodeksie karnym*, Kraków-Zakamycze 1999, s. 220-221.

<sup>443</sup> Z. Sienkiewicz, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 597.

<sup>444</sup> W. Gubała, *Toksykologia alkoholu. Wybrane zagadnienia*, Kraków 1997, s. 68-69.

<sup>445</sup> A. Marek, *Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna*, Warszawa 1999, s. 129.

<sup>446</sup> Taką właśnie wartość przyjął Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 28.2.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1974, nr 3-4, poz. 33, teza 7.

<sup>447</sup> Z. Sienkiewicz, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 597.

<sup>448</sup> W. Gubała, *Wybrane problemy toksykologii oraz oceny stanu nietrzeźwości*, (w:) *Problematyka prawna i techniczna wypadków drogowych*, Kraków 1995, s. 431 i n.

<sup>449</sup> Por. K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1-116 Kodeksu karnego*, Kraków-Zakamycze 1998, s. 345; N. Kłaczyńska, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2007, s. 336.

promila na godzinę<sup>450</sup>. Badania retrospekcyjne jak widać zawsze opierają się na pewnym teoretycznym modelu, a ich rezultaty są wysoce abstrakcyjne, tak że nie mogą być traktowane jako istotny dowód na okoliczność stanu nietrzeźwości. W doktrynie podkreśla się, że z dowodem tym związane jest tylko określone prawdopodobieństwo owego stanu, które wymaga gruntownej weryfikacji w postępowaniu karnym<sup>451</sup>. Często konieczne staje się wówczas ustalenie stanu nietrzeźwości na podstawie innych źródeł dowodowych, w tym m.in. zeznań świadków, którzy wskazałoby czy i ile alkoholu sprawca wypił przed zdarzeniem<sup>452</sup>.

Polski ustawodawca przyjął koncepcję sztywnego progu nietrzeźwości, który określono w sposób jednolity dla wszystkich przypadków. Stan nietrzeźwości występuje każdorazowo, gdy zawartość alkoholu w organizmie przekracza lub prowadzi do stężenia przekraczającego wartość: 0,5 promila alkoholu we krwi albo obecności w wydychanym powietrzu 0,25 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup>. Określenie progu stanu nietrzeźwości w danym kraju następuje przez przyjęcie średniej wielkości w oparciu o badanie znacznej ilości przypadków. W doktrynie podkreśla się, że na tę średnią ma wpływ wiele czynników często o charakterze lokalnym i indywidualnym, w tym m.in. ogólna odporność organizmu ludzkiego na alkohol, rodzaj konsumowanych napojów wysokowych, a także rodzaj używanych najczęściej pojazdów, ich stan techniczny, stan dróg, warunki ruchu drogowego oraz tradycje spożywania alkoholu i narodowe właściwości psychiczne<sup>453</sup>. Samo stwierdzenie przekroczenia ustalonego progu nietrzeźwości uzasadnia domniemanie, że zaistniało istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Sprawca występkę z art. 178a § 1 k.k. nie może bronić się twierdząc, że jest dobrym kierowcą i spożycie kilku drinków, nie wpłynęło znacząco na poziom jego jazdy. Ustawodawca, wprowadzając dolną granicę stanu nietrzeźwości przesądził, że wykrycie takiego stężenia alkoholu w organizmie sprawcy zasługuje na pełną dezaprobatę, gdyż oznacza wysokie ryzyko dla bezpieczeństwa w komunikacji. Stan nietrzeźwości mierzony stężeniem alkoholu jest- co należy podkreślić- pojęciem prawnym, które należy odróżniać od pojęcia stanu nietrzeźwości w sensie medycznym, opartego na innych kryteriach. Zdefiniowanie stanu nietrzeźwości w kodeksie karnym było związane z obranym modelem polityki kryminalnej, przywiązującym szczególną wagę do zwalczania przestępczości komunikacyjnej, której sprawcami są często osoby nietrzeźwe. Przyjęcie progu

---

<sup>450</sup> R.A. Stefański, Prawnokarna ocena stanu nietrzeźwości, Prok. i Pr. 1999, nr 3, s. 40.

<sup>451</sup> Zob. W. Gubała, H. Calińska, Rachunek retrospekcyjny a rzeczywistość, Pal. 1991, nr 5-7, s. 56-59; M. Kłys, W. Gubała, Kontrowersyjne problemy opiniowania o nietrzeźwości, Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii 1998, nr 2, s. 143-152; R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa 2008, s. 829-830; tenże, Prawnokarna ocena stanu nietrzeźwości..., s. 40.

<sup>452</sup> N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 336.

<sup>453</sup> A. Gubiński, J. Sawicki, Przestępstwa komunikacyjne na tle praktyki i jej potrzeb, PiP 1961, nr 7, s. 61.

stanu nietrzeźwości bez wątpienia miało na celu uproszczenie postępowania dowodowego oraz ujednoczenie ocen w przedmiocie nietrzeźwości, której granicę ustawodawca ustalił umownie na poziomie 0,5 promila<sup>454</sup>.

Kwestia wysokości progu stanu nietrzeźwości od lat stanowi temat do dyskusji. W projektach kodeksu karnego w redakcji z 1990 r. i 1991 r. zaproponowano podwyższenie dolnego progu stanu nietrzeźwości z 0,5 do 0,8 promila, która to granica została uznana za „kryterium zbliżone do standardów europejskich”<sup>455</sup>. Za podniesieniem progu nietrzeźwości do co najmniej 0,8 promila opowiada się znaczna część doktryny, wskazując, że dotychczasowy próg, tj. 0,5 promila, jest stanowczo za niski i wymaga urealnienia<sup>456</sup>. Zdaniem R.A. Stefańskiego z uwagi na zapewnienie sprawności postępowania oraz uwzględnienia zagrożenia, jakie niesie za sobą prowadzenie pojazdu przez niesprawnego z powodu spożycia alkoholu kierującego pojazdem, uzasadnione byłoby objęcie zakresem kryminalizacji jedynie sprawców całkowicie niezdolnych do bezpiecznego prowadzenia pojazdu. Autor ten postuluje kontrawencjonalizację czynu określonego w art. 178a § 1 k.k. i przeniesienie odpowiedzialności za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości do sfery wykroczeń. Przesłpstwem byłby jedynie czyn polegający na prowadzeniu pojazdu mechanicznego przez osobę, w której organizmie zawartość alkoholu przekracza 1,5 promila, określając taki stan mianem „stanu odurzenia alkoholowego”. Stefański proponuje definicję „stanu odurzenia alkoholowego”, którą należałoby umieścić w art. 115 k.k., dodając nowy przepis- § 16a o następującej treści: „Stan odurzenia alkoholem w rozumieniu tego kodeksu zachodzi, gdy: 1) zawartość alkoholu we krwi przekracza 1,5 promila albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość lub 2) zawartość alkoholu w 1

---

<sup>454</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 154.

<sup>455</sup> Argument ten nie jest do końca trafiony, gdyż przyjęte przez polskiego ustawodawcę rozwiązanie nie odbiega znacząco od tych „standardów europejskich”. Próg nietrzeźwości oparty o wartość graniczną 0,5 promila alkoholu we krwi został przyjęty poza Polską w większości państw europejskich (z pewnymi odstępstwami związanymi m.in. z wiekiem kierowcy lub jego statusem zawodowym), zaś tylko w pięciu z nich, tj. Irlandii, Luksemburgu, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii i Włoszech ustalono wyższy próg nietrzeźwości- 0,8 promila. Wymaga podkreślenia fakt, że występują państwa, m.in. Czechy, Islandia, Rumunia, Słowacja, Węgry, gdzie podchodzi się bardzo restrykcyjnie do kwestii trzeźwości kierowców, gdyż próg nietrzeźwości wynosi 0,0 promila alkoholu we krwi. Por. A. Dragan, D. M. Korzeniowska, A. Krasnowolski, R. Stawicki, Kary za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości w wybranych krajach, Kancelaria Senatu, Biuro Analiz i Dokumentacji, OT- 628, Warszawa 2014.

<sup>456</sup> Por. m.in. J. Szumski, Kontrowersje wokół tzw. progów nietrzeźwości..., s. 51; tenże, Prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu..., s. 58-59; A. Bachrach, Przesłpstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim, Warszawa 1974, s. 279-281; K. Buchała, Przesłpstwa drogowe popełnione w stanie nietrzeźwości ( Część II), NP 1960, nr 10, s. 1312-1317; tenże, Niektóre problemy stanu nietrzeźwości kierujących pojazdami, ZN ASW 1974, nr 5, s. 37; J. Sawicki, A. Flatau-Kowalska, Alkohol w prawie karnym, Warszawa 1958, s. 153-158; J. Sawicki, Karalne stany nietrzeźwości (na marginesie ustawy antyalkoholowej), PiP 1960, nr 4-5, s. 644-660.

dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza przekracza 0,75 mg albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość”<sup>457</sup>.

Za utrzymaniem dotychczasowego progu stanu nietrzeźwości przemawia bez wątplenia okoliczność, że został on dostatecznie utrwalony w świadomości społecznej. W literaturze wskazuje się, że liberalizacja polegająca na podwyższeniu tego progu może zostać odczytana przez kierowców jako swoista zachęta do picia alkoholu. W konsekwencji mogłoby to skutkować wykształceniem się negatywnej praktyki pozwalającej na różnego rodzaju spekulacje dotyczące „bezpiecznej” ilości alkoholu, którą można bezkarnie konsumować oraz okresu niezbędnego na jej spalenie przez organizm. Obliczenia tego typu nie przynoszą wymiernych rezultatów, gdyż trzeba przy nich uwzględniać tzw. czynniki indywidualne, które są odmienne w zależności od właściwości poszczególnych osób<sup>458</sup>.

Alkohol nie służy bezpieczeństwu w ruchu- to można uznać za fakt bezsporny- problem tkwi w różnym podejściu do kwestii ustalenia najbardziej odpowiedniego progu stanu nietrzeźwości. W doktrynie wskazuje się, że spożycie nawet nieznacznych dawek alkoholu może doprowadzić do niekorzystnych skutków, w tym m.in. zaburzeń w zachowaniu równowagi, pogorszenia czasu reakcji, upośledzenia uwagi, jak również błędnej oceny upływu czasu. Z kolei przyjęcie jeszcze większych dawek alkoholu może powodować inne- poważniejsze zaburzenia istotnych czynności psychomotorycznych<sup>459</sup>. W świetle wyników badań nad objawami występującymi w zależności od stężenia alkoholu we krwi stwierdzone 0,5 promila powoduje następujące zaburzenia: zmniejszenie zdolności rozpoznawania sytuacji, pobudliwość, upośledzenie koordynacji wzrokowo-ruchowej, pogorszenie ostrości widzenia i oceny odległości, opóźnienie adaptacji oka do ciemności i ruchomych źródeł światła<sup>460</sup>. Mamy zatem do czynienia z objawami dotykającymi przede wszystkim czynności wzrokowych, a warto podkreślić, że w przypadku kierujących szacuje się, że ok. 90 % informacji docierających do nich to właśnie informacje wzrokowe<sup>461</sup>. Trudno generalizować, gdyż reakcja danego organizmu na alkohol cechuje się własną specyfiką. Nie można jednoznacznie przewidzieć stopnia zakłóceń, bo jest on różny *in casu*, uwarunkowany szeregiem okoliczności indywidualnych. W doktrynie przyjmuje się, że jeżeli nawet

---

<sup>457</sup> R.A. Stefański, Kryminalizacja zachowań w ruchu drogowym, (w:) Granice kryminalizacji i penalizacji, red. S. Pikulski, M. Romańczuk-Grącka, Olsztyn 2013, s. 209.

<sup>458</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 159.

<sup>459</sup> Zob. A. Ratajczak, Stan nietrzeźwości w polskim prawie karnym, Poznań 1969, s. 23-24 oraz cyt. tam literatura.

<sup>460</sup> Alkohol i kierowca, Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych, Warszawa 2001.

<sup>461</sup> J. Krzak, Pijani kierowcy w Polsce i UE, Analizy BAS 2010, nr 14.

niewielka część osób odczuwa zaburzenia psychomotoryczne przy stężeniu 0,5 promila we krwi, to granicę tę należy utrzymać<sup>462</sup>.

Wydaje się, że najwłaściwszym wyjściem byłoby ugruntowanie w psychice kierowców następującego toku rozumowania- wypilem, więc nie siadam za kierownicę. W opinii specjalistów rzeczywiste oddziaływanie alkoholu może przebiegać u danej osoby różnie, zależy nie tylko od właściwości osobniczych, ale ponadto w dużej mierze od splotu wielu, nieszczęśliwych nieraz okoliczności. Ruch w komunikacji odznacza się nieprzewidywalnością, jest układem dynamicznym, a jeden słabszy element może zaważyć na całości- podobnie jak w grze domino zaważają się wówczas wszystkie pozostałe lawinowo. Uczestnictwo w ruchu wymaga przyjęcia na siebie odpowiedzialności za życie swoje, jak i innych osób. Zachowanie trzeźwości stanowi jedną z podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu<sup>463</sup>. Rzeczą drugorzędną jest próg stanu nietrzeźwości, stwierdzenie którego w wielu przypadkach predestynuje do poniesienia odpowiedzialności na podstawie kodeksu karnego, gdyż należy on do kwestii umownych, nałożonych odgórnie przez ustawodawcę. Nietrzeźwi sprawcy przestępstw komunikacyjnych, w szczególności wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi, muszą zmagać się z piętnem zabójcy. Dramatu tego można było niejednokrotnie uniknąć, gdyby sprawca nie spożywał alkoholu przed zajęciem miejsca za kierownicą pojazdu.

Okolicznością warunkującą przekształcenie trybu fakultatywnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w obligatoryjny jest ponadto popełnienie przestępstwa komunikacyjnego „w stanie pod wpływem środka odurzającego”. Stan ten nie był pod rządami kodeksu karnego z 1969 r. przesłanką orzekania zakazu, rozwiązanie to stanowi *novum* wprowadzone przez kodeks karny z 1997 r. Brak jest na wzór definicji „stanu nietrzeźwości” ustawowego określenia „stanu pod wpływem środka odurzającego”. Pojęcie „środek odurzający” pojawia się w ustawie z dnia 29.7.2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii<sup>464</sup>. W myśl art. 4 pkt 26 cyt. ustawy środkiem odurzającym jest każda substancja pochodzenia naturalnego lub syntetycznego działająca na ośrodkowy układ nerwowy, określona w wykazie środków odurzających stanowiącym załącznik Nr 1 do ustawy. Do środków odurzających zaliczono m.in. takie substancje jak.: acetonfina, anilerydyna, fenanyl, heroína, ziele i żywica oraz wyciągi z konopi, nalewki farmaceutyczne, kokaina, liście koki, koncentraty słomy makowej, wyciągi słomy makowej, morfina, nikomorfin, normorfina,

<sup>462</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 598.

<sup>463</sup> Szerzej na temat zasady trzeźwości w ruchu por. R.A. Stefański, Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu..., s. 295-297.

<sup>464</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 28 ze zm.

kodeina. Zasadniczą cechą tych środków powinna być zdolność do wywołania uzależnienia, euforii i nałogu, co jest uzasadnione przedmiotem, któremu mają służyć<sup>465</sup>.

W doktrynie często utożsamia się pojęcie środka odurzającego, o którym mowa w przepisach kodeksowych właśnie z jego opisem zawartym w ustawie z dnia 29.7.2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii<sup>466</sup>. Za przyjęciem definicji zawartej we wspomnianej ustawie przemawia wzgląd na konieczność zapewnienia spójności obowiązującego systemu prawa i jednolitości terminologicznej. Jeśli zatem ustawodawca choć raz zdefiniował jakieś pojęcie, powinno ono być wiążące dla innych aktów prawnych, chyba że przepisy stanowiłyby inaczej<sup>467</sup>. Warto jednak zauważyć, że ustawa o przeciwdziałaniu narkomanii, a konkretnie lista zawarta w jej załączniku Nr 1, nie obejmuje m.in. wielu leków, które z uwagi na właściwości działania są w stanie prowadzić do odurzenia, zaburzając sprawność psychomotoryczną, szczególnie ważną u osób prowadzących pojazdy. Kierowcy potrzebują stałej koncentracji, mogącej po zażyciu danego leku w istotny sposób ulec pogorszeniu. Wpływ na organizm ludzki spożytego medykamentu może być różny, zwłaszcza niebezpieczne w kontekście uczestnictwa w ruchu okazuje się ograniczenie percepcji psychomotorycznej, spowolnienie czasu reakcji, gorsza koordynacja ruchowa, mniejsza odporność na senność i zmęczenie<sup>468</sup>.

---

<sup>465</sup> Por. T. Borkowski, J. Markiewicz, Toksykologia w praktyce śledczej, Warszawa 1962, s. 73; A.P. Noyes, L.C. Kolb, Nowoczesna psychiatria kliniczna, Warszawa 1969, s. 564; T. Hanausek, Toksykomania. Zagadnienia wstępne, (w:) Narkomania, Warszawa 1972, s. 17; T., W. Hanausek, Narkomania. Stadium kryminologiczno-kryminalistyczne, Warszawa 1976, s. 74.

<sup>466</sup> Por. m.in. K. Buchała, Zbiegnięcie kierującego pojazdem mechanicznym z miejsca zdarzenia (w:), Rozważania o prawie karnym. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Aleksandra Ratajczaka, red. A. Szwarz, Poznań 1999, s. 48; tenże, (w:) Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do art. 117-277, red. A. Zoll, Zakamycze 1999, s. 404-405; M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, Odpowiedzialność karna za spowodowanie wypadku komunikacyjnego w świetle regulacji nowego kodeksu karnego z 1997 r. (Cz. I), Pal. 1999, nr 3-4, s. 35-51; tychże, Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia w świetle nowelizacji kodeksu karnego z 12 lipca 1995 r. (Cz. II), Pal. 1996, nr 5-6, s. 42; O. Górniok, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski i in., Kodeks karny. Komentarz, Tom III, Gdańsk 2005, s. 138; G. Bogdan, (w:) A. Barczak-Oplustil, G. Bogdan, Z. Cwiąkański, M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, J. Majewski, J. Raglewski, M. Rodzynkiewicz, M. Szewczyk, W. Wróbel, A. Zoll, Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz, T. 2, Kraków 2006, s. 478; L. Gardocki, Prawo karne, Warszawa 2006, s. 241 (autor odstąpił od tego stanowiska w kolejnych wydaniach); E. Kunze, Przystępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a KK), (w:) Nauka wobec współczesnych zagadnień prawa karnego w Polsce. Księga pamiątkowa ofiarowana Prof. A. Tobisowi, red. B. Janiszewski, Poznań 2004, s. 155; K. Krajewski, Pojęcie środka odurzającego na gruncie kodeksu karnego, PiP 2003, nr 11, s. 33-35; A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2010, s. 421-422; J. Piórkowska-Fliegier, (w:) T. Bojarski, A. Michalska-Warias, J. Piórkowska-Fliegier, M. Szewczyk, Kodeks karny. Komentarz, red. T. Bojarski, Warszawa 2006, s. 318; A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2006, s. 116 i 352; J. Lachowski, A. Marek, Prawo karne. Zarys problematyki, Warszawa 2013, s. 184; G. Bogdan, (w:) Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Komentarz do art. 117-277, red. A. Zoll, Warszawa 2013, s. 528; W. Kotowski, Przystępstwa drogowe..., s. 71-72; M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Mozgawa, Warszawa 2015, s. 471.

<sup>467</sup> K. Krajewski, Pojęcie środka odurzającego..., s. 33-35.

<sup>468</sup> Por. m. in. B. Hołyst, Wiktymologia wypadków drogowych, (w:) I Międzynarodowa Konferencja naukowa na temat „Prawno-ekonomiczne i techniczne aspekty bezpieczeństwa w komunikacji drogowej”. Materiały Konferencyjne, red. K. Lejda i K. Rajchel, Rzeszów 1997, s. 82; L. Grzegorzczak, (w:) L. Grzegorzczak, K. Chyc,



Wielu przedstawicieli nauki prawa karnego twierdzi w związku z tym, że zakres znaczeniowy pojęcia „środek odurzający” występujący na gruncie kodeksu karnego jest inny (szerszy) od określonego w ustawie o przeciwdziałaniu narkomanii<sup>469</sup>. Definicję legalną zawartą w innej ustawie należy uwzględnić tylko wówczas, gdy ma ona podstawowe znaczenie dla danej dziedziny<sup>470</sup>. W wykładni prawa dopuszcza się jednak możliwość nadawania temu samemu zwrotowi odmiennych znaczeń w różnych normach tego samego systemu prawa<sup>471</sup>. Definicja zamieszczona w art. 4 pkt 26 u.p.n. została ustalona na użytek ustawy, co wynika z treści samego przepisu art. 4 *in principio*, poza tym zaliczenie określonej substancji do kategorii środków odurzających oparte jest na potencjale uzależnienia i przydatności do nadużywania<sup>472</sup>. Przepisy przewidujące ochronę bezpieczeństwa w komunikacji (w tym m.in. art. 42 § 2 i 3 k.k.) dotyczą nie tylko skrajnych przypadków, gdy dana osoba nagminnie nadużywa środków odurzających, ponieważ wystarczy, że choć raz weźmie jakąkolwiek szkodliwą substancję, zaburzającą prawidłowe zdolności psychofizyczne ludzkiego organizmu. Bezpieczeństwo ruchu wymaga pójścia o krok dalej- eliminowania z uczestnictwa w ruchu każdej jednostki, która niezależnie od sposobu wprawiła się w stan o zakłóconych czynnościach psychomotorycznych. Bez znaczenia pozostaje nadużywanie przez sprawcę środków odurzających, czy też fakt wykształcenia się uzależnienia, które wprawdzie może zaistnieć, jednakże *ratio legis* przepisów związanych z ochroną bezpieczeństwa w

---

M. Walaszek, Medycyna ruchu drogowego. Zagadnienia wybrane, Warszawa 1974, s. 204; A. Korsak, Zdrowie za kierownicą. Higiena. Szkodliwość. Wypoczynek. Wypadek, Warszawa 1981, s. 112-120; W. Moszyński, J. Polony, Użycie leku przez kierowcę a wypadek drogowy, SKKiP 1977, t. 6, s. 147-149.

<sup>469</sup> Por. m. in. R. A. Stefański, Prawna ocena stanów związanych z używaniem środków odurzających w ruchu drogowym, Prok. i Pr. 1999, nr 4, s. 19-20; tenże, Przepisy przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz, Warszawa 2000, s. 371-372; tenże, (w:) Kodeks karny. Komentarz, t. 1, red. A. Wąsek, Warszawa 2006, s. 598-601; tenże, Środek odurzający w rozumieniu kodeksu karnego, PnD 2007, nr 4, s. 8-17; tenże, Wykroczenia drogowe. Komentarz, Warszawa 2011, s. 322 i n.; tenże, The concept „state under the influence of an intoxicating substance”. Legal aspects, Pojęcie „stan pod wpływem środka odurzającego”. Aspekty prawne, Problems of Forensic Sciences 2009, vol. LXXX, s. 397-398; tenże, Prawo karne materialne. Część szczególna, Warszawa 2009, s. 196; tenże, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 344-345 i s. 1052-1053; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 262-264; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System prawa karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 600-601; T. Huminiak, Stan „pod wpływem środków odurzających” i stan „po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” u kierującego pojazdem, PnD 2004, nr 3, s. 5-16; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 166-167; A. Skowron, Jeszcze raz krytycznie o „środkach działających podobnie do alkoholu”, PnD 2004, nr 11, s. 17; M. Kała, Środki działające podobnie do alkoholu w organizmie kierowcy, PnD 2004, nr 11; R. Góral, Kodeks karny. Praktyczny komentarz z orzecnictwem, Warszawa 2005, s. 86.

<sup>470</sup> M. Zieliński, Wykładnia prawa. Zasady. Reguły. Wskazówki, Warszawa 2002, s. 311.

<sup>471</sup> K. Opałek, J. Wróblewski, Zagadnienia teorii prawa, Warszawa 1969, s. 247.

<sup>472</sup> R. A. Stefański, Prawna ocena stanów..., s. 19-20.

komunikacji przemawia za kryminalizacją popełniania przestępstwa komunikacyjnego po każdym spożyciu substancji mogącej wywołać stan odurzenia<sup>473</sup>.

Należy przychylić się do stanowiska wyrażonego przez R.A. Stefańskiego, który ujmuje szerzej pojęcie „środka odurzającego” występujące w kodeksie karnym, obejmując tym określeniem nie tylko substancje bezpośrednio wymienione w załączniku Nr 1 do ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii, ale ponadto- inne środki, o ile podobnie negatywnie wpływają na ośrodkowy układ nerwowy, wywołując stan odurzenia<sup>474</sup>. Podobnie wypowiedział się Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 27.7.2005 r.<sup>475</sup>, w której stwierdził, że: „Pojęcie środka odurzającego w rozumieniu art. 178a KK obejmuje nie tylko środki odurzające wskazane w ustawie z 29.7.2005 roku o przeciwdziałaniu narkomanii, lecz również inne substancje pochodzenia naturalnego lub syntetycznego, działające na ośrodkowy układ nerwowy, których użycie powoduje obniżenie sprawności w zakresie kierowania pojazdem”. Wyłączenie z zakresu pojęcia „środek odurzający” pewnych substancji psychotropowych, czy też środków zastępczych i niektórych leków pozostawałoby w sprzeczności z kryminalno-politycznym celem wprowadzenia tego terminu do ustawodawstwa karnego. Wydaje się, że nieracjonalne byłoby penalizowanie w prawie karnym stanów związanych z użyciem przez kierującego tylko niektórych środków oddziałujących negatywnie na ośrodkowy układ nerwowy<sup>476</sup>.

Można uznać za aktualne stanowisko Sądu Najwyższego zaprezentowane w uchwale z dnia 15.2.1973 r.<sup>477</sup>, w której Sąd Najwyższy słusznie zaliczył do środków odurzających „także inne środki, które wywołują stan odurzenia i mogą spowodzić ujemne skutki dla fizycznego lub psychicznego zdrowia ludzkiego”. Każdego roku na rynek wchodzi wiele nowych leków (psychotropowych i ich pochodnych, przeciwbólowych, przeciwgorączkowych), w szczególności zażyte w nadmiernej ilości, powodują one obniżenie

---

<sup>473</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 600; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 166; K. Łucarz, A. Muszyńska, Pojęcie środka odurzającego w prawie karnym, PiP 2008, nr 6, s. s. 98.

<sup>474</sup> R. A. Stefański, Prawna ocena stanów..., s. 19-20; tenże, Przesłanki przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu..., s. 371-372; tenże, (w:) Kodeks karny..., s. 345.

<sup>475</sup> I KZP 36/06, OSNKW 2007, nr 3, poz. 21 z aprobowanymi głosami do tej uchwały R.A. Stefańskiego, PiP 2007, nr 8, s. 130-135; T. Huminiaka, PnD 2007, nr 6, s. 5-12; R. Małka, WPP 2007, nr 4, s. 96-100; K. Wojtanowskiej, Prok. i Pr. 2008, nr 12, s. 141-153; K. Łucarz, A. Muszyńskiej, PS 2008, nr 3, s. 122-128; J. Dąbrowskiego, WPP 2009, nr 2, s. 128-133, a także częściowo krytyczną głosem G. Kachela, GSP Prz. Orz. 2008, nr 2, s. 139-142 i krytyczną głosem A.T.Olszewskiego, Prok. i Pr. 2008, nr 12, s. 154-159 oraz aprobowanymi uwagami R.A. Stefańskiego, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego i prawa wykroczeń za 2007 r., WPP 2008, nr 1, s. 133-137. Por. także Postanowienie SN z dnia 28 marca 2007 r., II KK 147/06, KZS 2007, nr 9, poz. 9.

<sup>476</sup> Por. T. Huminiak, Stan „pod wpływem środków ...”, s. 9; R.A. Stefański, Prawo karne..., s. 196. Zob. także Postanowienie SN z dnia 28.3.2007 r., II KK 147/06, Biul. PK 2007, nr 9, poz. 1.2.9.

<sup>477</sup> VI KZP 78/72, OSNKW 1973, nr 5, poz. 57. Por. także Z. Huziuk, Aktualne problemy narkomanii w Polsce, PP 1980, nr 1, s. 45; S. Redo, Narkomania. Aspekty prawnokarne i kryminologiczne, Toruń 1979, s. 54.

sprawności psychomotorycznej, stanowiąc zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji. Występują ponadto szczególnie groźne środki, których skład i oddziaływanie na ośrodkowy układ nerwowy nie zostało dokładnie zbadane, są to tzw. dopalacze- przedmioty „kolekcjonerskie”, które zażyte mogą nieraz w istotny sposób zaburzać czynności psychomotoryczne. Trudno byłoby związku z tym stworzyć zamknięty katalog substancji, mogących wywołać stan odurzenia. Negatywny wpływ na działanie ośrodkowego układu nerwowego mają nie tylko środki, których obrót jest reglamentowany, ale także takie, które wskutek określonego sposobu użycia mają takie same właściwości odurzające jak uznane za odurzające przez ustawę o przeciwdziałaniu narkomanii<sup>478</sup>.

Poza „stanem pod wpływem środka odurzającego”- sformułowaniem wykreowanym na potrzeby kodeksu karnego, w obrocie prawnym można spotkać się ze „stanem po użyciu podobnie działającego środka” oraz „stanem pod wpływem podobnie działającego środka”. Stwierdzenie tych ostatnich stanów warunkuje odpowiedzialność w oparciu o regulację kodeksu wykroczeń. Odróżnienie „stanu pod wpływem środka odurzającego” od „stanu po użyciu podobnie działającego środka” w praktyce może nie być zadaniem łatwym z uwagi na brak jasnych wskaźników określających oba te stany. Zagadnienie to wzbudza w doktrynie wiele kontrowersji. Wyklarowały się trzy stanowiska, poszukujące rozwiązania problemu ustalenia kryteriów rozróżnienia stanów związanych ze spożyciem substancji psychoaktywnych, niebędących jednak alkoholem.

Pierwsze z nich stanowi, iż różnica między „stanem pod wpływem środka odurzającego” a „stanem po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” ma charakter jakościowy, a nie ilościowy. Zwolennicy tej teorii<sup>479</sup> wyraźnie podkreślają, że stan po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu zachodzi w razie wprowadzenia do organizmu nieaktywnego metabolitu, a ujawnienie aktywnej formy związków działających podobnie do alkoholu potwierdzałoby stan pod wpływem środka odurzającego<sup>480</sup>. W świetle drugiego

---

<sup>478</sup> Por. R.A. Stefański, Prawna ocena stanów..., s. 18; T. Huminiak, Stan „pod wpływem środków...”, s. 5-16; tenże, Jeszcze o pojęciu "środka działającego podobnie do alkoholu", PnD 2004, nr 7, s. 18-27.

<sup>479</sup> Należy zwrócić uwagę na brak konsekwencji zwolenników tego poglądu, skoro stwierdzają, że dla opiatów, amfetamin, kokainy i tetrahydrokannabinoli analityczne udowodnienie stanu pod wpływem środka odurzającego wymaga wykazania we krwi aktywnych związków lub metabolitów tych środków, a dla bezodiazepin i innych środków działających podobnie do alkoholu, że wystąpił związek przyczynowy między przyjętym lekiem a obniżeniem sprawności psychomotorycznej, co wymaga przeprowadzenia licznych, wielokierunkowych badań, przede wszystkim identyfikacji benzodiazepiny i jej metabolitu, a ponadto wyznaczenia stężeń tych substancji. W doktrynie ponadto poddaje się w wątpliwość zasadność penalizacji zachowań, w przypadku gdy u sprawcy stwierdzono obecność nieaktywnego środka odurzającego, skoro środek taki nie oddziałuje negatywnie na organizm. Zob. R.A. Stefański, Wykroczenia drogowe. Komentarz, Kraków 2011, s. 326.

<sup>480</sup> Por. W. Marcinkowski, Zakresy ustawowych znamion niektórych przestępstw i wykroczeń komunikacyjnych, WPP 2002, nr 1, s. 41; M. Kała, Środki działające podobnie do alkoholu w organizmie kierowcy, PnD 2004, nr 11, s. 48; tenże, Środki podobnie działające do alkoholu. Zagadnienia analityczne i

stanowiska oba omawiane stany są ze sobą tożsame, przy czym zarówno w jednym, jak i drugim stanie istotne jest tylko wprowadzenie środka do organizmu, a realny wpływ tego środka na zdolności psychomotoryczne jest prawnie indyferentny. Brak znamion ilościowych daje podstawę do twierdzenia, że ustawodawca przy konstruowaniu znamiona występku z art. 178a k.k., zapomniał, że takie samo zachowanie - w zakresie użycia środka odurzającego - jest już zabronione przez art. 87 § 1 lub 2 k.w.<sup>481</sup> W literaturze ocenia się, iż w ten sposób została naruszona dyrektywa interpretacyjna zakazująca nadawania różnym zwrotom tego samego znaczenia (zakaz wykładni synonimicznej)<sup>482</sup>. Trzecie prezentowane w doktrynie stanowisko wydaje się najbardziej racjonalne, gdyż stanowi, że różnica między „stanem pod wpływem środka odurzającego” i „stanem po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” ma charakter ilościowy. Oba stany charakteryzuje odmienny stopień intoksykacji, a różnica sprowadza się do wpływu wywartego przez dany środek na organizm<sup>483</sup>.

Należy zwrócić uwagę, że Sąd Najwyższy opowiedział się za tym ostatnim stanowiskiem, stwierdzając, że „Stanem pod wpływem środka odurzającego jest taki stan, który wywołuje- w zakresie oddziaływania na ośrodkowy układ nerwowy, zwłaszcza zakłócenia czynności psychomotorycznych- takie same skutki jak spożycie alkoholu powodujące stan nietrzeźwości”<sup>484</sup>. Stan „pod wpływem środka odurzającego”, stanowiąc cechą *ex lege* wpływającą na zaostrzenie odpowiedzialności jest w swej istocie zbliżony do stanu nietrzeźwości. Różni je przyczyna wywołania zaburzeń psychomotorycznych- przy stanie nietrzeźwości jest to zawsze alkohol, zaś w przypadku stanu pod wpływem środka odurzającego- inny środek. Spożycie przez uczestników ruchu substancji psychoaktywnych, niezależnie czy będzie to alkohol, czy też inny środek, prowadzi do poważnego obniżenia ich sprawności psychofizycznej, zwiększając jednocześnie prawdopodobieństwo spowodowania kolizji. W odniesieniu do alkoholu ustawodawca określił uniwersalny próg, po którego

---

interpretacyjne w świetle prawa, (w:) Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego, Kraków 2006, s. 1036; A. Skowron, O potrzebie zmian w określeniu znamion przestępstwa i wykroczenia związanych z używaniem środków działających podobnie do alkoholu, PnD 2006, nr 2, s. 24; T. Huminiak, Pojęcia "środek działający podobnie do alkoholu" i "środek odurzający". Kolejne uwagi, PnD 2005, nr 5, s. 13-14.

<sup>481</sup> A. Skowron, Jeszcze raz krytycznie o środkach działających podobnie do alkoholu, PnD 2004, nr 11, s. 17-18; tenże, O potrzebie zmian..., s. 24. Autor ten później odstąpił od tego poglądu zob.- A. Skowron, O nieracjonalnym ustawodawcy i nieskutecznym prawie, PnD 2009, nr 8, s. 24-25.

<sup>482</sup> R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015; tenże, Wykroczenia drogowe. Komentarz, Kraków 2011, s. 327.

<sup>483</sup> Por. R.A. Stefański, Wykroczenia drogowe..., s. 327; tenże, Glosa do wyroku SN z dnia 7 lutego 2007 r., V KK 128/06, PS 2008, nr 6, s. 152-158; G. Bogdan, (w:), Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz, Tom 2, red. A. Zoll, Kraków 2008, s. 455; T. Huminiak, Stan „pod wpływem środków..., s. 10-12, 14.

<sup>484</sup> Wyrok SN z dnia 7.2.2007 r., V KK 128/06, Prok. i Pr. 2007, nr 6, poz. 9 z aprobującą glosą R.A. Stefańskiego, PS 2008, nr 6, s. 152-158. Zob. także R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 861-862; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 259.

przekroczeniu przyjmuje się domniemanie, że alkohol miał wpływ na procesy percepcyjno-decyzyjne lub istotnie zmieniał sposób reakcji na określone sytuacje<sup>485</sup>. Wydaje się, że stwierdzenie u sprawcy przestępstwa komunikacyjnego „stanu pod wpływem środka odurzającego” nie zależy od samego zażycia przez niego środka odurzającego<sup>486</sup>, ale decydujące znaczenie odgrywa zażycie go w takich ilościach, które u normalnego osobnika prowadzą do podobnych zakłóceń sprawności psychomotorycznej jak alkohol w ilości określonej w art. 115 § 16 k.k.<sup>487</sup>

W doktrynie wskazuje się na potrzebę wyraźnego zdefiniowania „stanu pod wpływem środka odurzającego” na wzór „stanu nietrzeźwości”<sup>488</sup>. Postulat ten jednakże byłby trudny do zrealizowania, gdyż wymagałby określenia stężenia środka odurzającego decydującego o stanie pozostawania pod wpływem środka odurzającego oraz stworzenia wykazu tego typu środków. Nie wypracowano dotąd obiektywnego miernika, jakim jest zawartość alkoholu w organizmie w promilach lub mg/dm<sup>3</sup><sup>489</sup>. Przeprowadzone badania ograniczają się do stwierdzenia obecności środka odurzającego w organizmie, ewentualnie też jego rodzaju. Na obecnym etapie rozwoju nauki badania toksykologiczne nie pozwalają na powiązanie poszczególnych wartości z objawami obniżenia sprawności psychomotorycznej<sup>490</sup>. Możliwe jest oznaczenie ilościowe środka znajdującego się w organizmie, ale z uwagi na brak stałego miernika może to mieć znaczenie jedynie pomocnicze dla określenia stopnia wpływu tego środka na zaburzenia świadomości<sup>491</sup>. W literaturze podkreśla się, że dla określenia tego stanu ważne znaczenie mają inne dowody, np. zeznania

---

<sup>485</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 170.

<sup>486</sup> Postanowienie SN z dnia 31.5.2011 r., V KK 398/10, LEX nr 848186.

<sup>487</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 171.

<sup>488</sup> Por. K. Krajewski, Pojęcie środka odurzającego..., s. 39; W. Kotowski, Alkohol i „środek odurzający”- wnioski de lege ferenda, PnD 2007, nr 6, s. 56; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 601.

<sup>489</sup> W. Wróbel, Krytycznie o zaostrożeniu odpowiedzialności..., s. 54; M. Kała, Środki podobnie działające do alkoholu. Zagadnienia analityczne..., s. 1048.

<sup>490</sup> P. Girdwoyń, Stan nietrzeźwości i po użyciu alkoholu oraz innych środków psychoaktywnych- dopuszczalne analogie? Uwagi na tle art. 178a § 1 k.k. i art. 87 § 1 k.w., WPP 2012, nr 4. Należy jednak zauważyć, iż w doktrynie wskazuje się na możliwość określenia wartości progowych stanu pod wpływem środka odurzającego dla niektórych z występujących środków odurzających. Podejmuje się ponadto próby ustalenia na potrzeby opiniowania w sprawach sądowych, granic analitycznych i wartości granicznych progów dla stanu po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu oraz stanu pod wpływem środka odurzającego. Zob. M. Kała, Rozpowszechnienie używania środków psychoaktywnych przez kierowców w Europie i prawne kryteria regulujące obecność tych środków w organizmie kierowcy, (w:) Konferencja pt. „Środki podobnie działające do alkoholu. Interpretacja wyników badań krwi dla potrzeb sądowych”, Kraków, 28-29 listopada 2012 r., s. 15-27; tenże, „Wizja zero” w bezpieczeństwie ruchu drogowego, (w:) Konferencja Toksykologów Sądowych. Środki działające podobnie do alkoholu w praktyce toksykologa sądowego, Augustów, 15-17 maja 2013 r., Materiały pokonferencyjne, s. 15-17.

<sup>491</sup> A. Wąsek, R. Zawłocki, Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz, t. 1, Warszawa 2010, s. 685; P. Girdwoyń, Stan nietrzeźwości i po użyciu alkoholu oraz innych środków psychoaktywnych- dopuszczalne analogie? Uwagi na tle art. 178a § 1 k.k. i art. 87 § 1 k.w., WPP 2012, nr 4; R.A. Stefański, Wykroczenia drogowe..., s. 331.

świadków zdarzenia, pozwalające na ustalenie sposobu zachowania sprawcy i wyciągnięcie wniosków co do stopnia zaburzenia jego świadomości<sup>492</sup>, a ponadto ustalenia i obserwacje dokonane przez policję, ustalenia zachowań i objawów działania związku psychoaktywnego odnotowane przez lekarza w protokole bezpośrednio przed pobraniem do analizy próby krwi<sup>493</sup>.

Na etapie prac nad nowelizacją kodeksu karnego pojawił się projekt w redakcji z listopada 2013 r., w którym zaproponowano zastąpienie dotychczasowego ujęcia stanu pod wpływem środka odurzającego innym sformułowaniem- „stan pod wpływem środka zakłócającego czynności psychomotoryczne w stopniu mogąym zagrozić bezpieczeństwu w komunikacji”. W doktrynie wskazuje się, że wystarczające byłoby przyjęcie samego „stanu pod wpływem środka zakłócającego czynności psychomotoryczne” bez swoistego dookreślenia, że stan ten może zagrozić bezpieczeństwu w komunikacji, biorąc pod uwagę, iż potencjalnie niebezpieczna jest już sama różnorodność substancji psychoaktywnych, złożoność ich przemian, zdolności uzależniających oraz trudnej do przewidzenia tolerancji osobniczej i objawów abstynencji. W piśmiennictwie postuluje się wyeliminowanie z opisu zawartego w treści art. 87 k.w. stanu po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu jako alternatywy dla stanu po użyciu alkoholu i jednocześnie konsekwentne kwalifikowanie każdej obecności substancji psychoaktywnej w organizmie w kategorii przestępstwa z art. 178a k.k.<sup>494</sup> Pomimo, że w 2015 r. wydane zostały dwie ustawy zmieniające regulację kodeksu karnego, to w żadnej z nich nie zajęto się problemem określania stanu pod wpływem środka odurzającego i odróżniania go od stanu po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu. Sytuacja stała się jeszcze bardziej skomplikowana, gdy na mocy noweli z 27.9.2013 r. pojawił się art. 87 § 1a k.w., w którym ustawodawca użył jeszcze innego określenia na obecność substancji psychoaktywnych w organizmie- „stan pod wpływem podobnie działającego środka do alkoholu”<sup>495</sup>.

---

<sup>492</sup> R.A. Stefański, *Wykroczenia drogowe...*, s. 331.

<sup>493</sup> M. Korczyńska, J. Kulikowska, R. Celiński, J. Nowicka, S. Rojek, A. Uttecht-Pudełko, Stan „pod wpływem substancji odurzających lub psychotropowych”- porównanie wyników badań toksykologicznych z oceną lekarską w materiałach Katedry i Zakładu Medycyny Sądowej i Toksykologii Sądowo-Lekarskiej Śląskiego Uniwersytetu Medycznego w Katowicach, *Arch. Med. Sąd. Kryminol.* 2011, Tom LXI, s. 36.

<sup>494</sup> Zob. R. Pawlik, Znamię stanu pod wpływem środka odurzającego w świetle projektu nowelizacji Kodeksu karnego, *Kwartalnik Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury* 2014, zeszyt specjalny, s. 46-64; też, Środek karny zakazu prowadzenia pojazdów w świetle nowelizacji Kodeksu karnego, (w:) *Reforma prawa karnego*, red. I. Sepioło-Jankowska, Warszawa 2014, s. 159-183; też, Społeczna szkodliwość czynu- wybrane zagadnienia na przykładzie wykroczenia typizowanego w art. 87 KW, *Kwartalnik Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury* 2013, nr 4, s. 38-53.

<sup>495</sup> Zob. D. Mieczkowska, *Jazda na rowerze w stanie nietrzeźwości. Czy kontrawencjonalizacja była naprawdę potrzebna?*, PnD 2014, nr 1, s. 20-26, 30.

Zbiegnięcie z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 k.k.- ostatnia przesłanka obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów, stanowi zachowanie, którego naganność w odróżnieniu od stanu nietrzeźwości i stanu pod wpływem środka odurzającego, nie wiąże się z zażyciem alkoholu lub innych środków zaburzających czynności psychomotoryczne. Kwalifikowany charakter zbiegnięcia z miejsca określonego zdarzenia opiera się na jego negatywnej ocenie prawnej i moralnej, a także na potrzebie zapobiegania podejmowania przez sprawców przestępstw komunikacyjnych tego typu zachowań. W literaturze wskazuje się, że zbiegnięcie z miejsca zdarzenia wiąże się często z nieczystym sumieniem sprawcy, który popełnił przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, będąc w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego<sup>496</sup>. W wielu przypadkach takie posunięcie mogło uniemożliwić przebadanie sprawcy pod względem zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu, bądź ustalenia jego stężenia we krwi. Ucieczka z miejsca zdarzenia w konsekwencji prowadzi do uniemożliwienia lub znacznego utrudnienia przeprowadzenia badania trzeźwości<sup>497</sup>. Sprawca podejmujący się ucieczki z miejsca zdarzenia jest w znacznie lepszej sytuacji, ponieważ legitymuje się jako trzeźwy w czasie popełnienia przestępstwa. Złożoność sytuacji ucieczki z miejsca zdarzenia oraz wiążące się z nią możliwe trudności dowodowe, zmuszają organy wymiaru sprawiedliwości do indywidualnego traktowania każdego takiego przypadku<sup>498</sup>.

Pojęcie „zbiegnięcie z miejsca zdarzenia” w rozumieniu słownikowym znaczy tyle co „ucieczka, samowolne opuszczenie jakiegoś miejsca, dezercja”<sup>499</sup>. W literaturze przyjmuje się, iż „zbiegnięcie z miejsca zdarzenia” oznacza „aktywność podmiotu podejmowaną świadomie, nakierowaną na oddalenie się z określonego miejsca lub też polegającą na

---

<sup>496</sup> Por. K. Buchała, Zbiegnięcie kierującego pojazdem mechanicznym z miejsca zdarzenia, (w:) Rozważania o prawie karnym. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Aleksandra Ratajczaka, red. A. Szwarz, Poznań 1999, s. 50; K. Łuczarski, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s.178 i n.; W. Lewkowski. Prawne i lekarskie problemy oddalenia się sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia, (w:) Wypadkowość drogową. Alkoholizm oraz inne przyczyny biologiczne. 5-6 maja 1977, Katowice-Chorzów. Materiały naukowe, Katowice 1977, s. 339; R. A. Stefański, Ucieczka sprawcy z miejsca wypadku drogowego, Prok. i Pr. 1996, nr 1, s. 8-9.

<sup>497</sup> J. Polony oszacował, że odsetek nietrzeźwych kierowców spośród wszystkich oddalających się sprawców wypadku sięga około 40 %, a szanse procesowego wykazania ich nietrzeźwości spadają o więcej niż połowę w razie późniejszego zidentyfikowania zbiega. Zob. J. Polony, Kryminalistyczne i procesowe aspekty ustalania trzeźwości kierowcy w razie ucieczki z miejsca wypadku drogowego (w:), Opiniowanie nietrzeźwości po wypadkach drogowych. Materiały Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej, Katowice 24 marca 1972 r., Katowice 1972, s. 138. E. Jełowicka i E. Lipiński przeprowadzili badania, których zakresem objęli 200 skazanych za przestępstwo z art. 145 § 3 d.k.k. Na ich podstawie stwierdzono, że w przypadku 24 (12%) sprawców właśnie w wyniku ucieczki z miejsca wypadku stan nietrzeźwości ustalono w oparciu o inne dowody niż badanie krwi. Zob. E. Jełowicka, E. Lipiński, Skazania za przestępstwa drogowe spowodowane przez nietrzeźwych kierowców, NP 1980, nr 3, s. 83.

<sup>498</sup> K. Buchała, Problemy kryminalizacji ucieczki uczestnika karalnego zdarzenia w ruchu drogowym, Prok. i Pr. 1995, nr 2, s. 12 i n.

<sup>499</sup> Uniwersalny słownik języka polskiego, Tom 2, red. S. Dubisz, Warszawa 2003, s. 931.

opuszczeniu tegoż w celu uniknięcia czegoś”<sup>500</sup>. Ustawa nie wymaga, by sprawca oddalił się niezwłocznie po spowodowaniu wypadku lub innego zdarzenia, gdyż nie został określony jakikolwiek związek czasowy. Można zatem przyjąć, że sprawca zbiegł z miejsca zdarzenia, zarówno wtedy, gdy oddalił się natychmiast po zdarzeniu, czy w jakiś czas po tym<sup>501</sup>. W doktrynie podkreśla się, iż istotne jest wykazanie faktu, że oddalił się bez spełnienia ciężących na nim obowiązków<sup>502</sup>. W piśmiennictwie zwraca się uwagę, iż jakkolwiek ustawa nie określa czasu, w którym ma nastąpić zbiegnięcie z miejsca zdarzenia, to jednak o takim zbiegnięciu nie może być mowy, gdy sprawca po zdarzeniu był w jego miejscu przez tak długi czas, który pozwolił dokładnie ustalić m.in. jego rysopis, sposób zachowania się (pod kątem cech osoby będącej w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego) i dopiero potem opuścił miejsce zdarzenia<sup>503</sup>.

Zwrot „zbiegnięcie z miejsca zdarzenia” odrywa niejako samo popełnienie przez sprawcę danego przestępstwa od miejsca rzeczywistego zdarzenia. Przykładowo w przypadku zaistnienia wypadku komunikacyjnego występuje w art. 177 § 2 k.k. typ kwalifikowany przez następstwo w postaci śmierci innej osoby lub ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu. Następstwo to może zaistnieć zarówno bezpośrednio na miejscu zdarzenia, jak i równie dobrze gdzie indziej, np. w szpitalu. Ustawodawca celowo pominął sformułowanie „z miejsca przestępstwa”, gdyż z definicji zawartej w części ogólnej k.k. (art. 6 § 2) miejscem takim w przypadku przestępstw materialnych jest także miejsce, w którym skutek stanowiący znamię czynu zabronionego nastąpił lub według zamiaru sprawcy miał nastąpić<sup>504</sup>.

Nie każde oddalenie się sprawcy z miejsca zdarzenia może być traktowane w kategoriach „ucieczki”. W odróżnieniu od stanu nietrzeźwości lub stanu pod wpływem środka odurzającego ucieczki z miejsca zdarzenia nie da się zweryfikować za pomocą zwykłego badania, ale wymaga głębszego wejrzenia w okoliczności zdarzenia oraz wyjaśnienia motywacji sprawcy, który oddala się wbrew ciężącemu na nim obowiązkowi<sup>505</sup>. Orzecznictwo i doktryna zgodnie uznają, iż zbiegnięcie z miejsca zdarzenia, o którym mowa w przepisach kodeksowych, jest zachowaniem intencjonalnym, które negatywnie charakteryzuje sprawcę przestępstwa komunikacyjnego. Sprawca oddala się z miejsca zdarzenia- co należy wyraźnie podkreślić- w zamiarze uniknięcia odpowiedzialności karnej,

<sup>500</sup> M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, Kryminalizacja ucieczki sprawcy...(Cz. I)..., s. 23.

<sup>501</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 605.

<sup>502</sup> R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015.

<sup>503</sup> T. Razowski, (w:) Kodeks karny..., s. 369.

<sup>504</sup> W. Wróbel, Środki karne w projekcie kodeksu karnego (cz. I), PS 1994, nr 7-8, s. 113; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 187.

<sup>505</sup> D. Mieczkowska, Odpowiedzialność karna sprawcy wypadku komunikacyjnego przy zbiegnięciu z miejsca zdarzenia. Przegląd doktryny i orzecznictwa, PnD 2013, nr 5, s. 19.



w szczególności uniemożliwienia lub utrudnienia ustalenia jego tożsamości, okoliczności zdarzenia i stanu nietrzeźwości lub pozostawania pod wpływem środka odurzającego<sup>506</sup>. Zamiaru ucieczki z miejsca zdarzenia nie można domniemywać, niezbędne jest czynienie szczegółowych ustaleń w sprawie, które nie mogą się bynajmniej koncentrować wyłącznie na zewnętrznym zachowaniu sprawcy, polegającym na oddaleniu się z miejsca zdarzenia, ale muszą wejść głębiej w problematykę, doprowadzając do precyzyjnego określenia zamiaru<sup>507</sup>. Nie będzie zbiegnięciem zachowanie polegające na oddaleniu się sprawcy, niemające jednak na celu uniknięcia odpowiedzialności, np. gdy sprawca oddalił się w celu szukania pomocy medycznej ofierze wypadku, wezwania pogotowia czy policji<sup>508</sup>. Jednakże samo zawiadomienie przez sprawcę pogotowia ratunkowego lub Policji nie powoduje automatycznie wyłączenia negatywnych konsekwencji prawnych z tytułu zbiegnięcia z miejsca zdarzenia, o ile ten nie poddając się badaniu stanu trzeźwości, nie powrócił na miejsce zdarzenia, bądź też nie udał się na Policję<sup>509</sup>. W orzecznictwie wskazuje się, iż nie spełni wymogu ucieczki sprawca, który oddalił się z miejsca wypadku, np. w obawie przed samosądem grożącym ze strony uczestników lub świadków zdarzenia<sup>510</sup>.

Sprawca ma obowiązek pozostania na miejscu zdarzenia, co służyć ma przede wszystkim ułatwieniu wszechstronnego wyjaśnienia przebiegu wypadku i ochronie interesów wymiaru sprawiedliwości oraz cywilnoprawnych interesów podmiotów uczestniczących w zdarzeniu. Z pewnością za ucieczkę nie można uznać oddalenia się po podaniu danych

---

<sup>506</sup> Zob. Postanowienie SN z dnia 28.8.1968 r., Rw 948/68, OSNKW 1968, nr 12, poz. 149 z glosą A. Bachracha, PiP 1969, nr 10; wyrok SN z dnia 15.3.2001 r., III KKN 492/99, OSNKW 2001, nr 78, poz. 52 z glosami J. Satki, OSP 2001, nr 12, S. Hoca, WPP 2002, nr 1 oraz K.J. Pawelca, Jur. 2002, nr 1, a także uwagami aprobującymi S. Zabłockiego, Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego - Izba Kar, Pal. 2001, nr 7-8, s. 191-192; wyrok SN z dnia 27.3.2001 r., IV KKN 175/100, LEX nr 51400; wyrok SN z dnia 30.3.2005 r., WA 3/05, OSNwSK 2005, nr 1, poz. 639; wyrok SN z dnia 18.5.2009 r., III KK 22/09, KZS 2010, nr 10, s. 12 z glosą aprobującą R.A. Stefańskiego, PnD 2010, Nr 10, s. 21-25; postanowienie SN z dnia 21.10.2009 r., V KK 176/09, Prok. i Pr. 2010, nr 3, poz. 4 z aprobującą glosą R.A. Stefańskiego, PS 2010, nr 6, s. 115-21; wyrok SN z dnia 1.3.2011 r., V KK 284/10, OSNKW 2011, nr 5, poz. 45 z glosami aprobującymi R. Małka, Ius Novum 2011, nr 3, s. 156-161, R.A. Stefańskiego, Prok. i Pr. 2011, nr 11, s. 176-182 oraz W. Kotowskiego, PnD 2011, nr 11, s. 5-15; wyrok SN z dnia 17.1.2012 r., V KK 389/11, Prok. i Pr. 2012, nr 4, poz. 2. Por. także m.in. R.A. Stefański, Ucieczka sprawcy z miejsca wypadku drogowego, Prok. i Pr. 1996, nr 1, s. 15; tenże, Przepięstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz, Warszawa 2000, s. 374; tenże, (w:) Kodeks karny..., s. 345 i s. 1053; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 266; K. Buchała, Przepięstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz, Bydgoszcz 1997, s. 166; K. Łuczarski, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 181; A. Dziągowska, Ucieczka z miejsca wypadku drogowego, Prok. i Pr. 2008, nr 10, s. 148 i n.; M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, Kryminalizacja ucieczki sprawcy...(cz. II)..., s. 23-24; T. Razowski, (w:) Kodeks karny..., s. 368-369.

<sup>507</sup> K.J. Pawelec, Ucieczka sprawcy..., s. 18.

<sup>508</sup> K. Buchała, Zbiegnięcie kierującego pojazdem mechanicznym z miejsca zdarzenia, (w:) Rozważania o prawie karnym. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Aleksandra Ratajczaka, red. A. Szwarc, Poznań 1999, s. 49.

<sup>509</sup> M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego...(cz. II)..., s. 24.

<sup>510</sup> Wyrok SN z dnia 15.3.2001 r., III KKN 492/99, OSNKW 2001, nr 7-8, poz. 52.

personalnych oraz poddaniu się badaniu na zawartość alkoholu<sup>511</sup>. Uciekinier działa pod wpływem impulsu, często jego gwałtowna chęć opuszczenia miejsca zdarzenia popycha go do podejmowania nieracjonalnych zachowań. Niejednokrotnie bywa tak, iż sprawca uciekający z miejsca zdarzenia prowadzi pojazd mechaniczny w sposób urągający wszelkim zasadom bezpieczeństwa ruchu, a tym samym stwarza poważne zagrożenie dla pozostałych jego uczestników<sup>512</sup>. Pojęcie „zbiegnięcie z miejsca zdarzenia” nie może być rozumiane dosłownie jako oddalenie się przez sprawcę w pośpiechu, czy też szybko z miejsca zdarzenia. Ucieczka sprawcy z miejsca zdarzenia może być równie dobrze powolna, np. spacerem. Bez znaczenia jest okoliczność czym i w jaki sposób sprawca opuścił miejsce zdarzenia. W piśmiennictwie wskazuje się, iż zbiegnięcie z miejsca zdarzenia nie musi wcale łączyć się z odjechaniem z tego miejsca samochodem, który uczestniczył w zdarzeniu, czy przygodnym, gdyż zachodzi także wówczas, gdy sprawca pozostawił na miejscu swój pojazd, a sam poszedł dalej pieszo<sup>513</sup>.

Rozpatrując kwestię zbiegnięcia z miejsca zdarzenia należy określić pewien moment graniczny, po upływie którego dany sprawca przestaje być zobowiązany do pozostania na miejscu zdarzenia i może swobodnie oddalić się bez poniesienia żadnych konsekwencji prawnych. Artykuł 44 ust. 2 pkt. 3 p.r.d. stanowi, iż jeżeli w wypadku jest zabity lub ranny, wówczas kierujący pojazdem jest obowiązany pozostać na miejscu wypadku, a jeżeli wezwanie zespołu ratownictwa medycznego lub Policji wymaga oddalenia się- niezwłocznie powrócić na to miejsce. Zbiegnięcie z miejsca wypadku drogowego polega na samowolnym oddaleniu się z tego miejsca wbrew obowiązкови wynikającemu z dyspozycji zawartej w art. 44 p.r.d.<sup>514</sup> Należy podkreślić, że obowiązek ten nie dotyczy wyłącznie kierującego pojazdem, ale zgodnie z art. 44 ust. 3 p.r.d. również odpowiednio pozostałych osób uczestniczących w wypadku, czyli pasażerów, pieszych lub innych osób, które spowodowały bezpośrednio albo pośrednio wypadek, bądź uczestniczyły w nim jako poszkodowani<sup>515</sup>. Obecność kierującego pojazdem oraz pozostałych uczestników ruchu potencjalnie umożliwia ponadto ustalenie na miejscu zdarzenia ich trzeźwości, co może się przydać na dalszych etapach postępowania. Nie zawsze wiadomo kto rzeczywiście kierował danym pojazdem, często bywa tak, iż pasażer podaje się za osobę kierującą w chwili

---

<sup>511</sup> L. Gardocki, Prawo karne, Warszawa 2008, s. 247.

<sup>512</sup> J. Kulesza, Problematyka sądowego wymiaru kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 k.k., PP 1984, nr 3, s. 34.

<sup>513</sup> K. Buchała, Zbiegnięcie z miejsca wypadku drogowego, PS 1996, nr 1, s. 15.

<sup>514</sup> W. Kotowski, Przestępstwa drogowe. Komentarz, Warszawa 2006, s. 74; K. Łuczarski, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 184.

<sup>515</sup> W. Kotowski, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa 2011, s. 488.

zdarzenia, aby uchronić rzeczywistego kierowcę pojazdu od negatywnych następstw związanych ze stanem nietrzeźwości. Dalsze czynności przeprowadzone w sprawie są dopiero w stanie wyjaśnić prawdziwy obraz zdarzenia i ustalić, kto bezpośrednio zawinił, doprowadzając do poważnego wypadku z ofiarami zabitymi lub rannymi<sup>516</sup>. Uczestnik zdarzenia powinien zostać na miejscu zdarzenia do momentu aż zostanie zwolniony z tego obowiązku przez Policję, która dokona niezbędnych czynności, a niedotrzymanie tego terminu będzie uznawane równoznacznie za „zbiegnięcie z miejsca zdarzenia”<sup>517</sup>. Wniosek taki można wyinterpretować z analizy *ratio legis* regulacji art. 44 ust. 3 i 2 pkt. 3 p.r.d. Nie stanowi „zbiegnięcia z miejsca zdarzenia” oddalenie się z miejsca wypadku przez kierującego pojazdem w celu sprowadzenia pomocy, przy czym muszą zostać spełnione pewne warunki: 1) nie ma innej osoby, która wezwałaby pomoc; 2) uczestnicy wypadku nie dysponują telefonami komórkowymi; 3) po wykonaniu czynności sprowadzenia pomocy kierujący natychmiast powróci na miejsce zdarzenia<sup>518</sup>.

Przyczyny ucieczek z miejsca zdarzenia są różnorodne, przy czym zasadniczym motywem dla kwalifikacji tego typu zachowań jest chęć uniknięcia lub ograniczenia odpowiedzialności karnej<sup>519</sup>. Występują jednak pewne okoliczności poboczne, które stanowią uzasadnienie dla zamiaru głównego, czyli właśnie- nieponiesienia konsekwencji prawnych za swój czyn. Niewątpliwie uproszczeniem byłoby dopatrywanie się u osoby uciekającej z miejsca zdarzenia wyłącznie braku poczucia odpowiedzialności, bądź też zawsze uzasadnianie zbiegnięcia szokiem powstałym w wyniku nagłego zdarzenia, np. wypadku drogowego<sup>520</sup>. Zagadnienie motywacji sprawcy uciekającego z miejsca zdarzenia jest zatem bardziej złożone niż by się mogło wydawać. Na decyzję sprawcy mają wpływ różnorodne czynniki, często oddziałuje na nią strach przed odpowiedzialnością karną oraz innymi następstwami popełniania przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w tym np. negatywny społeczny odbiór, zwłaszcza jeśli jest się osobą powszechnie znaną i szanowaną<sup>521</sup>. Z miejsca wypadku często uciekają kierowcy prowadzący pojazd pod

---

<sup>516</sup> R. A. Stefański, Alkohol a nowe „Prawo o ruchu drogowym”, PA 1984, nr 1, s. 16; tenże, Przepisy przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym w projekcie kodeksu karnego, PP 1990, nr 7-9, s. 45.

<sup>517</sup> Z. Drexler, J. Kochanowski, W. Rychter, W. Tomczyk, Kodeks drogowy. Komentarz, Warszawa 1988, s. 145.

<sup>518</sup> W. Kotowski, Przepisy drogowe..., s. 74.

<sup>519</sup> K. Buchała, Problemy kryminalizacji ucieczki uczestnika karalnego zdarzenia w ruchu drogowym, Prok. i Pr. 1995, nr 2, s. 16.

<sup>520</sup> J. Polony, Wypadki drogowe. Problematyka kryminalistyczna, Warszawa 1978, s. 205-206.

<sup>521</sup> J. Polony, Ucieczka sprawcy wypadku drogowego, Sł. MO 1970, nr 4-5; J. Rutkowski, Niektóre problemy dotyczące kierowców pojazdów mechanicznych, którzy w latach 1973-1974 na terenie województwa

wpływem alkoholu lub środka odurzającego, ponieważ wówczas sankcje są zdecydowanie bardziej surowe, a jednocześnie obrona sprawcy jest utrudniona<sup>522</sup>. Niewątpliwie należy uznać za słuszny pogląd, w świetle którego do podjęcia się ucieczki z miejsca zdarzenia skłania sprawcę surowe prawodawstwo oraz wysokie kary przewidziane za przestępstwa komunikacyjne<sup>523</sup>.

Ucieczka z miejsca zdarzenia łączona jest z reguły z kwestią nieudzielenia pomocy ofierze wypadku drogowego. Udzielenie niezbędnej pomocy ofiarom wypadku oraz wezwanie zespołu ratownictwa medycznego i Policji jest jednym z obowiązków wskazanych w art. 44 ust. 2 pkt. 1 p.r.d. W doktrynie podkreśla się, iż obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów dotyczy sytuacji, w której sprawca zbiegł z miejsca zdarzenia i nie udzielił pomocy, jak również, gdy udzielił pomocy i zbiegł z miejsca zdarzenia<sup>524</sup>. Z treści art. 178 oraz art. 42 § 2 i 3 k.k. nie wynika obowiązek udzielenia pomocy rannym uczestnikom wypadku lub katastrofy w komunikacji, a jedynie zostały przedstawione negatywne następstwa dopuszczenia się zbiegnięcia z miejsca zdarzenia. Ucieczka nie jest zachowaniem identycznym jak nieudzielenie pomocy, gdyż sprawca może wprawdzie udzielić pomocy, a następnie zbiec z miejsca zdarzenia. W takich przypadkach dojdzie do zbiegu przestępstw spowodowania karalnego zdarzenia w komunikacji z nieudzieleniem pomocy osobom jej potrzebującym z uwagi na niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (art. 162 § 1 k.k.)<sup>525</sup>. Udzielenie pomocy ofiarom wypadku przed zbiegnięciem z miejsca zdarzenia nie wyłączy obowiązku orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów określonego w art. 42 § 2 k.k., może jedynie wpłynąć na wymiar kary jako okoliczność łagodząca<sup>526</sup>.

---

poznańskiego uciekli z miejsca wypadku drogowego, (w:) Wypadki drogowe w Wielkopolsce, red. A. Ratajczak, Poznań 1974, s. s. 177.

<sup>522</sup> A. Gaberle, Wypadki drogowe..., s. 169; J. Polony, Kryminalistyczne i procesowe aspekty ustalania stanu nietrzeźwości kierowcy w razie ucieczki z miejsca wypadku, (w:) Opiniowanie nietrzeźwości po wypadkach drogowych, Materiały Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej, Katowice 1972, s. 139-140; J. Rutkowski, Niektóre problemy..., s. 177.

<sup>523</sup> Por. J. Polony, Wypadki drogowe..., s. 205; A. Gaberle, Wypadki drogowe..., s. 169.

<sup>524</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 206; też, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 184; też, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2006, s. 138; też, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz, Tom I, Gdańsk 2005, s. 474; też, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2004, s. 130.

<sup>525</sup> K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1-116 Kodeksu karnego, Kraków-Zakamycze 1998, s. 347. Zob. także szerokie rozważania na ten temat J. Kuleszy, Ucieczka sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia a przestępstwo nieudzielenia człowiekowi pomocy w niebezpieczeństwie na gruncie obowiązującego kodeksu karnego, (w:) Aktualne zagadnienia litewskiego i polskiego prawa karnego, red. K. Indeck, S. Lelental, Łódź 2007, s. 189-213.

<sup>526</sup> M. Szewczyk, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Kraków-Zakamycze 2004, s. 700; K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny..., s. 347.

## 2. Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów

W pierwotnym brzmieniu art. 42 § 2 k.k. zakaz prowadzenia pojazdów orzekany obligatoryjnie przybierał postać albo zakazu prowadzenia „wszelkich pojazdów mechanicznych” albo „pojazdów mechanicznych określonego rodzaju”. Po wprowadzeniu do kodeksu karnego występkę polegającego na prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 i 2 k.k.), zakres przedmiotowy obligatoryjnego zakazu ograniczony do pojazdów mechanicznych nabrał szczególnie represyjnego charakteru. Dochodziło do kuriozalnych z punktu widzenia racjonalnej polityki kryminalnej sytuacji, gdy orzekano zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych wobec nietrzeźwego rowerzysty, chociażby nigdy nie posiadał prawa jazdy i nie prowadził żadnego pojazdu mechanicznego. W praktyce taki sprawca ponosił surowszą odpowiedzialność od kierującego samochodem, ponieważ orzekano wobec niego na podstawie art. 42 § 2 k.k. w pierwszej kolejności- zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych (wszystkich lub określonego rodzaju). Ukształtowała się ponadto praktyka, zgodnie z którą w oparciu o dyspozycję art. 42 § 1 k.k. orzekano dodatkowo- zakaz prowadzenia rowerów- zgodnie z zasadą zachowania więzi funkcjonalnej pomiędzy prowadzonym pojazdem a rodzajem pojazdów objętych zakazem.

Na mocy nowelizacji z dnia 25.11.2010 r. zmieniono zakres przedmiotowy obligatoryjnego zakazu określonego w art. 42 § 2 k.k. Zobowiązanie sądu do orzeczenia tego środka karnego obecnie dotyczy „wszelkich pojazdów” albo „pojazdów określonego rodzaju”. Rozróżnienie na „zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów” i „zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju” nie jest przypadkowe, ale wiąże się ze stopniem niebezpieczeństwa, jakie stworzył dany uczestnik ruchu<sup>527</sup>.

Kształt prawny art. 42 § 2 k.k. statuuje możliwość rozszerzenia zakresu przedmiotowego zakazu również na pojazdy inne niż mechaniczne. Przepis wskazuje, że zakres przedmiotowy obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów o charakterze terminowym może dotyczyć wszelkich pojazdów, a zatem wszystkich (bez wyjątku) pojazdów mechanicznych i niemechanicznych we wszystkich strefach ruchu. Jest to tzw. zakaz zintegrowany. Nie jest możliwe w jego ramach ograniczenie zakazu do określonej strefy lub stref ruchu<sup>528</sup>. Zakaz zintegrowany powinien być stosowany w razie zaistnienia

---

<sup>527</sup> J. Błaszczak, Orzekanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (art. 42 k.k.). Uwagi krytyczne, PnD 2002, nr 3, s. 6.

<sup>528</sup> R.A. Stefański, Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 2011, nr 5, s. 20.

zagrożenia najwyższego stopnia, gdy niebezpieczeństwo stwarza prowadzenie przez sprawcę nie tylko pojazdu określonego rodzaju, ale każdego rodzaju pojazdu, i to bez względu na strefę ruchu<sup>529</sup>.

Poza zakazem prowadzenia „wszelkich pojazdów” za pomocą alternatywy rozłącznej „albo” w ramach obligatoryjnego trybu dopuszczono orzekanie również zakazu prowadzenia „pojazdów określonego rodzaju”. W tym ostatnim przypadku sąd nie ma wyjścia tylko musi określić te pojazdy, przy czym może różnie kształtować zakres przedmiotowy zakazu. Może mianowicie objąć zakazem wszelkie pojazdy mechaniczne, bądź pojazdy określonego rodzaju, a więc określone pojazdy mechaniczne lub określone pojazdy niemechaniczne<sup>530</sup>. Nie ma przeszkód do łącznego orzekania zakazu prowadzenia określonych pojazdów mechanicznych i określonych pojazdów niemechanicznych. Sąd musi orzekając zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju wskazać strefę lub strefy ruchu, w której środek ten będzie obowiązywał. Zwykle popełnienie przestępstwa komunikacyjnego w danej strefie ruchu wskazuje na niebezpieczeństwo stwarzane przez aktywność tej osoby w charakterze prowadzącego pojazd dla całej strefy<sup>531</sup>. Nie ma przeszkód do objęcia w miarę potrzeby zakresem zakazu wszystkich trzech stref ruchu, tj. strefy ruchu lądowego, wodnego i powietrznego.

W ramach zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju może dojść do daleko idącej dyferencjacji<sup>532</sup>. Sąd może wybierając zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju objąć jego zakresem:

- wszelkie pojazdy mechaniczne we wszystkich strefach ruchu, np. pojazdy mechaniczne w ruchu drogowym, wodnym i powietrznym;
- wszelkie pojazdy mechaniczne w danej strefie ruchu, np. pojazdy silnikowe i motorowery;
- określone pojazdy mechaniczne w kilku strefach ruchu, np. pojazdy samochodowe i łodzie motorowe;
- określone pojazdy mechaniczne w danej strefie ruchu, np. pojazdy samochodowe;
- wszelkie pojazdy niemechaniczne we wszystkich strefach ruchu, np. żaglówki, szybowce i rowery;
- wszelkie pojazdy niemechaniczne w danej strefie ruchu, np. rowery i pojazdy zaprzęgowe;

---

<sup>529</sup> K. Łucarz, Sporne problemy zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów, RPEiS 2011, nr 4, s. 111.

<sup>530</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 203.

<sup>531</sup> K. Łucarz, Sporne problemy zakresu przedmiotowego..., s. 111.

<sup>532</sup> R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015.

- określone pojazdy niemechaniczne w kilku strefach ruchu, np. pojazdy samochodowe i łodzie motorowe;
- określone pojazdy niemechaniczne w danej strefie ruchu, np. pojazdy zaprzęgowe<sup>533</sup>.

Ponadto rodzaje pojazdów mechanicznych i niemechanicznych mogą być kumulowane w ramach jednego zakresu. Zakaz prowadzenia pojazdów może w związku z tym obejmować:

- wszelkie pojazdy mechaniczne i niektóre pojazdy niemechaniczne we wszystkich strefach ruchu;
- wszelkie pojazdy niemechaniczne i niektóre pojazdy mechaniczne we wszystkich strefach ruchu;
- wszelkie pojazdy mechaniczne i niektóre pojazdy niemechaniczne w kilku strefach ruchu;
- wszelkie pojazdy niemechaniczne i niektóre pojazdy mechaniczne w kilku strefach ruchu;
- wszelkie pojazdy mechaniczne i niektóre pojazdy niemechaniczne w danej strefie ruchu;
- wszelkie pojazdy niemechaniczne i niektóre pojazdy mechaniczne w danej strefie ruchu<sup>534</sup>.

Obligatoryjność- jak już podkreślałam- ogranicza dyskrecyjną władzę orzeczniczą sądu, jest niekorzystna z punktu widzenia racjonalnej polityki kryminalnej. Nie ulega wątpliwości, że zakaz prowadzenia pojazdów odznacza się znacznym stopniem dolegliwości. Należy w związku z tym uznać za słuszne szerokie zakreślenie zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów w jego trybie obligatoryjnym. Sąd wprawdzie ma obowiązek zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów, jeżeli zostaną zrealizowane przesłanki wskazane w art. 42 § 2 k.k., ale jednocześnie dysponuje stosunkowo dużą swobodą kształtowania zakazu. Nowe brzmienie art. 42 § 2 k.k. zapewnia szeroką możliwość wyboru zakresu przedmiotowego środka karnego, pozwalając zachować więź funkcjonalną pomiędzy orzekanym zakazem a pojazdem, który był prowadzony przez sprawcę w czasie popełnienia przestępstwa, umożliwiając sądowi bardziej racjonalne jego stosowanie<sup>535</sup>.

Ustawodawca pozostawił do swobodnej decyzji sądu orzekającego, czy wobec sprawcy orzec zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów, czy też jedynie zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, nie wskazując przy tym żadnych kryteriów, w oparciu o które ma dokonać wyboru najbardziej odpowiedniego zakresu przedmiotowego. Nie oznacza to

<sup>533</sup> R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz...*, s. 20-21.

<sup>534</sup> R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz...*, s. 21; tenże, *Zakres przedmiotowy terminowego zakazu prowadzenia pojazdów, orzekanego obligatoryjnie*, PnD 2011, nr 5, s. 23-24.

<sup>535</sup> A. Sakowicz, *Opinia prawna o zmianie ustawy - Kodeks karny z dnia 21 września 2010 r. (druk sejmowy nr 3207)*, s. 3.

jednak, że sąd orzekając zakaz na podstawie art. 42 § 2 k.k. dysponuje pełną dowolnością przy jego kształtowaniu. Treść przepisu art. 42 § 2 k.k. należy odczytywać w powiązaniu z treścią art. 42 § 1 k.k., w szczególności z tą częścią, która mówi o normatywnym znaczeniu tych okoliczności popełnienia przestępstwa, które wskazują na zagrożenie, jakie stwarza dla bezpieczeństwa w komunikacji zachowanie sprawcy przestępstwa. Decyzja o wyborze zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów będzie uwarunkowana okolicznościami popełnionego przestępstwa, do których należy także rodzaj pojazdu prowadzonego przez sprawcę. Objęcie zakazem pojazdu innego rodzaju niż ten, którym poruszał się sprawca będzie orzeczeniem niezwiązanym z potrzebą wyeliminowania zagrożenia wynikającego z okoliczności popełnionego przestępstwa i tym samym dojdzie do naruszenia prawa materialnego, tj. art. 42 § 2 k.k. w zw. z § 1 tego artykułu<sup>536</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów pełni przede wszystkim funkcję zabezpieczającą, zatem jego zakres przedmiotowy powinien być proporcjonalny do niebezpieczeństwa, jakie powodować może uczestnictwo danej osoby w charakterze prowadzącego pojazd. W piśmiennictwie zauważa się, iż na istnienie tego rodzaju zagrożenia wskazują okoliczności faktyczne sprawy, w szczególności typ prowadzonego przez sprawcę pojazdu<sup>537</sup>. O stopniu niebezpieczeństwa nie decyduje sam rodzaj użytego pojazdu, ale sposób jego użycia, tj. działania kierującego<sup>538</sup>. Wynika z tego, że zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu *in concreto* mogą w jednakowym stopniu stanowić pojazdy mechaniczne, jak i niemechaniczne. Pojazdy mechaniczne z uwagi na źródło napędu są w stanie rozwijać znaczne prędkości, a zarazem trudniejsze w ich przypadku okazuje się zahamowanie na czas i uniknięcie kolizji. Nie należy zapominać, że obligatoryjny zakaz dotyczy kwalifikowanych przypadków, w tym m.in. popełnienia wypadku drogowego w stanie nietrzeźwości. Sprawca w stanie o zaburzonych czynnościach psychomotorycznych prowadzący w chwili popełnienia przestępstwa komunikacyjnego przykładowo samochód, zasługuje nieraz nawet na zintegrowany zakaz, obejmujący wszelkie pojazdy we wszystkich strefach ruchu. Treść art. 42 § 2 k.k. nie pozostawia wątpliwości, że sąd ma obowiązek zastosowania zakazu także wobec innych uczestników ruchu. W przypadku sprawców prowadzących pojazdy niemechaniczne, np. rowery, bądź osób w ogóle nie prowadzących w momencie dokonania przestępstwa żadnego pojazdu (pieszy, pasażer), zakaz prowadzenia pojazdów powinien mieć bardziej ograniczony

---

<sup>536</sup> A. Herzog, Korygowanie błędów w orzekaniu zakazu..., s. 104.

<sup>537</sup> K. Łucarz, Sporne problemy zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów, RPEiS 2011, nr 4, s. 110-111.

<sup>538</sup> R. Krajewski, Głosa do wyroku SN z dnia 22 maja 1973 r., V KRN 177/73, WPP 1974, nr 3, s. 416.



zakres z uwagi na z reguły mniejszy stopień niebezpieczeństwa związany z aktywnością takich jednostek w ruchu.

Popołnienie przestępstwa komunikacyjnego w okolicznościach, które uzasadniają obligatoryjne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów, dowodzi z reguły, że powrót sprawcy tego przestępstwa w charakterze kierującego takim pojazdem, może stanowić realne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Zakaz ma na celu odsunięcie sprawcy od istniejących układów sytuacyjnych, w których ma on okazję do popełnienia przestępstwa komunikacyjnego. Widoczny jest tutaj aspekt wychowawczy zakazu prowadzenia pojazdów – środek ten ma służyć poprawie bezpieczeństwa ruchu, a działalność zmierzająca do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu jest także działalnością wychowawczą<sup>539</sup>. W piśmiennictwie podnosi się, że przy ustalaniu zakresu zakazu sąd powinien mieć na uwadze, że zakaz ten jest rozstrzygnięciem o charakterze prohibicyjnym, mającym w założeniu powstrzymać w przyszłości określoną osobę od zachowań tożsamyh lub zbliżonych do czynu, przypisanego jej orzeczeniem sądowym<sup>540</sup>. W orzecznictwie i doktrynie przyjmuje się jednolite stanowisko, iż zakaz powinien dotyczyć co najmniej tego rodzaju pojazdu, który sprawca prowadził, popełniając przestępstwo<sup>541</sup>. Wyłączenie z zakresu zakazu pojazdu, który

---

<sup>539</sup> K. Łuczczak, *Sporne problemy zakresu...*, s. 111-112.

<sup>540</sup> R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz...*, s. 21; tenże, *Zakres przedmiotowy...*, s. 24 i n.

<sup>541</sup> Por. Wyrok SN z dnia 13.1.2011 r., IV KK 201/11, Prok. i Pr. 2012, Nr 2, poz. 2; wyrok SN z dnia 20.1.2010 r., IV KK 395/09, *Legalis*; wyrok SN z dnia 14.1.2009 r., V KK 364/08, OSNwSK 2009, poz. 167; wyrok SN z dnia 7.1.2008 r., II KK 225/07, OSNwSK 2008, poz. 6; wyrok SN z dnia 1.4.2008 r., V KK 33/08, Prok. i Pr. 2008, dodatek „Orzecznictwo”, nr 9, poz. 1; wyrok SN z dnia 2.4.2008 r., V KK 56/08, OSNwSK 2008, nr 1, poz. 792; wyrok SN z dnia 10.1.2007 r., III KK 434/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 105; wyrok SN z dnia 10.1.2007 r., III KK 437/06, OSNKW 2007, nr 3, poz. 29; wyrok SN z dnia 24.1.2007 r., III KK 436/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 288; wyrok SN z dnia 2.1.2007 r., III KK 438/06, Prok. i Pr. 2007, dodatek „Orzecznictwo”, nr 7–8, poz. 3; wyrok SN z dnia 24.1.2007 r., III KK 439/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 290; wyrok SN z dnia 1.2.2007 r., III KK 445/06, Prok. i Pr. 2007, dodatek „Orzecznictwo”, nr 7–8, poz. 5; wyrok SN z dnia 2.2.2007 r., V KK 423/06, *Biul. PK 2007*, nr 6, poz. 8; wyrok SN z dnia 6.2.2007 r., III KK 446/06, Prok. i Pr. 2007, dodatek „Orzecznictwo”, nr 7–8, poz. 4; wyrok SN z dnia 7.2.2007 r., V KK 424/06, *niepubl.*; wyrok SN z dnia 8.2.2007 r., III KK 478/06, *KZS 2007*, nr 6, poz. 19; wyrok SN z dnia 27.2.2007 r., II KK 382/06, *Legalis*; wyrok SN z dnia 14.3.2007 r., III KK 494/06, *Legalis*; wyrok SN z dnia 22.3.2007 r., II KK 407/06, *KZS 2007*, nr 9, poz. 8; wyrok SN z dnia 22.3.2007 r., II KK 421/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 667; wyrok SN z dnia 28.3.2007 r., II KK 362/06, Prok. i Pr. 2007, dodatek „Orzecznictwo”, nr 9, poz. 3; wyrok SN z dnia 4.4.2007 r., III KK 15/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 782; wyrok SN z dnia 18.4.2007 r., V KK 56/07, Prok. i Pr. 2007, dodatek „Orzecznictwo”, nr 12, poz. 1; wyrok SN z dnia 24.4.2007 r., IV KK 492/06, *Biul. PK 2007*, nr 11, poz. 12; wyrok SN z dnia 24.4.2007 r., IV KK 43/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 922; wyrok SN z dnia 31.5.2007 r., III KK 34/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 1197; wyrok SN z dnia 20.6.2007 r., III KK 145/07, *KZS 2007*, nr 12, poz. 13; wyrok SN z dnia 31.8.2007 r., V KK 253/07, Prok. i Pr. 2008, dodatek „Orzecznictwo”, nr 2, poz. 9 z aprobującą glosą E. Patyry-Ważny, PnD 2009, nr 3, s. 5–8; wyrok SN z dnia 6.7.2006 r., IV KK 146/06, OSP 2007, nr 1, poz. 18 z aprobującą glosą R. A. Stefańskiego, OSP 2007, nr 1, s. 110–113; wyrok SN z dnia 4.12.2006 r., V KK 360/06, OSNKW 2007, nr 1, poz. 7; wyrok SN z dnia 6.12.2006 r., IV KK 366/06, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 2375; wyrok z dnia 7.12.2006 r., III KK 387/06, *niepubl.*; wyrok SN z dnia 7.12.2006 r., III KK 393/06, *niepubl.*; wyrok SN z dnia 12.12.2006 r., IV KK 401/06, *niepubl.*; wyrok SN z dnia 10.6.1991 r., II KRN 57/91 z glosą R. A. Stefańskiego, PS 1994, nr 3, s. 83–91. Zob. także m.in. J. Błaszczuk, *Orzekanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (art. 42 k.k.)*. Uwagi krytyczne, PnD 2002, nr 3, s. 6; M. Leciak, *Zakaz prowadzenia pojazdów na wokandzie Sądu Najwyższego*, PnD 2007, nr 5, s.

sprawca prowadził jest nielogiczne. W pierwszej kolejności- mając na uwadze cel stosowania tego środka- należy bowiem odsunąć go od udziału w ruchu w charakterze kierującego takim właśnie pojazdem, skoro nim spowodował zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. W literaturze wskazuje się, iż wprawdzie z językowego znaczenia nie wynika wprost, że zakaz musi zawsze obejmować uprawnienia do prowadzenia tego rodzaju pojazdu, który sprawca prowadził *tempore criminis*, lecz wykładania językowa musi w tym przypadku ustąpić miejsca innym dyrektywom interpretacyjnym, a zwłaszcza logicznym i teleologicznym<sup>542</sup>. W wypadku orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów innego rodzaju niż ten, który był prowadzony przez sprawcę w chwili czynu- jak słusznie zauważa się w doktrynie- nie doprowadzi on do czasowej eliminacji z ruchu drogowego takiego sprawcy, co pozostaje w oczywistej sprzeczności z celem zakazu<sup>543</sup>.

W doktrynie pojawił się postulat, żeby wyeliminować z zakresu zakazu określonego w art. 42 § 2 k.k. możliwość orzeczenia zakazu dotyczącego pojazdów określonego rodzaju jako niezapewniającego w sposób należyty bezpieczeństwa w komunikacji i pozostawienia wyłącznie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów (mechanicznych i niemechanicznych). Propozycja taka wydaje się zbyt rygorystyczna, ograniczająca i tak stosunkowo wąskie kompetencje sądu w ramach trybu obligatoryjnego zakazu. Autor tej propozycji prawdopodobnie zdawał sobie sprawę z jej nieracjonalności, gdyż dopuszczał możliwość orzekania również zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, aczkolwiek w szczególnie uzasadnionych wypadkach. Zbędne wydaje się także zastrzeżenie *ex lege*, w myśl którego sąd orzekając zakaz prowadzenia tylko niektórych rodzajów pojazdów jest obowiązany zawsze orzec zakaz prowadzenia pojazdu tej kategorii, prowadzonego przez sprawcę w chwili popełnienia przestępstwa, skoro wykładnia logiczna i teleologiczna (jak wcześniej wskazano) pozwala na takie rozwiązanie w przypadku art. 42 § 2 k.k.<sup>544</sup>

---

26–32; R. A. Stefański, Glosa do wyroku SN z dnia 6 czerwca 2006 r., sygn. IV KK 146/06, OSP 2007, nr 1, s. 110–113; tenże, Ustawa Prawo o ruchu drogowym..., s. 942–943; tenże, Obligatoryjny zakaz..., s. 21–22; tenże, Zakres przedmiotowy..., s. 24; A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2006, s. 114–115.

<sup>542</sup> R.A. Stefański, Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015.

<sup>543</sup> R.A. Stefański, Zakres przedmiotowy..., s. 24.

<sup>544</sup> A. Bojańczyk, Glosa do wyroku SN z 4.12.2006 r., V KK 360/06, PnD 2007, nr 5, s. 24. Por. także R.A. Stefański, Zakres przedmiotowy..., s. 26–27.

### **§ 3. Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych orzekany dożywotnio na podstawie art. 42 § 3 k.k.**

#### **1. Przesłanki zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego dożywotnio**

Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekany dożywotnio nie występował w pierwotnym brzmieniu kodeksu karnego z 1997 r. Zakaz ten stanowi efekt wejścia w życie postanowień ustawy z dnia 14.4.2000 r. o zmianie ustawy- Kodeks karny<sup>545</sup>. Wprowadzone zostały wówczas do kodeksu karnego dwa nowe przepisy: art. 42 § 3 oraz art. 42 § 4, zakładające orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Użycie przez ustawodawcę określenia „na zawsze” bez wątpienia nie było najtrafniejsze, sugerując niejako, że zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. będzie trwał do bliżej nieokreślonego momentu, wręcz po wsze czasy, nie ustając nawet po śmierci sprawcy przestępstwa komunikacyjnego. Ustawa nowelizacyjna z 20.3.2015 r. słusznie usunęła sformułowanie „na zawsze”, które zostało zastąpione określeniem „dożywotnio”. W doktrynie oceniano, że użycie określenia „dożywotnio” jako okresu orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w art. 42 § 3 i 4 k.k., jest bardziej stosowne i zrozumiałe<sup>546</sup>. Jest to jednak zmiana czysto terminologiczna, gdyż istota tego środka reakcji pozostała taka sama- polega na trwałej eliminacji z ruchu sprawców najgroźniejszych przestępstw komunikacyjnych<sup>547</sup>.

Wskazanie w art. 42 § 3 i 4 k.k. czasu, na jaki orzeka się zakaz, pozostaje bez wpływu na jego charakter<sup>548</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany dożywotnio nie stanowi nowej postaci zakazu, ale jest tak samo środkiem karnym określonym w art. 39 pkt 3 k.k., chociaż o szczególnej granicy końcowej obowiązywania, która wyróżnia się tym, że nie może zostać dokładnie sprecyzowana w orzeczeniu sądu, ponieważ zależy od wielu niezależnych czynników. Można przewidzieć pewną średnią życia ludzkiego, ale ulega ona wydłużeniu lub skróceniu na skutek niedających się przewidzieć okoliczności, np. choroby, wypadku drogowego, bądź innego nagłego zdarzenia. W doktrynie podkreśla się, iż zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony dożywotnio pozostaje środkiem karnym terminowym, aczkolwiek

---

<sup>545</sup> Dz. U. Nr 48, poz. 548.

<sup>546</sup> A. Księżopolska-Kukulska, Uwagi na temat zmian w Kodeksie karnym, Prok. 2006, nr 3, s. 39; A. Michałek, Przemiany polskiego prawa karnego w zakresie orzekania zakazu prowadzenia mechanicznych, (w:) Reforma prawa karnego, red. I. Sepioło-Jankowska, Warszawa 2014, s. 193-194.

<sup>547</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 693.

<sup>548</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, Prok. i Pr. 2000, nr 7-8, s. 131.

wyróżniającym się tym, że nie jest określony w latach oraz posiada niezmienną, bezwzględną granicę końcową, którą wyznacza chwila śmierci skazanego<sup>549</sup>.

Zakaz określony w art. 42 § 3 i 4 k.k. ma specyficzną cechę, gdyż jest orzekany dożywotnio, tzn. trwa do końca życia skazanego. Dochodzi zatem do rozległego ograniczenia praw jednostki, wykraczającego poza cele stawiane środkiem karnym. Racja bytu tego środka reakcji prawnokarnej tkwi w społecznym niebezpieczeństwie stwarzanym przez aktywność sprawcy jako prowadzącego pojazd mechaniczny. W literaturze dostrzega się podobieństwo dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów do środka zabezpieczającego<sup>550</sup>. Występujące w kodeksie karnym środki karne orzekane dożywotnio wykazują właśnie zabezpieczająco-ochronny charakter. Warto zastanowić się nad zgłaszanym w doktrynie postulatem przekształcenia dożywotnich zakazów w środki o charakterze terminowym, stosowane przez jasno zakreślony okres, np. 20 lat. W doktrynie wskazuje się, iż jeżeli tak długi okres stosowania tych środków karnych okaże się niewystarczający, wówczas ze względu na możliwość ponownego popełnienia podobnego czynu przez sprawcę analogiczne zakazy należałoby realizować już w warunkach nie środka karnego, lecz środka zabezpieczającego, uzupełniającego karę (względnie środek karny). Środek zabezpieczający odpowiadałby treści zastosowanego zakazu, np. prowadzenia pojazdów mechanicznych, ale byłby wdrażany na czas nieokreślony. Przywrócenie uprawnień w przypadku osób, na które nałożono długoletni zakaz prowadzenia pojazdów w ramach środka zabezpieczającego byłoby uzależnione od pozytywnej opinii (np. biegłego psychologa), a jednocześnie ponownego kierowania tych osób na kursy prawa jazdy połączone z obostrzonymi wymogami (także finansowymi)<sup>551</sup>.

Początkowo zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze mógł być orzekany fakultatywnie (art. 42 § 3 k.k.) lub obligatoryjnie (art. 42 § 4 k.k.). Nowelizacja z dnia 12.2.2010 r. zmieniła brzmienie art. 42 § 3 k.k., nadając określonemu w tym przepisie zakazowi względnie obligatoryjny charakter. Sąd ma obecnie obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio w razie popełnienia przestępstwa określonego w art. 178a § 4 lub jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 lub w art. 355 § 2 był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z

---

<sup>549</sup> Por. R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze..., s. 131; D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2012, s. 338.

<sup>550</sup> Zob. J. Góralski, O konieczności przestrzegania założeń koncepcyjno-funkcjonalnych dotyczących środków zabezpieczających oraz środków karnych w kodeksie karnym z 1997 r., RPEiS 2011, nr 1, s. 119-120; M. Melezini, Zakaz prowadzenia pojazdów jako instrument..., s. 119-120.

<sup>551</sup> J. Góralski, O konieczności przestrzegania założeń..., s. 116-117, 120-121.

miejsca zdarzenia, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.

Przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 3 k.k. zostały podzielone na dwie grupy:

- pierwszą, która jest związana z poważnymi następstwami przestępstwa komunikacyjnego w postaci śmierci innej osoby lub ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu;
- drugą- odnoszącą się do wykrytego u sprawcy czynu stanu nietrzeźwości, pozostawiania sprawcy pod wpływem środka odurzającego lub jego zbiegnięcia z miejsca zdarzenia. Są to te same okoliczności, które warunkują obligatoryjne orzeczenie terminowego zakazu określonego w art. 42 § 2 k.k.<sup>552</sup>

Ciężki uszczerbek na zdrowiu został określony w art. 156 § 1 k.k. Jest nim taki uszczerbek na zdrowiu, który polega na pozbawieniu człowieka wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, bądź spowodowaniu innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej, choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej albo znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała.

Dożywotni zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych może zostać orzeczony tylko wówczas, gdy dojdzie do popełnienia jednego z czterech enumeratywnie wymienionych przestępstw<sup>553</sup>:

- 1) art. 178a § 4 k.k.- dopuszczenie się czynu polegającego na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, znajdując się w stanie

---

<sup>552</sup> R.A. Stefański, Surowsze karanie nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, PnD 2010, nr 5, s. 22.

<sup>553</sup> Na mocy noweli z dnia 12 lutego 2010 r. wyeliminowano z art. 42 § 3 k.k. przepis art. 174 k.k., określający przestępstwo spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Ów zabieg legislacyjny był uzasadniany tym, iż nie jest możliwe zakwalifikowanie jako przestępstwa z art. 174 k.k. zdarzenia, które pociągnęło za sobą skutek w postaci śmierci innej osoby lub ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu. W doktrynie zamieszczenie art. 174 k.k. w katalogu przestępstw określonych w art. 42 § 3 k.k. uznano za błąd legislacyjny. Por. W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności za przestępstwa komunikacyjne, PiP 2001, nr 7, s. 58-59; tenże, Zaostrzenie odpowiedzialności karnej w zmianach prawa karnego, Jur. 2001, nr 5, s. 12-13. Pogląd kwestionujący potrzebę rezygnacji w wyliczeniu zawartym w art. 42 § 3 k.k. przestępstwa określonego w art. 174 k.k. prezentuje R.A. Stefański. Autor zwraca uwagę m.in. na fakt, iż na mocy nowelizacji z dnia 12 lutego 2010 r. korzystniejsze jest spowodowanie groźniejszego skutku, jakim jest niewątpliwie spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy, niż wypadku w komunikacji. Przestępstwo z art. 174 k.k. nie może zostać zakwalifikowane jako spowodowanie katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.), ponieważ nie są zrealizowane jego znamiona. Byt przestępstwa z art. 173 k.k. uzależniony jest od wystąpienia zdarzenia mającego postać katastrofy w komunikacji oraz skutków w postaci zagrożenia życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w znacznych rozmiarach. Por. R.A. Stefański, Surowsze karanie..., s. 22; tenże, Ustawowe zaostrzenie represji za przestępstwa komunikacyjne, Prok. i Pr. 2010, nr 7-8, s. 17-18; tenże, Nowe środki karne i problem ich spójności z systemem Kodeksu karnego, (w:) Problem spójności prawa karnego z perspektywy jego nowelizacji. Materiały Ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa karnego. Toruń 20-22 września 2010 r., red. A. Marek, T. Oczkowski, Warszawa 2011, s. 96-97; tenże, Ban on driving motor..., s. 137; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 240-241.

nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.) w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo albo popełnienie przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. przez sprawcę, który był wcześniej prawomocnie skazany za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub art. 355 § 2 popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego;

- 2) art. 173 k.k.- sprowadzenie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, której następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu;
- 3) art. 177 § 2 k.k.- wypadek komunikacyjny, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu;
- 4) art. 355 § 2 k.k.- tzw. wojskowy wypadek komunikacyjny- przestępstwo polegające na spowodowaniu przez żołnierza prowadzącego uzbrojony pojazd mechaniczny wypadku, w którym śmierć poniosła inna osoba lub wystąpił ciężki uszczerbek na jej zdrowiu.

Wyliczenie tych przestępstw jest wyczerpujące (*numerus clausus*) i dlatego niedopuszczalne jest rozciąganie zakresu tego przepisu na inne przestępstwa. Enumeratywne wyliczenie przestępstw, których popełnienie pociąga za sobą obowiązek dożywotniego orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, uniemożliwia jego orzeczenie w wypadku, gdy sprawca dopuszcza się innego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, powodując skutki opisane w tym przepisie<sup>554</sup>. W doktrynie negatywnie ocenia się takie rozwiązanie. Jednocześnie zaś przedstawia się postulat *de lege ferenda*, by przesłankę tę określić zwrotem ogólnym: „jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, którego następstwem jest śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia”<sup>555</sup>. Samo dopuszczenie się np. wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym, nie będzie automatycznie wiązało się z obowiązkiem orzeczenia dożywotniego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Sprawca takiego przestępstwa musi być w chwili jego popełnienia w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiec z miejsca zdarzenia.

---

<sup>554</sup> R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz...*, s. 17-18; D. Mieczkowska, *Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze*, KPP 2013, nr 4, s. 53.

<sup>555</sup> R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz...*, s. 18.

Środek karny wskazany w art. 42 § 3 k.k. dotyczy typów określonych przestępstw komunikacyjnych, umiejscowionych w części szczególnej kodeksu karnego (art. 178a § 4, art. 173 i art. 177 § 2) oraz jego części wojskowej (art. 355 § 2). Przestępstwa wymienione w art. 42 § 3 k.k. łączy wspólne dobro chronione- bezpieczeństwo w komunikacji, a także to, iż w większości ich następstwem musi być śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu<sup>556</sup>. Wyjątek stanowi przestępstwo określone w art. 178a § 4 k.k., ponieważ jest to przestępstwo formalne, mające charakter przestępstwa z abstrakcyjnego narażenia dobra prawnego na niebezpieczeństwo. W przypadku realizacji znamion tego czynu zabronionego nie dochodzi do naruszenia dóbr prawnych jakiegokolwiek osoby, w szczególności innego uczestnika ruchu, a jedynie do abstrakcyjnego narażenia tych dóbr<sup>557</sup>.

Popęlnienie przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. stało się podstawą orzekania dożywotnio zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na mocy noweli z 20 marca 2015 r. Przepis art. 178a § 4 k.k. zawiera ustawowe znamiona czynu odróżniające go od innych przestępstw ujętych w art. 42 § 3 k.k. Trudno bowiem porównywać bezskutkowe prowadzenie pojazdu mechanicznego np. z popełnionym przez nietrzeźwego sprawcę wypadkiem drogowym z ofiarą śmiertelną (art. 177 § 2 k.k.). Poważne następstwa w postaci śmierci innej osoby lub ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu mogą niejednokrotnie przemawiać za trwałą eliminacją z ruchu sprawcy przestępstwa komunikacyjnego, zwłaszcza że był w czasie jego popełnienia w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia. Charakter czynu określonego w art. 178a § 4 k.k. nasuwa wątpliwość czy ustanowienie w przypadku jego popełnienia obowiązku stosowania dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów było faktycznie niezbędne. Przed modyfikacją przepisu art. 42 § 3 k.k. dopuszczenie się czynu określonego w art. 178a § 4 k.k., skutkowało również obowiązkiem zastosowania przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów, jednakże orzekał w oparciu o unormowanie art. 42 § 2 k.k. Dzięki temu sąd dysponował szerokimi możliwościami przy kształtowaniu zakresu przedmiotowego zakazu, mogącego obejmować wszelkie pojazdy albo pojazdy określonego rodzaju. Ważne znaczenie przy orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów odgrywa właściwie dopasowany wymiar tego środka karnego. Przed wejściem w życie ustawy nowelizacyjnej z 20.3.2015 r. sąd w przypadkach zakwalifikowanych z art. 178a § 4 k.k. orzekał zakaz prowadzenia pojazdów na

---

<sup>556</sup> Z. Sienkiewicz, Zmiany w regulacji środków karnych wprowadzone ustawą z 14.4.2000 r., (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom VII, red. L. Bogunia, Wrocław 2001, s. 45.

<sup>557</sup> A. Sakowicz, Opinia z dnia 25 września 2014 r. na temat projektu ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2586), Biuro Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu, Warszawa 2014.

okres od roku do 10 lat, zatem mógł odpowiednio dopasować okres zakazu do indywidualnych okoliczności sytuacyjnych. Nowe brzmienie art. 42 § 3 k.k. w stosunku do sprawców przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. wyłącza zastosowanie art. 42 § 2 k.k., narzucając sądowi konieczność orzeczenia zakazu na ściśle wskazany okres (dożywotnio) oraz sprecyzowany zakres przedmiotowy (obejmujący wszelkie pojazdy mechaniczne). Należy stwierdzić, że tego rodzaju ograniczenia władzy sędziowskiej zasługują na krytyczną ocenę, gdyż grożą wydawaniem schematycznych, oderwanych od okoliczności sytuacyjnych konkretnej sprawy orzeczeń.

W doktrynie objęcie sprawców przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. obowiązkiem stosowania dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów spotkało się z ostrą krytyką. Zwrócono uwagę, że prowadzi to w konsekwencji do naruszenia zasady proporcjonalności. Orzekanie dożywotniego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych za przestępstwo bezskutkowe prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, nawet jeśli zostało popełnione ponownie, niewątpliwie jest nieproporcjonalne do tego czynu, skutkując nadmierną represją skierowaną wobec sprawców przestępstwa z art. 178a § 4 k.k., co jest szczególnie widoczne wówczas, gdy stopień intoksykacji alkoholem był niewielki, np. minimalnie przekraczał próg 0,5 promila. Sąd wprawdzie zgodnie z art. 42 § 3 *in fine* k.k. może odstąpić od orzeczenia dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów, jednakże z uwagi na wielostopniową ocenę decyzja taka dotyczy sporadycznych przypadków<sup>558</sup>.

Wydaje się, iż wystarczający dla sprawców przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. byłby zakaz prowadzenia pojazdów określony w art. 42 § 2 k.k., zwłaszcza biorąc pod uwagę fakt, iż została podniesiona minimalna i maksymalna granica wymiaru tego środka karnego. Okres trwania zakazu prowadzenia pojazdów oscylujący w granicach od 3 lat do 15 lat, wydaje się dostatecznie długi zważywszy na charakter czynu przestępnego określonego w art. 178a § 4 k.k., chodzi przecież o bezskutkowe prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Zmiany wprowadzone w regulacji art. 42 § 3 k.k. znajdują odzwierciedlenie w strukturze orzekanych zakazów prowadzenia pojazdów, powodując znaczący wzrost liczby zakazów dożywotnich. Jest to zjawisko niekorzystne, prowadzące do nadmiernej surowości represji karnej wobec nietrzeźwych kierowców, a także stosowania na szeroką skalę dożywotnich zakazów prowadzenia pojazdów, które powinny być w założeniu- z uwagi na szczególnie rygorystyczny- podobnie jak kara dożywotniego

---

<sup>558</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 239.



pozbawienia wolności, orzekane w sytuacjach wyjątkowych, gdy inne środki reakcji okażą się w danym przypadku niewystarczające<sup>559</sup>.

Pewne wątpliwości wiążą się z przestępstwem określonym w art. 355 § 2 k.k. (wojskowym wypadkiem drogowym). Powstaje pytanie, czy to przestępstwo można zaliczyć do przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. W literaturze wskazuje się, iż wprawdzie głównym przedmiotem ochrony w przypadku tego przestępstwa jest bezpieczeństwo obchodzenia się z uzbrojeniem i uzbrojonym sprzętem wojskowym, ale drugim przedmiotem ochrony jest tutaj również- bezpieczeństwo w komunikacji<sup>560</sup>.

W doktrynie zwrócono uwagę na problem interpretacyjny związany z regulacją „wojskowego” wypadku komunikacyjnego. Ustawodawca zgodnie z art. 355 § 3 k.k. w przypadku takiego przestępstwa nakazuje stosować odpowiednio art. 42 oraz 178 kodeksu. Z tej przyczyny w przepisach tych nie wymieniono osobno art. 355 § 1 lub 2 k.k. uznając, że zawarte w nich regulacje i tak będą miały zastosowanie do przestępstwa spowodowania wypadku komunikacyjnego z części wojskowej kodeksu<sup>561</sup>. W. Wróbel odejście od tej zasady w art. 42 § 3 k.k. ocenia krytycznie, wskazując, że podważa to sens normatywny art. 355 § 3 k.k., a także sugeruje, iż tam, gdzie wprost nie został powołany art. 355 § 1 lub 2 k.k., wówczas dana instytucja nie ma zastosowania do wojskowego wypadku komunikacyjnego<sup>562</sup>. W stosunku do sprawcy przestępstwa określonego w art. 355 § 2 k.k., jeżeli zachodzą przesłanki określone w art. 42 § 3 k.k. sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze na podstawie tego przepisu i to bez konieczności powoływania się na art. 355 § 3 k.k., który okazuje się wówczas zbyteczny<sup>563</sup>. Należy w związku z tym przychylić się do wyrażonego w literaturze poglądu, iż zakres zastosowania art. 355 § 3 k.k. nie obejmuje odpowiedniego stosowania przepisów art. 42 § 3 i 4 k.k. dla sprawców przestępstwa określonego w art. 355 § 2 k.k.<sup>564</sup>

Przepis art. 42 § 3 k.k. został dość niefortunnie skonstruowany, w związku z tym w doktrynie pojawiła się wątpliwość czy w razie popełnienia przestępstwa z art. 173 k.k.,

---

<sup>559</sup> Zob. D. Mieczkowska, Walka z nietrzeźwością w ruchu komunikacyjnym drogą nowelizacji prawa karnego. Uwagi na temat zmian w regulacji zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2015, nr 9, s. 9-11.

<sup>560</sup> R.A. Stefański, Przestępstwa drogowe w nowym kodeksie karnym, Kraków 1999, s. 291-292.

<sup>561</sup> Zawarcie czynu z art. 355 § 2 w katalogu przestępstw wymienionych w art. 42 § 3 być może było związane z pewnymi wątpliwościami, jakie zrodziły się na gruncie art. 42 § 2, w którym ustawodawca nie określił *expressis verbis* tego przestępstwa. Por. M. Flemming, Kodeks karny. Część wojskowa. Komentarz, Warszawa 2000, s. 181-182.

<sup>562</sup> W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności..., s. 59.

<sup>563</sup> J. Zygmunt, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, Zeszyty Prawnicze UKSW 2007, nr 7.2, s. 211.

<sup>564</sup> J. Majewski, (w:) Kodeks karny. Część szczególna. Tom III. Komentarz do art. 278-363 k.k., red. A. Zoll, Kraków-Zakamycze 2006, s. 1196.

którego skutkiem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, konieczne jest ponadto znajdowanie się sprawcy w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegnięcie z miejsca zdarzenia<sup>565</sup>. Zdanie złożone tworzące § 3 art. 42 k.k. jest zbudowane w formie alternatywy rozłącznej zdania proste ustawodawca połączył za pomocą funktora zdaniowego „albo”. Określenia „znajdowanie się w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegnięcie z miejsca zdarzenia” stanowią część drugiego zdania prostego, zamieszczonego po użytym funktorze „albo”, dlatego niewątpliwie odnoszą się do tej części zdania. Zdanie dotyczy dwóch przestępstw z art. 177 § 2 oraz art. 355 § 2 k.k., zatem nie budzi wątpliwości, że sprawca tych przestępstw musi charakteryzować się określonymi powyżej właściwościami lub zachowaniem. Pierwsze zdanie art. 42 § 3 k.k. ogranicza się do wymogu popełnienia przestępstwa z art. 173, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu. Z tego wynikałoby, że sprawca tego przestępstwa nie musi być w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiec z miejsca zdarzenia. Przemawiają za takim rozwiązaniem reguły językowe i logiczne, a ponadto racje merytoryczne. Przestępstwo spowodowania katastrofy w komunikacji, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu stanowi czyn groźniejszy od przestępstw wymienionych w art. 177 § 2 lub art. 355 § 2<sup>566</sup>. Mimo tych wszystkich uwag, należy przychylić się do stanowiska, że warunki konieczne w postaci znajdowania się w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegnięcia z miejsca zdarzenia, dotyczą wszystkich wymienionych w tym przepisie przestępstw, a zatem nie tylko przestępstw z art. 177 § 2 oraz art. 355 § 2, ale również przestępstwa ujętego w art. 173. Za takim rozwiązaniem przemawia przede wszystkim *ratio legis* art. 42 § 3 k.k.<sup>567</sup> Twórcom chodziło o zaostrzenie represji karnej wobec sprawców przestępstw komunikacyjnych popełnionych w stanie nietrzeźwości<sup>568</sup>. Należy zwrócić uwagę, że wykładnia celowościowa prowadzi do innego rozumienia treści art. 42 § 3 k.k. niż

---

<sup>565</sup> W doktrynie niektórzy autorzy twierdzą, że w przypadku spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.) wystarczy sam skutek w postaci śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu. W sytuacji spowodowania analogicznych skutków wypadkiem drogowym (art. 177 § 2 k.k.) albo wypadkiem uzbrojonym pojazdem (art. 355 § 2 k.k.), potrzeba ponadto stwierdzenia *tempore criminis* stanu nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego albo zbiegnięcia z miejsca zdarzenia. Por. W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 146; J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 2001, s. 112.

<sup>566</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze..., s. 134-135.

<sup>567</sup> D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2012, s. 344.

<sup>568</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zmiany w regulacji..., s. 47-48; taż, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 607; taż, Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 207; taż, Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2004, s. 131; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze..., s. 135; tenże, Prawo o ruchu drogowym..., s. 946-947; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 242-243; M. Szewczyk, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 655-656.

wynikałoby to z wykładni językowej. W doktrynie podnosi się, iż dodatkowym argumentem powinny być w tym wypadku względy wykładni systemowej. Nie można rozpatrywać art. 42 § 3 k.k. w oderwaniu od regulacji zakazu prowadzenia pojazdów z art. 42 § 2 k.k. oraz nadzwyczajnego zaostrzenia kary przewidzianego w art. 178 k.k. Jak słusznie zwraca uwagę Z. Sienkiewicz, wszelkie zaostrzenia odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne dotyczyły sprawców, którzy w chwili ich popełnienia byli w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub dopuścili się ucieczki z miejsca zdarzenia. Trudno byłoby racjonalnie wytłumaczyć dlaczego w razie popełnienia przestępstwa z art. 173 k.k. ustawodawca zrezygnował z konieczności wystąpienia wymienionych powyżej przyczyn zaostrzających. Przyjęcie takiego rozwiązania oznaczałoby nieuzasadniony wyjątek od przyjętego kierunku polityki karnej dotyczącej przestępczości komunikacyjnej<sup>569</sup>.

Zakres przedmiotowy zakazu orzeganego na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. nie budzi wątpliwości. Został ograniczony wyłącznie do pojazdów mechanicznych, przy czym jest to zakaz zintegrowany, a więc dotyczy wszelkich pojazdów mechanicznych we wszystkich strefach ruchu<sup>570</sup>. Zakaz ten ma charakter bezwzględny, w tym znaczeniu, że nie jest możliwe wyłączenie spod jego zakresu jakiegoś rodzaju pojazdów mechanicznych, ani też ograniczenie go do jednego czy kilku rodzajów pojazdów mechanicznych<sup>571</sup>. Nie jest możliwa dyferencjacja przedmiotowa zakazu określonego w art. 42 § 3 i 4 k.k. Nie dotyczy on innych pojazdów niż mechaniczne, np. zaprzęgów konnych- nie jest wówczas możliwe orzeczenie zakazu na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k., nawet jeśli sprawca popełnił przestępstwo prowadząc taki pojazd<sup>572</sup>. Jeżeli sąd stwierdzi w danym stanie faktycznym potrzebę orzeczenia również zakazu prowadzenia pojazdów niemechanicznych może to uczynić fakultatywnie w oparciu o art. 42 § 1 k.k.<sup>573</sup> Orzeczony zakaz w dożywotniej formule czasowej stanowi z istoty swej bardzo dolegliwy środek karny, a jeszcze sprawcy przestępstwa komunikacyjnego odbiera się uprawnienia do prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych we wszystkich sferach ruchu. Czyni to dożywotni zakaz prowadzenia

---

<sup>569</sup> Z. Sienkiewicz, *Zmiany w regulacji...*, s. 48; też; (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, *Kodeks karny. Komentarz*, Tom I, Gdańsk 2005, s. 475; też; *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 184.

<sup>570</sup> Por. R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz...*, s. 22; też; *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *Środki karne po nowelizacji...*, s. 250; Z. Sienkiewicz, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 206.

<sup>571</sup> D. Szeleszczuk, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2014, s. 296; też; (w:) *Prawo karne...*, s. 224.

<sup>572</sup> R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze...*, s. 131; też; *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *Środki karne po nowelizacji...*, s. 250; J. Lachowski, A. Marek, *Prawo karne. Zarys problematyki*, Warszawa 2013, s. 185.

<sup>573</sup> R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz...*, s. 22-23.

pojazdów jednym z najsurowszych środków reakcji prawnokarnej na popełnione przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Porównując zakaz prowadzenia pojazdów określony w art. 42 § 3 i 4 k.k. z zakazem z art. 42 § 2 k.k., dostrzega się w pierwszej kolejności wspólną ich cechę- obligatoryjność, a ponadto piętnowanie tych samych negatywnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu zachowań, jak: stan nietrzeźwości, stan pod wpływem środka odurzającego lub zbiegnięcie z miejsca zdarzenia. Na tym podobieństwa się kończą, ponieważ zakresy przedmiotowe zakazu orzeczanego dożywotnio i jego terminowego odpowiednika znacząco się różnią. W art. 42 § 2 k.k. mowa jest o „wszelkich pojazdach” albo „pojazdach określonego rodzaju”, zatem przepis ten umożliwia obecnie bardzo szeroką dyferencjację i obejmowanie zakresem zakazu zarówno pojazdy mechaniczne, jak i pojazdy niemechaniczne. W przypadku zakazu z art. 42 § 3 i 4 k.k. nie ma takiej możliwości kształtowania jego zakresu przedmiotowego. Zakaz musi obejmować każdorazowo wszelkie pojazdy mechaniczne we wszystkich strefach ruchu.

W art. 42 § 3 k.k. jako podmiot zakazu wskazano „sprawcę”, popełniającego określone przestępstwo komunikacyjne w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub który zbiegł z miejsca zdarzenia. W piśmiennictwie wskazuje się, iż obowiązek orzeczenia zakazu odnosi się nie tylko do sprawcy, będącego prowadzącym pojazd mechaniczny lub inny pojazd, ale każdego sprawcy, który spowodował wypadek lub katastrofę, nawet jeżeli w ogóle nie posiada uprawnień do prowadzenia pojazdów<sup>574</sup>. Pogląd szeroko ujmujący podmiot zakazu z art. 42 § 3 k.k. należy zaaprobować, gdyż przemawiają za nim przede wszystkim względy wykładni językowej. Analiza treści art. 42 § 3 k.k. nie pozwala na wysnucie wniosku jakoby ustawodawca chciał ograniczyć zakres działania tego przepisu wyłącznie do sprawców prowadzących w czasie popełnienia przestępstwa pojazd. W art. 42 § 4 k.k. ustawodawca wyraźnie zawęził krąg podmiotów do przypadków skazania „osoby prowadzącej pojazd mechaniczny”. Gdyby zatem ustawodawca chciał rzeczywiście ograniczyć stosowanie art. 42 § 3 k.k. tylko do takich sprawców, wówczas bez trudu mógłby to zaznaczyć w brzmieniu przepisu. Nie bez znaczenia mają również wskazania wykładni celowościowej i systemowej, które nakazywałyby ściślej powiązać przesłanki orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze (art. 42 § 3 k.k.) z przesłankami orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na określony czas (art. 42 § 1 k.k.). Przepisy art. 42 § 1 i § 2 k.k., a

---

<sup>574</sup> Por. m.in. R.A. Stefański, Surowsze karanie..., s. 22; W. Wróbel, Krytycznie o zaostreniu odpowiedzialności..., s. 59; M. Kulik, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna, red. M. Mozgawa, Warszawa 2011, s. 403-404; J. Lachowski, A. Marek, Prawo karne..., s. 185; D. Szeleszczuk, (w:) Prawo karne..., s. 224.

także przepis art. 42 § 3 k.k. powinny tworzyć pewną całość i służyć tym samym wskazaniom polityki karnej<sup>575</sup>.

W doktrynie słusznie akcentuje się, że wprowadzenie zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze podyktowane było koniecznością eliminowania na stałe z ruchu tylko takich osób, które dopuściły się w szczególnych okolicznościach przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji<sup>576</sup>. Powstaje pytanie: czy art. 42 § 3 k.k. należy stosować do wszystkich osób, które są sprawcami wymienionych w przepisie przestępstw, choćby nawet nie zaliczały się do kategorii osób uczestniczących w ruchu? Na to pytanie trzeba udzielić odpowiedzi przeczącej, gdyż tak szerokiemu ujęciu podmiotu zakazu orzeczanego na podstawie art. 42 § 3 k.k. sprzeciwiają się względy logicznego rozumowania<sup>577</sup>. W doktrynie wskazuje się, iż nie byłoby logiczne, ani też nie służyłoby racjonalnej polityce karnej, gdyby mający podstawowe znaczenie łagodniejszy terminowy zakaz prowadzenia pojazdów (art. 42 § 1 i 2 k.k.) dotyczył tylko sprawców- uczestników ruchu, natomiast represyjny dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów mógł być orzekany wobec każdego sprawcy, który nawet nie uczestniczył w ruchu<sup>578</sup>. Należy tym samym przyjąć, że krąg podmiotów zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie art. 42 § 3 k.k. powinien być taki sam jak w art. 42 § 1 i 2 k.k.<sup>579</sup> Paragrafy 1, 2 i 3 artykułu 42 k.k. tworzą pewną całość normatywną<sup>580</sup> - dotyczą jednolitego środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, aczkolwiek z drobnymi różnicami, związanymi z trybem orzekania i okresem, na jaki orzekany jest zakaz. Cele i funkcje zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie któregokolwiek z tych przepisów są podobne, gdyż łączą się z oddziaływaniem ochronnym i prewencyjnym, a także

---

<sup>575</sup> Por. Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 207; też, Zmiany w regulacji..., s. 45-46; też, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 607-608; też, Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2004, s. 131; N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 333-334.

<sup>576</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze..., s. 133; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 235.

<sup>577</sup> D. Mieczkowska, Wokół problematyki podmiotowego zakresu zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2013, nr 9, s. 17-18.

<sup>578</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 475.

<sup>579</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zmiany w regulacji..., s. 45-46; też, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 607-608; też, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 185; też, Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, Warszawa 2012, s. 350; też, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 475; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze..., s. 133; A. Michalska-Warias, Modyfikacja przepisów kodeksu karnego w zakresie przestępstw drogowych, (w:) Nowe prawo karne po zmianach, red. T. Bojarski, E. Skrętowicz, Lublin 2003, s. 32-33; D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2012, s. 343-344; N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 333-334; J. Zygmunt, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych..., s. 216-221.

<sup>580</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 185; też, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 607.

z pewną represją wobec sprawcy przestępstwa komunikacyjnego, która jest szczególnie widoczna w przypadku zakazu orzecanego dożywotnio. Podsumowując, orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie w art. 42 § 3 k.k. musi dotyczyć „uczestnika ruchu”<sup>581</sup>.

Otwartym pozostaje pytanie czy tak szeroko zakreślony zakres podmiotowy zakazu obligatoryjnego i w dodatku orzecanego dożywotnio, stanowi racjonalną odpowiedź na wyzwania związane z najpoważniejszymi sprawcami przestępstw komunikacyjnych. Wydaje się, że jest to nadmierna represja. Trudno bowiem sobie wyobrazić, że pieszy w stanie nietrzeźwości może popełnić przestępstwo określone w art. 173 k.k., tj. spowodować katastrofę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, której następstwem będzie śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu. Niemniej nie należy wykluczyć, że taka sytuacja będzie miała miejsce, ale trzeba przyznać, że w praktyce zdarza się to niezwykle rzadko. Warto zastanowić się nad zawężeniem sformułowania podmiotu w art. 42 § 3 k.k. wyłącznie do „osoby prowadzącej pojazd” w chwili popełnienia określonego w przepisie przestępstwa komunikacyjnego i po spełnieniu okoliczności tam wskazanych<sup>582</sup>.

## 2. Charakter prawny zakazu

Należy zauważyć, że powoływana wcześniej ustawa nowelizacyjna z 12.2.2010 r. zmieniła charakter zakazu prowadzenia pojazdów z art. 42 § 3 k.k., przekształcając tryb fakultatywny jego orzekania na względnie obligatoryjny. Doszło tym samym do wyraźnego zaostrzenia odpowiedzialności karnej sprawców przestępstw komunikacyjnych, popełnionych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Ustawodawca przewidział generalnie obowiązek dożywotniego orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, z którego zgodnie z art. 42 § 3 *in fine* k.k. sąd może nie skorzystać tylko wtedy, gdy „zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”<sup>583</sup>.

Obligatoryjność zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzecanego dożywotnio czyni go środkiem karnym niezwykle dolegliwym. Wprowadzenie klauzuli „wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami” miało na

---

<sup>581</sup> Por. Z. Sienkiewicz, O niektórych przejawach zaostrzenia represji karnej, (w:) Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara, Tom I, red. A. Adamski, J. Bojarski, P. Chrzczonowicz, M. Leciak, Toruń 2014, s. 271; też, Niektóre sporne kwestie zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Prawo karne wykonawcze w systemie nauk kryminologicznych. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Leszka Boguni, red. T. Kalisz, Warszawa 2011, s. 93-96; R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym..., s. 945-946; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 235-236; D. Mieczkowska, Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów..., s. 56-57.

<sup>582</sup> Por. A. Muszyńska, K. Łucarz, Przyczynki do rozważań nad pojęciem „uczestnik w ruchu”..., s. 303-304; D. Mieczkowska, Wokół problematyki podmiotowego zakresu..., s. 18.

<sup>583</sup> D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny..., s. 343.

celu złagodzenie rygorystyczności tego uregulowania. Zdaniem R.A. Stefańskiego ze względu na represyjność zakazu określonego w art. 42 § 3 k.k. wyjątek ten może stać się regułą. Zdaniem tego autora sędziowie wykorzystają go do zbojkotowania dyrektywy zawartej w art. 42 § 3 k.k. Uznając ją za niesłuszną i niesprawiedliwą zasadnie nie będą orzekać zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio, zasłaniając się szczególnym charakterem danego wypadku<sup>584</sup>. Na taką możliwość reakcji sędziów i poszukiwania prób obejścia tego przepisu słusznie wskazywał Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego, pisząc, że: „Wprowadzenie w tym zakresie obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, sprzecznego z zasadami indywidualizacji kary, prowadzi będzie do nieproporcjonalnych skutków społecznych (...); prowadzi może albo do orzeczeń niesprawiedliwych albo do unikania wydawania przez sądy orzeczeń skazujących i korzystania z instytucji nadzwyczajnych”<sup>585</sup>.

Z brzmienia art. 42 § 3 k.k. nie wynika dokładnie w jaki sposób należy rozumieć sformułowanie „szczególne okoliczności” oraz na czym może polegać pożądana przez ustawodawcę „wyjątkowość”. Słowo „wyjątkowy” oznacza „będący wyjątkiem, wyróżniający się czymś; bardzo rzadki, szczególny, osobliwy”<sup>586</sup>. Przez pojęcie „szczególny” z kolei rozumie się osobę lub przedmiot „odznaczający się czymś osobliwym, zwracający czymś uwagę; niezwykły, wyjątkowy, specjalny, nieprzeciętny”<sup>587</sup>. Wypadek musi być wyjątkowy, o tym zaś przesądzać mają szczególne okoliczności, które uzasadniają odstępianie od orzeczenia surowego dożywotniego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na podstawie art. 42 § 3 *in fine* k.k. Za „uzasadniony” uważa się „oparty na obiektywnych racjach, podstawach; słuszny, usprawiedliwiony”<sup>588</sup>. Szczególne okoliczności bez wątpienia powinny wykazywać charakter incydentalny, przy czym mogą dotyczyć zarówno popełnionego przestępstwa komunikacyjnego, jak i osoby sprawcy, jego prognozy kryminologicznej, z której może wynikać, że do osiągnięcia celów kary nie jest konieczne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów dożywotnio, wystarczające bowiem jest orzeczenie terminowego zakazu prowadzenia pojazdów<sup>589</sup>. Sąd w oparciu o całość materiału dowodowego musi rozsądzić czy dany wypadek jest na tyle wyjątkowy, iż uzasadniona będzie rezygnacja z orzeczenia dożywotniego zakazu na podstawie art. 42 § 3 k.k.

---

<sup>584</sup> R.A. Stefański, *Ustawowe zaostrożenie represji...*, s. 19.

<sup>585</sup> Opinia Pierwszego Prezesa SN, druk Nr 2115 z dnia 1.7.2009 r. w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy - Kodeks karny (dot. zakazu prowadzenia pojazdów)- przytaczam za R.A. Stefańskim, *Ustawowe zaostrożenie represji...*, s. 19.

<sup>586</sup> Słownik języka polskiego, tom III, red. M. Szymczak, Warszawa 1993, s. 803.

<sup>587</sup> Ibidem, s. 398.

<sup>588</sup> Ibidem, s. 640.

<sup>589</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 207.

Sąd ma obowiązek orzeczenia zakazu z art. 42 § 3 k.k., jeżeli zostaną spełnione przewidziane w tym przepisie przesłanki. Klauzula „wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami” łagodzi kategoryczność tego zobowiązania. Niemniej jednak, należy zwrócić uwagę, że dożywotni zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dotyczy najpoważniejszych przestępstw komunikacyjnych, popełnianych w szczególnie nagannych okolicznościach, jak: stan nietrzeźwości, pozostawanie pod wpływem środka odurzającego czy zbiegnięcie z miejsca zdarzenia. W większości takich przypadków sprawcy zasługują na surowe potraktowanie, co jest z reguły podyktowane względami oddziaływania ochronnego. Sąd „orzeka” zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w oparciu o dyspozycję art. 42 § 3 k.k., tym samym ustawodawca nakłada obowiązek każdorazowego stosowania tego środka karnego<sup>590</sup>. Brak jego orzeczenia, powołując się na ogólną klauzulę zawartą w art. 42 § 3 k.k., wymaga od sądu większego zaangażowania i pracy. Musi on mianowicie przedstawić racjonalne uzasadnienie swojej decyzji, które będzie poparte konkretnymi okolicznościami, znajdującymi potwierdzenie w realnych faktach, a ponadto wyjaśnić na czym polega ich „wyjątkowość” i dlaczego jest wystarczająca do zaniechania orzeczenia dożywotniego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych.

Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekany dożywotnio jest środkiem reakcji prawnokarnej wzbudzającym w doktrynie spore kontrowersje. Nasuwa się pytanie- czy w demokratycznym państwie prawa naprawdę trzeba sięgać po tak surowe narzędzie, aby zapewnić bezpieczeństwo w komunikacji? Faktycznie art. 42 § 3 k.k. zawiera katalog szczególnie nagannych okoliczności, które zasługują na dezaprobatę, a nawet stanowcze potępienie. Obecny kształt prawny zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekanego dożywotnio razi jednakże swą nadmierną represyjnością. Wprowadzenie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekanego dożywotnio spotkało się z krytyką środowiska prawniczego. Zakaz orzekany na podstawie art. 42 § 3 k.k. początkowo fakultatywny, w brzmieniu nadanym mocą noweli z 12.2.2010 r. nabrał obligatoryjnego charakteru. Zobowiązanie to mimo, że łagodzi klauzula „wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami”, pozostaje stanowcze- sąd „orzeka” dożywotnio zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, jeżeli zostaną spełnione wyróżnione w przepisie przesłanki.

Dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów nie jest środkiem racjonalnej polityki karnej, w związku z tym powinien zostać usunięty z regulacji kodeksu karnego. Granice

---

<sup>590</sup> M. Kulik, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Mozgawa, Warszawa 2015, s. 151-152.



czasowe terminowego zakazu prowadzenia pojazdów przewidziane w art. 43 § 1 k.k. (od roku do 15 lat) są wystarczająco szerokie, umożliwiają właściwe dopasowanie okresu trwania zakazu do różnorodnych okoliczności sytuacyjnych. Stosowanie zakazu prowadzenia pojazdów powinno głównie zapobiegać ponownemu popełnieniu przestępstwa komunikacyjnego. Sprawcy przestępstw wymienionych w art. 42 § 3 k.k. zasługują nieraz na surowszą reakcję, dlatego zamiast zakazu orzeczanego dożywotnio wystarczyłoby wprowadzenie nawet długo trwającego, ale jednak terminowego zakazu, który wówczas byłby orzekany np. na 20 lub 25 lat<sup>591</sup>. Dożywotni charakter zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych nie uwzględnia faktu, że wszyscy ludzie się zmieniają, każdy ma prawo do popełniania błędów, tymczasem ustawodawca przesądza, że istnieje grupa szczególnie groźnych sprawców przestępstw komunikacyjnych, którą należy na trwale usunąć z uczestnictwa w ruchu. W przypadku orzeczonego dożywotnio zakazu skazany nie ma żadnej motywacji do przestrzegania postanowień tego środka karnego, pozbawia się go nadziei na powrót do pełnoprawnego funkcjonowania w społeczeństwie. Jest to sprzeczne z wyrażoną w Konstytucji RP oraz art. 3 k.k. zasadą humanitaryzmu, a także z zasadą proporcjonalności, gdyż ograniczenia związane z dożywotnim zakazem prowadzenia pojazdów nie zdają testu konieczności i niezbędności dla ochrony bezpieczeństwa ruchu.

#### **§ 4. Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów orzekany dożywotnio na podstawie art. 42 § 4 k.k.**

W art. 42 § 4 k.k. został określony dożywotni zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych o charakterze bezwzględny. W praktyce oznacza to, że sąd w żadnym wypadku (nawet szczególnie wyjątkowym) nie może odstąpić od jego orzeczenia, jeżeli zostaną spełnione przesłanki określone w przepisie<sup>592</sup>. Czyni to środek karny wskazany w art. 42 § 4 k.k. najbardziej surową podstawą orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. Dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów sąd orzeka również w oparciu o unormowanie zawarte w art. 42 § 3 k.k., przy czym obligatoryjność łądzi możliwość odstąpienia od jego zastosowania, zasłaniając się klauzulą „wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami”.

---

<sup>591</sup> Por. T. Szymanowski, Nowelizacja prawa karnego po 1998 r. a represyjność polityki karnej w Polsce, (w:) Kary długoterminowe. Polityka karna. Wykonywanie. Warunkowe zwolnienia, red. T. Gardocka, Warszawa 2006, s. 184-185.

<sup>592</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. M. Bojarski, Warszawa 2012, s. 350-351.

Artykuł 42 § 4 k.k. formułuje odrębne przesłanki orzekania dożywotniego zakazu, aczkolwiek zauważalny jest związek tego przepisu z regulacją art. 42 § 3 k.k. Bezwzględny obligatoryjny zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dotyczy przypadków związanych z zaistnieniem swoistej recydywy<sup>593</sup> w zakresie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji- „recydywy komunikacyjnej”<sup>594</sup>. Podstawą skorzystania z tego środka reakcji jest „ponowne skazanie” osoby prowadzącej pojazd mechaniczny w warunkach określonych w § 3. Użycie słowa „ponownie” sugeruje jednoznacznie, że sprawca był już skazany za popełnienie przestępstwa określonego w art. 173, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 lub w art. 355 § 2 był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia. W doktrynie zauważa się, że gdyby w art. 42 § 4 k.k. chodziło tylko o ponowne skazanie w warunkach określonych w § 3 tego artykułu, to przepis ten musiałby mieć następującą stylizację: „Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów na zawsze w razie skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny ponownie w warunkach określonych w § 3”<sup>595</sup>. Nie wymaga się tożsamości popełnionych przez sprawcę przestępstw komunikacyjnych, konieczne jest natomiast spełnienie pozostałych warunków wymienionych w art. 42 § 3 k.k., czyli popełnienia przestępstwa w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegnięcie z miejsca zdarzenia<sup>596</sup>.

W literaturze wskazuje się, że drugie (ponowne) skazanie musi nastąpić za jedno z przestępstw określonych w art. 42 § 3 k.k. i w warunkach tam wskazanych<sup>597</sup>. W. Wróbel zwraca uwagę, iż warunek ponownego skazania oznacza, że poprzednio musiał zapaść wyrok skazujący, przy czym nie jest istotne na jaką karę sprawca był poprzednio skazany, ani też czy karę tę w ogóle odbył<sup>598</sup>. Chodzi bowiem tylko o sam fakt ponownego skazania, bez konieczności odbycia poprzedniej kary. W doktrynie ocenia się, że art. 42 § 4 k.k. został dość

---

<sup>593</sup> J. Majewski twierdzi, że przypadek ponownego popełnienia w warunkach określonych w art. 42 § 3 k.k. przestępstwa określonego w art. 173, którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 lub w art. 355 § 2, należy ulokować „na granicy między recydywą ogólną a recydywą specjalną”. Por. J. Majewski, (w:) Kodeks karny..., s. 957.

<sup>594</sup> A. Miachalska-Warias, Modyfikacja przepisów kodeksu karnego w zakresie przestępstw drogowych, (w:) Nowe prawo karne po zmianach, red. T. Bojarski, E. Skrętowicz, Lublin 2002, s. 33.

<sup>595</sup> R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 252-253.

<sup>596</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 608; taż, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 207; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 252.

<sup>597</sup> Por. Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze..., s. 132; W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności..., s. 59-60; A. Miachalska-Warias, Modyfikacja przepisów kodeksu..., s. 33.

<sup>598</sup> W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności ..., s. 60.

niezręcznie sformułowany, gdyż mówi o „ponownym skazaniu”, a nie o „ponownym popełnieniu przestępstwa”. Literalne odczytanie brzmienia tego przepisu może prowadzić do wysnucia wniosku, iż dożywotni zakaz z art. 42 § 4 k.k. ma również wtedy zastosowanie, gdy sprawca jest ponownie skazany, ale za wypadek, który spowodował jeszcze przed pierwszym prawomocnym skazaniem. Interpretacja taka nie wydaje się być trafna, przede wszystkim zważywszy na *ratio legis* art. 42 § 4 k.k., dlatego też należy przyjąć, że zakaz, o którym mowa w omawianym przepisie, odnosi się wyłącznie do takich sytuacji, gdy sprawca już po prawomocnym skazaniu go za katastrofę lub wypadek w komunikacji określone w § 3, ponownie spowoduje podobną katastrofę lub wypadek<sup>599</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów, o którym jest mowa w art. 42 § 4 k.k., posiada specyficzny zakres podmiotowy- węższy w stosunku do zakresu przewidzianego dla zakazu z art. 42 § 1, 2 i 3 k.k. W literaturze przeprowadzoną przez ustawodawcę dyferencjację w zakresie podmiotów, względem których możliwe jest orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów, tłumaczy się przede wszystkim chęcią zaostrzenia represji karnej wobec sprawców ciężkich przestępstw komunikacyjnych popełnionych w stanie nietrzeźwości<sup>600</sup>. Bezwzględny zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych może być orzeczony nie wobec każdego uczestnika ruchu, lecz wyłącznie w stosunku do prowadzącego pojazd mechaniczny. Wątpliwości budzi odwołanie się w art. 42 § 4 k.k. do treści § 3, w którym to przepisie ustalono szeroki zakres podmiotowy, obejmując sprawców, będących uczestnikami ruchu. W doktrynie wskazuje się, że treść art. 42 § 4 k.k. nie określa jednoznacznie, czy uprzednie skazanie winno dotyczyć osoby prowadzącej pojazd mechaniczny, czy też może być to każdy sprawca o którym mowa w § 3<sup>601</sup>. Podmiot zakazu prowadzenia pojazdów w § 4 ma bez wątpienia węższy zakres, gdyż drugie skazanie musi dotyczyć „osoby prowadzącej pojazd mechaniczny”. W związku z tym nasuwa się pytanie- czy poprzednie (pierwsze) skazanie też musi odnosić się do „osoby prowadzącej pojazd mechaniczny”?

W doktrynie zwraca się uwagę na brzmienie art. 42 § 4 k.k., w którym zwrot „ponownie” zamieszczono przed określeniem charakteryzującym podmiot, wobec którego ma być orzeczony zakaz, jak i warunki zastosowania tej normy. Ponowne skazanie ma zatem dotyczyć osoby prowadzącej pojazd mechaniczny, która w takim charakterze została skazana poprzednio za przestępstwo określone w art. 42 § 3 k.k. i w warunkach, o których w tym

---

<sup>599</sup> J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 2001, s. 112.

<sup>600</sup> K. Łucarz, Nowa regulacja podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom VII, red. L. Bogunia, Wrocław 2001, s. 17.

<sup>601</sup> M. Szewczyk, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz. Tom I. Komentarz do art. 1-116 k.k., red. A. Zoll, Kraków-Zakamycze 2004, s. 702.

przepisie mowa<sup>602</sup>. Należy zgodzić się z takim rozumowaniem, gdyż przemawiają za nim zarówno względy językowe, jak i celowościowe<sup>603</sup>. Konieczna jest tożsamość roli przy obu skazaniach<sup>604</sup>. Jeżeli w związku z tym sprawca, będący osobą uczestniczącą w ruchu, ale nie prowadzącą pojazdu mechanicznego (prowadzącą rower lub inny pojazd niemechaniczny, bądź występującą w innej roli, np. pieszego), zostanie raz skazany w warunkach § 3, a potem już jako prowadzący pojazd mechaniczny popełni przestępstwo, za które możliwe jest orzeczenie zakazu z § 3, orzeczenie zakazu z § 4 jest niedopuszczalne, gdyż brakuje przesłanki podwójnego skazania jako osoby prowadzącej pojazd mechaniczny<sup>605</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów z art. 42 § 4 k.k. dotyczy najpoważniejszych przypadków popełnienia przestępstw komunikacyjnych, szczególnie groźnych nie tylko z uwagi na kwalifikowany charakter okoliczności (stan nietrzeźwości, pozostawanie pod wpływem środka odurzającego czy zbiegnięcie z miejsca zdarzenia), ale przede wszystkim z uwagi na fakt, że przestępstwo takie zostaje popełnione ponownie. W obecnym stanie prawnym można zadać pytanie o sens istnienia art. 42 § 4 k.k., który po nowelizacji z 12 lutego 2010 r. stał się w znacznej mierze przepisem zbędnym<sup>606</sup>. Funkcjonowanie obok siebie § 3 i 4- jako dwóch podstaw do orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze w brzmieniu sprzed nowelizacji było uzasadnione, gdyż fakultatywny tryb orzekania dożywotniego zakazu z § 3 uzupełniał obligatoryjny określony w § 4, obejmujący przypadki recydywy komunikacyjnej. Po zmianie art. 42 § 3 k.k. i przekształceniu wskazanego tam zakazu prowadzenia pojazdów w środek względnie obligatoryjny, kodeks karny zawiera aż dwa przepisy obligujące sąd do orzeczenia dożywotniego zakazu. Jeżeli zostaną spełnione przesłanki określone w art. 42 § 3 k.k., wówczas orzeka się dożywotnio zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Dyrektywa wynikająca z art. 42 § 4 k.k. wówczas nie może zostać zrealizowana, bo już raz sąd wymierzył dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów. Unormowanie wynikające z omawianego przepisu może mieć praktyczne znaczenie tylko w razie zastosowania ogólnej klauzuli „wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami”, gdy na

---

<sup>602</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze..., s. 132; tenże, Prawo karne materialne. Część ogólna, Warszawa 2008, s. 285. Por. także, Z. Sienkiewicz, O niektórych przejawach zaostrożenia represji..., s. 271-272; D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny..., s. 344; tenże, (w:) Prawo karne..., s. 225; M. Kulik, (w:) Kodeks karny..., s. 152.

<sup>603</sup> Por. Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 207-208; też, (w:) Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 608; też, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz. Tom I, Gdańsk 2005, s. 476.

<sup>604</sup> D. Mieczkowska, Wokół problematyki podmiotowego zakresu..., s. 20.

<sup>605</sup> N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 334.

<sup>606</sup> D. Mieczkowska, Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów..., s. 59.

podstawie art. 42 § 3 *in fine* k.k. sąd rezygnuje z orzeczenia represyjnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Sprawca zostaje skazany „w warunkach określonych w § 3”, aczkolwiek nie dochodzi do orzeczenia dożywotniego zakazu, który w ten sposób może zostać zastosowany w razie zaistnienia recydywy komunikacyjnej z art. 42 § 4 k.k.<sup>607</sup>

---

<sup>607</sup> Por. W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Komentarz, Tom II, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 105.

## **Rozdział III.**

### **Formy prawne orzekania zakazu prowadzenia pojazdów**

#### **§1. Uwagi ogólne**

W świetle aktualnego stanu prawnego zakaz prowadzenia pojazdów może być orzeczony:

- 1) obok kary (kumulatywnie);
- 2) w razie odstąpienia od wymierzenia kary (art. 59, art. 60 § 7, art. 61 § 1, art. 60a k.k.<sup>608</sup>);
- 3) tytułem środka probacyjnego (art. 67 § 3 k.k.);
- 4) tytułem środka zabezpieczającego (art. 99 § 1 k.k.)<sup>609</sup>.

#### **§2. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany obok kary**

Podstawowe znaczenie odgrywa zakaz prowadzenia pojazdów orzekany jako środek karny obok kary. Orzeczony kumulatywnie zakaz, tzn. obok jednej z kar określonych w art. 32 k.k., stanowi jej uzupełnienie o te cele, których sama kara nie jest w stanie spełnić<sup>610</sup>. Środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów jest bardziej od kary wyspecjalizowanym środkiem reakcji karnej<sup>611</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów orzeka się w związku z popełnieniem przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji przez osobę uczestniczącą w ruchu. Dotyczy zatem ograniczonej grupy sprawców, zasługujących na

---

<sup>608</sup> Dotychczasowe brzmienie art. 343 § 1 k.p.k. przemawiało za odrębnym traktowaniem tej podstawy, gdyż mowa była o „orzeczeniu wyłącznie środka karnego wymienionego w art. 39 pkt 1-3, 5-8 Kodeksu karnego”. W doktrynie samoistne orzekanie środka karnego w oparciu o unormowanie art. 343 § 1 k.p.k. wzbudzało pewne wątpliwości. Por. P. Gensikowski, Instytucja orzeczenia środka karnego bez rozprawy, PS 2007, nr 4, s. 106; S. Steinborn, Kilka uwag o orzekaniu środków karnych w wyroku wydanym w trybie skazania bez rozprawy, (w:) Problemy znowelizowanej procedury karnej. Materiały konferencji naukowej Rzeszów-Czarna. 17-18 października 2003 r., red. Z. Sobolewski, G. Artymiak, Cz. P. Kłak, Kraków-Zakamycze 2004, s. 429-430; tenże, Porozumienia w polskim procesie karnym. Skazanie bez rozprawy i dobrowolne poddanie się odpowiedzialności karnej, Kraków-Zakamycze 2005, s. 348. Artykuł 343 § 1 k.p.k. został zastąpiony art. 60a k.k. wprowadzonym nowelą z dnia 20.2.2015 r. (Dz.U. z 2015 r., poz. 396). Zgodnie z treścią art. 60a k.k. sąd uwzględniając wniosek, o którym mowa w art. 335, art. 338a lub art. 387 k.p.k., może zastosować nadzwyczajne złagodzenie kary także w innych wypadkach niż przewidziane w art. 60 § 1-4 k.k., a ponadto „może odstąpić od wymierzenia kary i orzec wyłącznie środek karny, przepadek lub środek kompensacyjny”. Przepis art. 60a k.k. zostanie uchylony z dniem 15 kwietnia 2016 r. w wyniku wejścia w życie ustawy z dnia 11.3.2016 r. o zmianie ustawy- Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r., poz. 437).

<sup>609</sup> Por. R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji w 2015 r., red. R.A. Stefański, Warszawa 2016, s. 214; M. Melezini, Środki karne w ogólności, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 486.

<sup>610</sup> R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 325.

<sup>611</sup> N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 305.

czasową lub dożywotnią eliminację z ruchu, co jest związane ściśle z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa w komunikacji<sup>612</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów wykazuje walory zabezpieczająco-ochronne, chroniąc pozostałych uczestników ruchu przed aktywnością w nim osób, które podważyły do siebie zaufanie na skutek popełnienia przestępstwa komunikacyjnego. W odróżnieniu od kary pozbawienia wolności zakaz prowadzenia pojazdów wykonuje się w warunkach wolnościowych, gdyż zgodnie z brzmieniem art. 43 § 2a k.k. okres, na jaki orzeczono ten zakaz nie biegnie w czasie odbywania kary pozbawienia wolności, chociażby orzeczonej za inne przestępstwo. W doktrynie wyraźnie podkreśla się, że zakaz prowadzenia pojazdów odgrywa znaczącą rolę w zwalczaniu i zapobieganiu przestępstwom w komunikacji, wyłączając z ruchu te osoby, które ze względu na to, że stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu nie powinny w nim uczestniczyć, co prowadzi do poprawy jego bezpieczeństwa przez zmniejszenie niebezpieczeństwa<sup>613</sup>.

Łączenie zakazu prowadzenia pojazdów z karą jest dopuszczalne tylko wówczas, gdy zostaną spełnione ustawowe przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów wyszczególnione w art. 42 k.k.<sup>614</sup> W trybie fakultatywnym dodatkowo orzeczenie tego środka karnego należy do uznania sądu, który powinien rozważyć celowość kumulatywnego wymierzenia kary i tego środka karnego. W pewnych wypadkach sąd nie ma innego wyjścia, ponieważ musi zawsze zastosować takie rozwiązanie, jeżeli przepis ustawy nakłada obowiązek orzeczenia zakazu<sup>615</sup>. W obecnym stanie prawnym występują aż trzy przepisy zakładające, że sąd „orzeka” zakaz prowadzenia pojazdów- art. 42 § 2, 3 i 4 k.k. Obligatoryjność orzekania zakazu prowadzenia pojazdów wyłącza całkowicie swobodę sędziowską w podejmowaniu racjonalnych rozstrzygnięć, ponieważ stosowanie zakazu następuje na mocy postanowień ustawy<sup>616</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów stanowi wówczas nieodłączny element orzeczenia, a sprawca przestępstwa komunikacyjnego musi liczyć się z tym, że sąd zastosuje wobec niego ten zakaz obok kary.

Zakaz prowadzenia pojazdów może być orzeczony obok każdej z kar wymienionych w art. 32 k.k., tj. obok kary grzywny, ograniczenia wolności, pozbawienia wolności, 25 lat pozbawienia wolności oraz dożywotniego pozbawienia wolności, gdyż ustawa nie uzależnia

---

<sup>612</sup> W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 135.

<sup>613</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, Warszawa 1990, s. 14.

<sup>614</sup> M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 486.

<sup>615</sup> N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 305.

<sup>616</sup> M. Melezini, Środki karne orzekane obok kar w praktyce sądowej (wstępne wyniki badań), (w:) Państwo prawa i prawo karne. Księga jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla, Tom II, red. P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Warszawa 2012, s. 877.

jego orzeczenia od rodzaju kary<sup>617</sup>. Nie ma przeszkód do zastosowania tego środka karnego nawet wówczas, gdy kara pozbawienia wolności jest wymierzana z warunkowym zawieszeniem jej wykonania (art. 69 § 1 k.k.), o ile zostanie spełniony ogólny warunek konieczności zaistnienia przesłanek do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów<sup>618</sup>. W piśmiennictwie słusznie podkreśla się, iż zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony obok kary, której wykonanie zostało warunkowo zawieszony nie staje się środkiem probacyjnym, gdyż nie został wymieniony wśród tego rodzaju środków, zatem podstawę jego orzeczenia w takim wypadku stanowi art. 42 k.k.<sup>619</sup>

W doktrynie zauważa się, iż środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów orzeczony łącznie z karą tworzy środek reakcji prawnokarnej nowej jakości, który jest silniej skorelowany z zachowaniem przestępczym i bardziej wyspecjalizowany od samej kary. W literaturze wskazuje się, że orzeczenie środka karnego obok kary wzmacnia dolegliwość kary oraz wydatnie podnosi represyjność całego orzeczenia<sup>620</sup>. Dodatkowe (uzupełniające) orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów nie jest dopuszczalne zatem w sytuacji, gdy zwiększona w ten sposób dolegliwość dla sprawcy przekroczy granice określone przez ujętą w art. 53 § 1 k.k. zasadę współmierności kary do stopnia winy sprawcy i stopnia społecznej szkodliwości czynu<sup>621</sup>.

Na gruncie kodeksu karnego nie występuje konkurencja środków karnych, rozumiana jako wyłączenie możliwości orzeczenia kilku (dwóch lub więcej) rodzajów środków w tym samym postępowaniu i wobec tej samej osoby<sup>622</sup>. Kodeks karny dopuszcza możliwość orzekania środków karnych kumulatywnie pod warunkiem, że zostaną spełnione ustawowe przesłanki orzekania poszczególnych środków karnych<sup>623</sup>. Sąd może orzec obok zakazu prowadzenia pojazdów np. podanie wyroku do publicznej wiadomości w określony sposób, jeżeli uzna to za celowe, w szczególności ze względu na społeczne oddziaływanie skazania, o ile nie narusza to interesu pokrzywdzonego (art. 43b k.k.).

---

<sup>617</sup> R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny..., s. 325-326; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 215.

<sup>618</sup> M. Melezini, Środki karne jako instrument polityki kryminalnej, Białystok 2013, s. 144.

<sup>619</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 215.

<sup>620</sup> M. Melezini, Znaczenie środków karnych w polityce karnej, (w:) Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara, Tom II, red. A. Adamski, J. Bojarski, P. Chrzczonowicz, M. Leciak, Toruń 2012, s. 369; tenże, Środki karne jako instrument..., s. 144-145.

<sup>621</sup> M. Szewczyk, Kilka uwag na temat funkcji środków karnych na tle obowiązującego kodeksu karnego, (w:) W kręgu teorii i praktyki prawa karnego. Księga poświęcona pamięci Profesora Andrzeja Wąska, red. L. Leszczyński, E. Skrętowicz, Z. Hołda, Lublin 2005, s. 355; N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 305.

<sup>622</sup> Por. Postanowienie SN z dnia 25.10.2007 r., I KZP 32/07, OSNKW 2007, nr 12, poz. 89 z glosami J. Gmaja, PiP 2009, nr 6, s. 135-137 oraz R.A. Stefańskiego, OSP 2008, nr 9, poz. 98.

<sup>623</sup> M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 486.



W pewnych wypadkach ustawodawca przewiduje obowiązek orzeczenia kilku środków karnych w jednym orzeczeniu. Taka sytuacja występuje w razie skazania za przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym przez sprawcę znajdującego się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.), wobec którego sąd ze względu na treść art. 42 § 2 k.k. ma obowiązek orzec zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju na okres co najmniej 3 lat, a z uwagi na brzmienie art. 43a § 2 k.k. jest jednocześnie zobligowany do zastosowania świadczenia pieniężnego w wysokości co najmniej 5000 zł. Z kolei w wypadku skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 178a § 4 k.k. sąd w myśl art. 42 § 3 k.k. orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio, a ponadto zgodnie z art. 43a § 2 k.k.- świadczenie pieniężne w wysokości od 10000 zł do 60000 zł<sup>624</sup>.

W obecnym stanie prawnym w razie skazania sprawcy za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji możliwe jest zastosowanie również innych środków reakcji prawnokarnej, które zostały przewidziane w rozdziale Va kodeksu karnego. Sąd może orzec poza zakazem prowadzenia pojazdów przepadek lub środki kompensacyjne, a więc np. określony w art. 46 § 1 k.k. obowiązek naprawienia, w całości albo w części, szkody wyrządzonej przestępstwem lub zadośćuczynienia za doznaną krzywdę. Niekiedy orzeczenie środka kompensacyjnego jest obligatoryjne. Zgodnie z brzmieniem art. 47 § 3 k.k.: „W razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 173, art. 174, art. 177 lub w art. 355, jeżeli sprawca był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, sąd orzeka nawiązkę na rzecz pokrzywdzonego, a w razie jego śmierci w wyniku popełnionego przez skazanego przestępstwa nawiązkę na rzecz osoby najbliższej, której sytuacja życiowa wskutek śmierci pokrzywdzonego uległa znacznemu pogorszeniu. W razie gdy ustalono więcej niż jedną taką osobę, nawiązkę orzeka się na rzecz każdej z nich. Jeśli ustalenie takiej osoby nie jest możliwe, sąd orzeka nawiązkę na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej. Sąd orzeka nawiązkę w wysokości co najmniej 10000 złotych”.

W praktyce może zdarzyć się sytuacja, gdy sprawcą wypadku drogowego (art. 177 k.k.) będzie osoba prowadząca pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 lub 4 k.k.). Sąd wówczas obok wymierzenia kary zostaje

---

<sup>624</sup> Por. R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny..., s. 347-348; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 308-310; W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 114-115; M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 488.

zobligowany do zastosowania jednocześnie aż trzech innych środków reakcji karnej, tj. zakazu prowadzenia pojazdów, świadczenia pieniężnego i nawiązki. Mają one różnorodny charakter i zasadniczo pełnią odmienne funkcje penalne, przy czym świadczenie pieniężne (w wysokości co najmniej 5000 zł) oraz nawiązka (w wysokości co najmniej 10000 zł), oznacza dla sprawcy dość poważną dolegliwość finansową<sup>625</sup>.

Przy kumulatywnym orzekaniu środków reakcji prawnokarnej nie można zapominać o zasadzie współmierności zastosowanego ostatecznie ładunku dolegliwości do stopnia winy sprawcy i stopnia społecznej szkodliwości czynu. Odpowiedzialność karna sprawców niektórych przestępstw komunikacyjnych jest niezwykle surowa, nastawiona przede wszystkim na represję. Obligatoryjność stosowania wobec jednego sprawcy czynu w tym samym postępowaniu karnym kilku środków reakcji prawnokarnej, może zagrozić racjonalności orzeczeń sądowych. Prowadzi do automatyzmu w sprawowaniu wymiaru sprawiedliwości, gdyż obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, świadczenia pieniężnego lub nawiązki, wyklucza swobodne uznanie sądu, który musi zastosować dany instrument prawnokarny niezależnie od okoliczności popełnionego przestępstwa komunikacyjnego.

Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony obok kary pozbawienia wolności w sytuacji, gdy dochodzi do warunkowego przedterminowego zwolnienia, nabiera charakteru środka probacyjnego. Warunkowe zwolnienie z odbycia reszty kary pozbawienia wolności jest możliwe przy dodatniej prognozie kryminologicznej, której elementem ma być uzasadnione przekonanie, że skazany będzie stosował się do orzeczonego środka karnego lub zabezpieczającego (art. 77 § 1 k.k.). Warunek ten został dodany na mocy noweli z 20 lutego 2015 r.<sup>626</sup> W doktrynie wprowadzenie przesłanki przekonania o stosowaniu się skazanego do orzeczonego środka karnego oceniono pozytywnie<sup>627</sup>. Skazany po wyjściu na wolność w

---

<sup>625</sup> Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 43 pkt 1 ustawy z dnia 22.5.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 1273 ze zm.), jeżeli kierujący wyrządził szkodę umyślnie, w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości albo po użyciu środków odurzających, substancji psychotropowych lub środków zastępczych w rozumieniu przepisów o przeciwdziałaniu narkomanii, ubezpieczycielowi przysługuje prawo dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowania. Podobnie okolicznością umożliwiającą wszczęcie przez ubezpieczyciela postępowania regresowego jest zbiegnięcie z miejsca zdarzenia kierującego pojazdem mechanicznym (art. 43 pkt 4 cyt. ustawy). Nietrzeźwego sprawcę wypadku drogowego prowadzącego w chwili popełnienia przestępstwa pojazd mechaniczny, poza surową odpowiedzialnością karną związaną z obligatoryjnością orzeczenia obok kary innych środków reakcji prawnokarnej, tj. zakazu prowadzenia pojazdów, świadczenia pieniężnego i nawiązki, czeka także nieraz najbardziej dotkliwa konsekwencja, czyli konieczność oddania z własnej kieszeni całości odszkodowania.

<sup>626</sup> Zob. T. Bojarski, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. T. Bojarski, Warszawa 2016, s. 253.

<sup>627</sup> A. Zoll, Środki związane z poddaniem sprawcy próbie i zamiana kary, (w:) Nowelizacja prawa karnego 2015. Komentarz, red. W. Wróbel, Kraków 2015, s. 447-448.

wyniku zastosowania warunkowego zwolnienia musi bezwzględnie przestrzegać orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów. Konsekwencją uchylania się od zakazu prowadzenia pojazdów nie będzie jednak odpowiedzialność karna z tytułu popełnienia przestępstwa naruszenia sądowych zakazów określonego w art. 244 k.k. Zgodnie z brzmieniem art. 160 § 3 k.k.w.<sup>628</sup> uchylanie się od dozoru, wykonania nałożonych obowiązków lub orzeczonych środków karnych, przepadku lub środków kompensacyjnych oznacza fakultatywną podstawę do odwołania warunkowego zwolnienia.

### **§3. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany w razie odstąpienia od wymierzenia kary**

Odstąpienie od wymierzenia kary połączone z orzeczeniem środka karnego (w tym zakazu prowadzenia pojazdów)<sup>629</sup> w świetle regulacji kodeksowych jest możliwe na podstawie:

- 1) art. 59 k.k.- podstawa ogólna;
- 2) art. 60 § 7 k.k.- w wyniku zastosowania nadzwyczajnego złagodzenia kary;
- 3) art. 61 § 1 k.k.- w wypadkach przewidzianych w ustawie oraz w każdym wypadku spełnienia wymagań określonych w art. 60 § 3 k.k.;
- 4) art. 60a k.k.- ze względu na konsensualne zakończenie postępowania karnego.

Generalna podstawa prawna do odstąpienia od wymierzenia kary i orzeczenia środka karnego została ustanowiona w art. 59 k.k.<sup>630</sup> Zgodnie z aktualnym brzmieniem tego przepisu odstąpienie od wymierzenia kary może nastąpić wówczas, gdy zostaną spełnione łącznie następujące warunki:

---

<sup>628</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r.- Kodeks karny wykonawczy (tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 21 ze zm.).

<sup>629</sup> W literaturze często można spotkać się z poglądem, że środki karne orzekane w wypadku odstąpienia od wymierzenia kary są środkami samoistnymi. Por. m.in. Z. Sienkiewicz, Środki karne orzekane samoistnie, PIP 1997, nr 6, s. 54-61; A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2006, s. 153; M. Melezini, Środki karne w ogólności, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 416-417; też, Środki karne jako instrument polityki kryminalnej, Białystok 2013, s. 149; też, Samoistne orzeczenie środka karnego. Założenia i rzeczywistość, (w:) Aktualne problemy prawa karnego. Księga pamiątkowa z okazji Jubileuszu 70. urodzin Profesora Andrzeja J. Szwarca, red. Ł. Pohl, Poznań 2009, s. 381-394; A. Błachnio-Parzych, Samoistny środek karny jako instrument polityki karnej, (w:) Alternatywy pozbawienia wolności w polskiej polityce karnej, red. J. Jakubowska-Hara, J. Skupiński, Warszawa 2009, s. 142-169; N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 416. W doktrynie zwraca się jednak uwagę na fakt, iż orzekane środki karne pomimo, że nie towarzyszą karze, to nie zastępują kary, ani nie wchodzą na jej miejsce. Tak zob. R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny..., s. 326; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 216-217; tenże, Zakaz wstępu do ośrodków gier i uczestnictwa w grach hazardowych, WPP 2010, nr 2, s. 29-31; tenże, Środek karny zakazu wstępu na imprezę masową, Prok. i Pr. 2010, nr 1-2, s. 273-276.

<sup>630</sup> M. Melezini, Aktualne problemy polityki karnej, (w:) Nadzwyczajny wymiar kary, red. J. Majewski, Toruń 2009, s. 28.

- 1) przestępstwo jest zagrożone karą pozbawienia wolności nieprzekraczającą 3 lat albo karą łagodniejszego rodzaju, tj. karą grzywny lub karą ograniczenia wolności;
- 2) społeczna szkodliwość czynu nie jest znaczna;
- 3) orzeka się jednocześnie środek karny, przepadek lub środek kompensacyjny (alternatywnie), a cele kary zostaną w ten sposób spełnione<sup>631</sup>.

Dodatkowo warunkiem orzeczenia środka karnego w ramach odstąpienia od wymierzenia kary jest konieczność spełnienia szczególnych przesłanek dla zastosowania danego środka karnego<sup>632</sup>. W przypadku zakazu prowadzenia pojazdów chodzi o przesłanki określone w art. 42 k.k. Środek ten może zostać orzeczony tylko wówczas, gdy sprawa dotyczy skazania za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione przez sprawcę, będącego osobą uczestniczącą w ruchu<sup>633</sup>. Nie do przyjęcia wydaje się pogląd zakładający możliwość zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów w trybie art. 59 k.k. niezależnie od przesłanek orzekania tego środka karnego określonych w art. 42 k.k.<sup>634</sup> Prowadzić to mogłoby do absurdalnego wniosku, że orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów jest dopuszczalne także w przypadku popełnienia przestępstwa, które nie miało żadnego związku z bezpieczeństwem w komunikacji. Takiemu rozwiązaniu przeczy wykładnia językowa art. 59 k.k., która nie upoważnia do wysunięcia wniosku, iż przepis ten stanowi samodzielną podstawę prawną orzeczenia środków karnych<sup>635</sup>. Artykuł 59 k.k. nie zawiera żadnych szczególnych wskazówek dotyczących wyboru środka karnego, dając jedynie ogólne wskazanie, że orzeczony środek musi zapewnić realizację celów kary<sup>636</sup>.

Wydaje się, iż należy uznać za słuszne dominujące w doktrynie stanowisko, zakładające, że w razie odstąpienia od wymierzenia kary zastosowanie środka karnego jest uzależnione od spełnienia jego przesłanek szczególnych. Wyjątek stanowi świadczenie pieniężne, które w myśl art. 43a § 1 k.k. sąd może orzec w każdym przypadku, gdy korzysta z instytucji odstąpienia od wymierzenia kary.

---

<sup>631</sup> Por. M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 416-417; też, Samoistne orzeczenie środka karnego..., s. 387; też, Środki karne jako instrument..., s. 149; Z. Sienkiewicz, Środki karne orzekane samoistnie..., s. 56; V. Konarska-Wrzosek, Modyfikacje w zakresie ustawowych zagrożeń karnych przewidziane w ramach zwykłego sądowego wymiaru kary, (w:) Nadzwyczajny wymiar kary, red. J. Majewski, Toruń 2009, s. 66.

<sup>632</sup> V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 404.

<sup>633</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej, Wrocław 2005, s. 38-39.

<sup>634</sup> Por. P. Hofmański, L. Paprzycki, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2004, s. 179; P. Hofmański, L. Paprzycki, Zasady wymiaru kary i środków karnych, (w:) Nowa kodyfikacja karna. Kodeks karny. Krótkie komentarze, nr 6, Warszawa 1999, s. 35.

<sup>635</sup> P. Gensikowski, Odstąpienie od wymierzenia kary..., s. 222-223.

<sup>636</sup> V. Konarska-Wrzosek, Szczególne dyrektywy sądowego wymiaru kary, (w:) System Prawa Karnego. Tom 5. Nauka o karze. Sądowy wymiar kary, red. T. Kaczmarek, Warszawa 2015, s. 302-303.

W wypadku odstąpienia od wymierzenia kary o wyborze środka karnego będzie generalnie decydować specyfika popełnionego przestępstwa<sup>637</sup>, w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów chodzi o przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione przez osoby uczestniczące w ruchu. W piśmiennictwie podkreśla się, iż środek karny powinien być tak dobrany, aby zachowane zostało działanie prewencyjne wiążące się ze skazaniem<sup>638</sup>.

Pierwszy warunek formalny orzekania środka karnego dotyczy ustawowego zagrożenia przewidzianego dla danego typu przestępstwa. Odstąpienie od wymierzenia kary określone w art. 59 k.k. może nastąpić w wypadku przestępstw zagrożonych sankcją prostą pozbawienia wolności nieprzekraczającą 3 lat albo karą łagodniejszego rodzaju. W piśmiennictwie zwraca się uwagę, że ustawodawca wprowadził posłużył się sformułowaniem „albo” sugerującym alternatywę rozłączną pomiędzy karą pozbawienia wolności oraz karą łagodniejszego rodzaju, jednakże biorąc pod uwagę podstawowe założenie o racjonalności ustawodawcy należy przyjąć, iż zwrot ten został użyty w formie alternatywy nierozłącznej<sup>639</sup>. W doktrynie wskazuje się, iż środek karny może zostać zatem orzeczony w trybie art. 59 k.k., gdy rozpoznawany typ przestępstwa jest zagrożony w sankcji wyłącznie karą grzywny, ewentualnie karą grzywny lub karą ograniczenia wolności albo sankcją przewidującą potrójną alternatywę w postaci grzywny, kary ograniczenia wolności lub kary pozbawienia wolności, bądź gdy przestępstwo jest zagrożone wyłącznie karą pozbawienia wolności, ale nie wyższą niż 3 lata, ewentualnie jeżeli jest zagrożone sankcją kumulatywną w postaci kary pozbawienia wolności do lat 3 i grzywny albo karą alternatywno- kumulatywną, gdy oprócz grzywny i kary pozbawienia wolności grozi trzecia alternatywa w postaci możliwości orzeczenia tych dwóch kar łącznie<sup>640</sup>. Wszystkie możliwe konfiguracje zagrożeń karnych mieszczące się w ramach wskazanych w przepisie art. 59 k.k., świadczą o zbliżonym ciężarze gatunkowym

---

<sup>637</sup> Ibidem, s. 302.

<sup>638</sup> S. Żółtek, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 333-334

<sup>639</sup> W. Wróbel, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 812.

<sup>640</sup> Tak zob. V. Konarska-Wrzošek, Szczególne dyrektywy sądowego wymiaru kary..., s. 301-302; taż, Dyrektywy wyboru kary w polskim ustawodawstwie karnym, Toruń 2002, s. 134-135; taż, (w:) Kodeks karny..., s. 403; M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 417; taż, Środki karne jako instrument..., 149-150; taż, Samoistne orzeczenie środka karnego..., s. 387; A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2010, s. 196; Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz, Tom I, Gdańsk 2005, s. 548-549; taż, Środki karne orzekane samoistnie..., s. 57; R.A. Stefański, Kary dodatkowe orzekane samoistnie, Prok. i Pr. 1997, nr 4, s. 38; tenże, Głosa do uchwały Izby Karnej SN z dnia 15 kwietnia 1986 r., WPP 1987, nr 2, s. 228-231; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 39-40; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 812-813; S. Żółtek, (w:) Kodeks karny..., s. 333-334.

zagrożonych nimi przestępstw, należących do kategorii tzw. przestępczości drobnej lub lżejszej średniej<sup>641</sup>.

Odstąpienie od wymierzenia kary sprawcy, o którym mowa w art. 59 k.k., może nastąpić jeżeli zostanie spełniony wymóg, aby społeczna szkodliwość czynu nie była znaczna. Ocena ta musi być dokonywana nie w sposób abstrakcyjny, ale zindywidualizowany, biorąc pod uwagę minimalny i maksymalny stopień społecznej szkodliwości danego typu przestępstwa<sup>642</sup>. Rzecz jasna stopień społecznej szkodliwości musi być wyższy niż „znikomy” (minimalny próg społecznej szkodliwości przewidziany dla przestępstwa w art. 1 § 2 k.k.), a jednocześnie „nieznaczny”. W doktrynie wskazuje się, iż ustawodawca nie bez przyczyny w art. 59 k.k. posłużył się nieostrym sformułowaniem „nie jest znaczna”, ale w celu pozostawienia sądowi luzu decyzyjnego, który w oparciu o okoliczności konkretnego przypadku musi dokonać zindywidualizowanej oceny stopnia społecznej szkodliwości czynu sprawcy<sup>643</sup>. W piśmiennictwie słusznie zauważa się, iż odstąpienie od wymierzenia kary może nastąpić wówczas, gdy społeczna szkodliwość czynu jest wyższa niż znikoma, mała (nieznaczna, niska) oraz jeśli przekracza te stopnie i nawet gdy jest oceniana jako średnia (przeciętna), ale przy tym nie sięga poziomu stopnia społecznej szkodliwości znacznej<sup>644</sup>. Precyzyjne ustalenie stopnia społecznej szkodliwości danego czynu sprawcy w praktyce może nastroczać sądowi pewne trudności, najistotniejsze jednak jest, aby przekroczył próg „znikomości” i jednocześnie nie był „znaczny”<sup>645</sup>.

Dokonanie ustaleń, że *in concreto* stopień społecznej szkodliwości czynu nie był znaczny może nastąpić dzięki uniwersalnym miernikom, które zostały ustawowo określone w przepisie art. 115 § 2 k.k.<sup>646</sup> Chodzi o okoliczności zarówno natury przedmiotowej (rodzaj i charakter naruszonego dobra, rozmiary wyrządzonej lub grożącej szkody, sposób i okoliczności popełnienia czynu, waga naruszonych przez sprawcę obowiązków, rodzaj naruszonych reguł ostrożności i stopień ich naruszenia), jak też natury podmiotowej (postać

---

<sup>641</sup> V. Konarska-Wrzošek, Modyfikacje w zakresie ustawowych zagrożeń karnych..., s. 72-73; taż, (w:) Kodeks karny..., s. 403.

<sup>642</sup> Por. R. Zawłocki, Pojęcie i funkcje społecznej szkodliwości czynu w prawie karnym, Warszawa 2007, s. 376.

<sup>643</sup> Z. Sienkiewicz, Środki karne orzekane samoistnie..., s. 58-59.

<sup>644</sup> V. Konarska-Wrzošek, Szczególne dyrektywy sądowego wymiaru kary..., s. 302; taż, (w:) Kodeks karny..., s. 403.

<sup>645</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Środki karne orzekane samoistnie..., s. 60; J. Wojciechowska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. G. Rejman, Warszawa 1999, s. 937; S. Żółtek, (w:) Kodeks karny..., s. 334; P. Gensikowski, Instytucja orzeczenia środka karnego bez rozprawy, PS 2007, nr 4, s. 108; V. Konarska-Wrzošek, Szczególne dyrektywy sądowego wymiaru kary..., s. 302; taż, Dyrektywy wyboru kary..., s. 136; taż, Modyfikacje w zakresie ustawowych zagrożeń karnych..., s. 72.

<sup>646</sup> Szerzej na ten temat por. m.in. J. Majewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 1346-1356; R. Zawłocki, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 950-967.

zamiaru, motywacja sprawcy). Należy podkreślić, iż na stopień społecznej szkodliwości nie mają wpływu właściwości i warunki osobiste sprawcy, uprzednia karalność (w tym popełnienie czynu w warunkach recydywy specjalnej), a także opinia o sprawcy i jego dotychczasowy tryb życia<sup>647</sup>. W doktrynie wskazuje się, iż odstąpienie od wymierzenia kary i orzeczenie środka karnego jest możliwe nawet wówczas, gdy wina sprawcy jest znaczna, jeżeli tylko społeczna szkodliwość czynu nie jest przy tym znaczna<sup>648</sup>. Wynika to z regulacji przepisu art. 59 k.k., w którym jest mowa jedynie o stopniu społecznej szkodliwości czynu, nie zaś o stopniu zawinienia sprawcy. W piśmiennictwie podkreśla się, iż ma to doniosłe znaczenie przy stosowaniu zakazu prowadzenia pojazdów, którego dolegliwość może być niekiedy znaczna, tymczasem stopień zawinienia czynu odwrotnie- niewielki<sup>649</sup>.

Możliwość odstąpienia od wymierzenia kary i orzeczenia środka karnego przewidziana w art. 59 k.k. uzależniona jest ponadto od spełnienia warunku, zgodnie z którym środek karny musi spełniać cele kary. Oznacza to w praktyce, że w wyniku orzeczenia i wykonania środka karnego muszą zostać osiągnięte cele kary określone w art. 53 § 1 k.k., a zatem cel sprawiedliwościowy, jak również cele zapobiegawcze i wychowawcze realizowane w ramach prewencji indywidualnej, jak i prewencji ogólnej, polegającej na prawidłowym kształtowaniu świadomości prawnej społeczeństwa<sup>650</sup>. Niewątpliwie nie wszystkie środki karne mają naturalną, instrumentalną zdolność do pełnienia w równej mierze wszystkich celów kary. Zakaz prowadzenia pojazdów należy do grupy środków karnych pełniących przede wszystkim funkcje prewencyjne, gdyż jego orzeczenie prowadzi do czasowego wyeliminowania z ruchu osób, które zagrażają bezpieczeństwu w komunikacji. Pomimo, że zdolność do realizowania celów kary przez środki karne nie jest jednakowa, nie stoi to na przeszkodzie ich orzekaniu w trybie art. 59 k.k. Najważniejsza jest tu bowiem ocena sędziego stosującego instytucję odstąpienia od wymierzenia kary, w świetle której w danej konkretnej sytuacji faktycznej orzeczony środek karny jest wystarczający i najwłaściwszy dla wypełnienia celów kary<sup>651</sup>.

Z treści art. 59 k.k. wynika, że w określonych wypadkach, gdy zostaną spełnione wymienione w przepisie warunki o charakterze formalno-materialnym, sąd może odstąpić od wymierzenia kary, jeżeli orzeka równocześnie środek karny, przepadek lub środek

---

<sup>647</sup> M. Melezini, Samoistne orzeczenie środka karnego..., s. 388.

<sup>648</sup> Por. V. Konarska-Wrzošek, (w:) Kodeks karny..., s. 403-404; M. Melezini, Samoistne orzeczenie środka karnego..., s. 388. Odmiennie por. S. Żółtek, (w:) Kodeks karny..., s. 334.

<sup>649</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 43.

<sup>650</sup> Por. P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 278; P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2006, s. 195.

<sup>651</sup> Z. Sienkiewicz, Środki karne orzekane samoistnie..., s. 59.

kompensacyjny. Ustawodawca posłużył się liczbą pojedynczą „środek karny”, zatem powstaje pytanie czy w trybie art. 59 k.k. dopuszczalne jest orzeczenie kilku środków karnych. Wykładnia językowa wyraźnie przemawia za możliwością orzeczenia tylko jednego środka karnego<sup>652</sup>. Według stanowiska V. Konarskiej-Wrzosek przepis art. 59 k.k. z racji, że nie stanowi samodzielnej podstawy do orzeczenia środka karnego, nie może limitować liczby orzekanych środków karnych, pomimo użycia w nim liczby pojedynczej<sup>653</sup>. Należy mieć na uwadze ponadto *ratio legis* art. 59 k.k., a więc przepisu ustanawiającego generalną klauzulę, umożliwiającą zastosowanie instytucji odstąpienia od wymierzenia kary w każdym przypadku, gdy zostaną spełnione predestynujące ku temu ustawowe warunki. Dotyczy on przestępstw o nieznacznym ciężarze gatunkowym, które nie wymagają reakcji w postaci kary kryminalnej. Odstąpienie od wymierzenia kary i orzeczenie środka karnego stanowi przykład dążenia do indywidualizacji oraz racjonalizowania wymiaru kary. W sytuacji, gdy okaże się że czyn sprawcy nie cechuje się znaczną społeczną szkodliwością, cele kary mogą zostać osiągnięte przy pomocy mniejszej dolegliwości aplikowanej sprawcy, a także mniejszym kosztem społecznym<sup>654</sup>. Nie wszystkie środki karne w równym stopniu są zdolne pełnić cele stawiane przed karą. Niekiedy orzeczenie jednego środka karnego nie gwarantuje osiągnięcia celów kary, a ich realizację zapewniłoby dopiero zastosowanie kilku środków karnych. W takich przypadkach nie ma przeszkód do kumulowania środków karnych, zwłaszcza że możliwe jest łączne orzekanie kilku środków karnych obok kary<sup>655</sup>.

Na dopuszczalność orzeczenia środka karnego w razie odstąpienia od wymierzenia kary na podstawie art. 59 k.k. nie ma wpływu charakter środka, tj. obligatoryjność czy fakultatywność jego orzeczenia. W doktrynie trafnie podnosi się, iż w razie obligatoryjności określonego środka karnego, bądź nawet jednoczesnej obligatoryjności kilku środków karnych (np. zakazu prowadzenia pojazdów i świadczenia pieniężnego), sąd może odstąpić od

---

<sup>652</sup> W doktrynie prezentowane jest stanowisko akcentujące, że ustawodawca nie bez przyczyny operuje w art. 59 k.k. sformułowaniem „środek karny” oraz wskazujące na niedopuszczalność stosowania wykładni rozszerzającej w kwestii zakresu możliwej represji karnej, powodującej pogorszenie pozycji prawnej sprawcy. Por. R.A. Stefański, *Kary dodatkowe orzekane samoistnie...*, s. 41; V. Konarska-Wrzosek, *Dyrektywy wyboru kary...*, s. 139-140 (autorka później odstąpiła od tego stanowiska). Zob. także P. Gensikowski, *Odstąpienie od wymierzenia kary...*, s. 230-234; tenże, *Aktualne problemy odstąpienia od wymierzenia kary jako klauzuli generalnej (art. 59 k.k.)*, PS 2009, nr 7-8, s. 153-156.

<sup>653</sup> Tak zob. V. Konarska-Wrzosek, *Modyfikacje w zakresie ustawowych zagrożeń karnych...*, s. 74.

<sup>654</sup> *Ibidem*, s. 72.

<sup>655</sup> Por. R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *Środki karne po nowelizacji...*, s. 218-219; M. Melezini, *Środki karne w ogólności...*, s. 418; taż, *Samoistne orzeczenie środka karnego...*, s. 390; W. Wróbel, (w:) *Kodeks karny...*, s. 814-815; J. Błachnio-Parzych, *Samoistny środek karny jako instrument...*, s. 166; K. Łuczarski, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s.44-46; V. Konarska-Wrzosek, *Szczególne dyrektywy sądowego wymiaru kary...*, s. 303; taż, (w:) *Kodeks karny...*, s. 404; N. Kłaczyńska, (w:) *Kodeks karny. Cześć ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2007, s. 433; J. Wojciechowska, (w:) *Kodeks karny...*, s. 937; M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2015, s. 192.



wymierzenia kary i ograniczyć zastosowaną reakcję karną wyłącznie do obligatoryjnego środka karnego, jeżeli tylko dojdzie do przekonania, że jego orzeczenie będzie wystarczające dla realizacji celów kary, a przy tym zostaną spełnione pozostałe warunki przewidziane do odstąpienia od wymierzenia kary w oparciu o unormowanie art. 59 k.k.<sup>656</sup>

Orzeczenie środka karnego może nastąpić także w razie odstąpienia od wymierzenia kary w ramach instytucji nadzwyczajnego złagodzenia kary (art. 60 § 7 k.k.). Możliwość taka została uwarunkowana koniecznością spełnienia przesłanek do zastosowania nadzwyczajnego złagodzenia kary, a ponadto czyn musi być zagrożony więcej niż jedną z kar wymienionych w art. 32 pkt 1-3 k.k. Kary te mogą występować w różnej konfiguracji<sup>657</sup>. Artykuł 60 § 7 k.k. przewiduje nadzwyczajne złagodzenie kary, które w przypadku kar określonych alternatywnie w ustawowym zagrożeniu, sprowadza się do odstąpienia od wymierzenia kary i orzeczenia środka karnego wymienionego w art. 39 pkt 2-3, 7 i 8, środka kompensacyjnego lub przepadku.

Skorzystanie z możliwości orzeczenia środka karnego w trybie art. 60 § 7 k.k. nie jest uzależnione od konieczności oceny stopnia społecznej szkodliwości czynu sprawcy i wykazania, że *in concreto* stopień ten nie był znaczny. Ustawodawca przyjął założenie, iż środki karne w ujęciu abstrakcyjnym cechują się mniejszym poziomem dolegliwości od kar. Przy zastosowaniu art. 60 § 7 k.k. istotne jest ustalenie, że w tym konkretnym przypadku wymierzenie nawet najłagodniejszej kary wynikającej z ustawowego zagrożenia przewidzianego dla danego typu przestępstwa stanowiłoby niewspółmiernie surową reakcję, zaś orzeczenie środka karnego, środka kompensacyjnego lub przepadku już tak ocenione być nie może<sup>658</sup>.

Warto podkreślić, że odstąpienie od wymierzenia kary i orzeczenie środka karnego na zasadach określonych w art. 60 § 7 k.k. wymaga spełnienia przesłanek szczególnych przewidzianych dla stosowania danego środka karnego<sup>659</sup>. W ramach instytucji nadzwyczajnego złagodzenia kary przewidzianej w art. 60 § 7 k.k. nie jest możliwe

---

<sup>656</sup> Por. M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 150-151; taż, Samoistne orzeczenie środka karnego..., s. 389-390; R.A. Stefański, Kary dodatkowe orzekane samoistnie..., s. 41; V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 405; A. Tobis, Samoistna kara dodatkowa, RPEiS 1973, nr 3, s. 29-30; A. Staczyńska, Samoistna kara dodatkowa w orzecznictwie sądów, NP 1979, nr 3, s. 70.

<sup>657</sup> Wyrok SN z dnia 25.5.2001 r., WKN 10/01, OSNKW 2001, nr 9-10, poz. 78 z aprobowaną glosą S.M. Przyjemskiego, WPP 2002, nr 2, s. 112-115. Zob. także R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 219.

<sup>658</sup> Por. Z. Cwiąkański, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 863; J. Raglewski, Model nadzwyczajnego złagodzenia kary w polskim systemie prawa karnego (analiza dogmatyczna w ujęciu materialnoprawnym), Kraków 2008, s. 372; M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 419; taż, Samoistne orzeczenie środka karnego..., s. 391-392; taż, Środki karne jako instrument..., s. 152.

<sup>659</sup> M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 419.

odstąpienie od wymierzenia kary bez orzeczenia jakiegokolwiek środka karnego, środka kompensacyjnego lub przepadku<sup>660</sup>. Dyspozycja przepisu art. 61 § 2 k.k. nie ma zastosowania do przypadków określonych w art. 60 § 7 k.k., zatem sąd odstępując od wymierzenia kary, nie może również odstąpić od wymierzenia środka karnego, nawiązki lub przepadku, chociażby jego było obowiązkowe.

Odstąpienie od wymierzenia kary połączone z orzeczeniem środka karnego zostało uregulowane w art. 61 § 1 k.k. W świetle tego przepisu zastosowanie instytucji odstąpienia od wymierzenia kary jest możliwe:

- 1) w wypadkach przewidzianych w ustawie oraz
- 2) w wypadku określonym w art. 60 § 3 k.k., zwłaszcza gdy rola sprawcy w popełnieniu przestępstwa była podrzędna, a przekazane informacje przyczyniły się do zapobieżenia popełnieniu innego przestępstwa.

Pierwsza podstawa określona w art. 61 § 1 k.k., czyli tzw. wypadki wskazane w ustawie, obejmuje różnorodne wypadki, które zostały uregulowane w przepisach zarówno części ogólnej i szczególnej, jak i części wojskowej kodeksu karnego. Z reguły takie odstąpienie od wymierzenia kary występuje obok nadzwyczajnego złagodzenia kary, w nielicznych przypadkach samodzielnie. W doktrynie wskazuje się, iż podstawy sędziowskiej łaski są identyczne jak w przypadku nadzwyczajnego złagodzenia kary, przy czym różnica ma charakter raczej ilościowy, a nie jakościowy, i leży w intensywności okoliczności usprawiedliwiających<sup>661</sup>.

Druga podstawa ma charakter szczególny, gdyż dotyczy odstąpienia od wymierzenia kary jako wyrazu swoistej premii w związku z postawą sprawcy współdziałającego w popełnieniu przestępstwa z innymi osobami, który następnie ujawnił wobec organu powołanego do ścigania przestępstw informacje dotyczące osób uczestniczących w popełnieniu tego przestępstwa oraz istotne okoliczności jego popełnienia (art. 60 § 3 k.k.)<sup>662</sup>. Odstąpienie od wymierzenia kary połączone z orzeczeniem środka karnego zgodnie z brzmieniem art. 61 § 1 k.k. jest dopuszczalne „zwłaszcza gdy rola sprawcy w popełnieniu przestępstwa była podrzędna, a przekazane informacje przyczyniły się do zapobieżenia popełnieniu innego przestępstwa”. Konstrukcja art. 61 § 1 k.k. określa jedynie przykładowe

---

<sup>660</sup> Z. Ćwiąkalski, (w:) Kodeks karny..., s. 862. W doktrynie występuje stanowisko odmienne, zgodnie z którym mimo katerycznego sformułowania w art. 60 § 7 k.k.: „Nadzwyczajne złagodzenie kary polega na odstąpieniu od wymierzenia kary i orzeczeniu środka karnego”, możliwe jest poprzestanie na odstąpieniu od wymierzenia kary i nie orzeczeniu żadnego środka karnego. Zob. P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2006, s. 203.

<sup>661</sup> W. Zalewski, (w:) Kodeks karny..., s. 359.

<sup>662</sup> Z. Ćwiąkalski, (w:) Kodeks karny..., s. 865.

okoliczności, które mogą uzasadniać odstąpienie od wymierzenia kary wobec tzw. małego świadka koronnego, o czym świadczy użyty zwrot „zwłaszcza”<sup>663</sup>. Nie można wykluczyć możliwości odstąpienia od wymierzenia kary w stosunku do sprawcy spełniającego kryteria określone w art. 60 § 3 k.k., chociażby nie zachodziła żadna z okoliczności wskazanych w art. 61 § 1 k.k.<sup>664</sup>

Zakres stosowania odstąpienia od wymierzenia kary i orzeczenia środka karnego na podstawie art. 61 § 1 k.k. jest ograniczony do wypadków (nie tak licznych), które zostały wyraźnie określone w przepisach ustawy. „Mały świadek koronny”, tzn. sprawca spełniający przesłanki z art. 60 § 3 k.k., jest w potrójny sposób premiowany, gdyż poza możliwością odstąpienia od wymierzenia kary wynikającą z art. 61 § 1 k.k., sąd obligatoryjnie stosuje wobec niego instytucję nadzwyczajnego złagodzenia kary, a może nawet warunkowo zawiesić jej wykonanie<sup>665</sup>. Odstępując od wymierzenia kary zgodnie z art. 61 § 2 k.k., sąd może również odstąpić od wymierzenia środka karnego, chociażby jego orzeczenie było obowiązkowe.

W art. 60a zdanie drugie k.k. została przewidziana szczególna podstawa odstąpienia od wymierzenia kary i orzeczenia środka karnego, która jest związana ze skorzystaniem z trybów konsensualnych zakończenia sporu<sup>666</sup>. Ustawodawca przesądził, że sąd uwzględniając wnioski, o którym mowa w art. 335, art. 338a lub art. 387 k.p.k., może odstąpić od wymierzenia kary i orzec wyłącznie środek karny, przepadek lub środek kompensacyjny, jeżeli przypisany oskarżonemu występki jest zagrożony karą nieprzekraczającą 5 lat pozbawienia wolności<sup>667</sup>. Na podstawie art. 60a zdanie drugie k.k. nie jest możliwe całkowite

---

<sup>663</sup> K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny..., s. 453.

<sup>664</sup> Por. Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 567; Z. Ćwiąkański, (w:) Kodeks karny..., s. 867 M. Melezini, Samoistne orzeczenie środka karnego..., s. 393.

<sup>665</sup> Szczególne traktowanie przez ustawodawcę tzw. małego świadka koronnego znajduje uzasadnienie w potrzebie rozbicia solidarności grup przestępczych oraz walce ze zorganizowaną przestępczością. W zamian za współpracę z organami ścigania w toku postępowania karnego, zwłaszcza ujawnienie okoliczności umożliwiających prowadzenie postępowania przeciwko pozostałym osobom współdziałającym w popełnieniu przestępstwa, sprawca może liczyć na udzielenie daleko idących koncesji. Por. m.in. W. Koziulewicz, Mały świadek koronny w orzecznictwie Sądu Najwyższego, (w:) Nadzwyczajny wymiar kary, red. J. Majewski, Toruń 2009, s. 76; K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny..., s. 452.

<sup>666</sup> Szerzej na ten temat por. W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 257-259; J. Jodłowski, Orzekanie kar w trybach konsensualnych (aspekty procesowe i materialnoprawne), (w:) Nowelizacja prawa karnego 2015. Komentarz, red. W. Wróbel, Kraków 2015, s. 414-421.

<sup>667</sup> Wydaje się, iż w oparciu o wnioskowanie *a maiori ad minus* możliwość taka istnieje także wówczas, gdy występki przypisany oskarżonemu jest zagrożony karą łagodniejszego rodzaju, a więc grzywną lub karą ograniczenia wolności albo alternatywnie tymi karami lub jedną z tych kar i karą pozbawienia wolności, o ile zagrożenie tą ostatnią karą nie przekracza 5 lat. Por. S. Steinborn, Kilka uwag o orzekaniu środków karnych..., s. 429; tenże, Porozumienia w polskim procesie karnym. Skazanie bez rozprawy i dobrowolne poddanie się odpowiedzialności karnej, Kraków-Zakamycze 2005, s. 347.

odstąpienie od wymierzenia kary, tj. zarówno od orzeczenia kary, jak i środka karnego, przypadku lub środka kompensacyjnego. Wykładnia językowa art. 60a zdanie drugie k.k. przesądza, że przepis ten upoważnia sąd do odstąpienia od wymierzenia kary i jednocześnie nakłada obowiązek zastosowania któregośkolwiek z tych środków<sup>668</sup>.

W doktrynie słusznie wskazuje się, iż w wypadku odstąpienia od wymierzenia kary w oparciu o unormowanie art. 60a zdanie drugie k.k., konieczne jest zaistnienie warunków orzekania określonych w przepisie szczególnym regulującym dany środek karny. Zastosowanie zakazu prowadzenia pojazdów jest możliwe zatem tylko wówczas, gdy zachodzą przesłanki jego orzekania określone w art. 42 k.k. Jeżeli dana sprawa nie dotyczy przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnionego przez osobę uczestniczącą w ruchu, wówczas nie jest dopuszczalne odstąpienie od wymierzenia kary i orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów. W takiej sytuacji pozostaje ewentualnie zastosowanie instytucji nadzwyczajnego złagodzenia kary, gdyż taką możliwość przewiduje art. 60a zdanie pierwsze k.k.<sup>669</sup>.

#### **§4. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany tytułem środka probacyjnego (art. 67 § 3 k.k.)**

Podstawą orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów może być także zastosowanie instytucji warunkowego umorzenia postępowania. Istota warunkowego umorzenia postępowania polega na rezygnacji ze skazania, ale przypisaniu sprawcy faktu popełnienia przestępstwa i możliwości nałożenia na niego obowiązków probacyjnych. W razie zastosowania przez sąd warunkowego umorzenia postępowania sprawca zostaje uznany za winnego popełnienia przestępstwa, przy czym odstępuje się wobec niego od skazania i wymierzenia kary<sup>670</sup>. Warunkowe umorzenie postępowania jest dopuszczalne tylko wówczas, gdy zostaną spełnione kumulatywnie przesłanki określone w art. 66 § 1 i 2 k.k. Sąd może mianowicie warunkowo umorzyć postępowanie karne, jeżeli wina i społeczna szkodliwość czynu nie są znaczne, okoliczności jego popełnienia nie budzą wątpliwości, a postawa sprawcy niekaranego za przestępstwo umyślne, jego właściwości i warunki osobiste oraz dotychczasowy sposób życia uzasadniają przypuszczenie, że pomimo umorzenia

---

<sup>668</sup> R.A. Stefański, Wpływ konsensualnych sposobów zakończenia postępowania karnego na łagodzenie represji karnej, (w:) Przyszłość polskiego prawa karnego. Alternatywne reakcje na przestępstwo, red. S. Pikulski, W. Cieślak, M. Romańczuk-Grącka, Olsztyn 2015, s. 335.

<sup>669</sup> Ibidem.

<sup>670</sup> A. Marek, Prawo karne, Warszawa 2011, s. 296-297.

postępowania będzie przestrzegał porządku prawnego, w szczególności nie popełni przestępstwa<sup>671</sup>. Ważnym ograniczeniem w korzystaniu z warunkowego umorzenia postępowania jest zawarte w art. 66 § 2 k.k. zastrzeżenie, iż instytucji tej nie stosuje się do sprawcy przestępstwa zagrożonego karą przekraczającą 5 lata pozbawienia wolności<sup>672</sup>. Warunkowe umorzenie postępowania karnego następuje na okres próby, który wynosi od roku do 3 lat i biegnie od uprawomocnienia się orzeczenia (art. 67 § 1 k.k.).

Możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów w ramach warunkowego umorzenia postępowania (art. 67 § 3 k.k.) wprowadzona przez kodeks karny z 1997 r., stanowi *novum* w zakresie regulacji prawnej tego środka karnego<sup>673</sup>. Przyjęcie takiego rozwiązania spotkało się z aprobatą środowiska prawniczego, podkreślającego jego istotne znaczenie dla szerszego stosowania instytucji warunkowego umorzenia postępowania, w szczególności wobec sprawców wypadków drogowych<sup>674</sup>. Ustanowienie prawnej dopuszczalności orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w oparciu o dyspozycję art. 67 § 3 k.k., czyni celowym skorzystanie z warunkowego umorzenia postępowania wobec dotąd niekaranych sprawców występku prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.) oraz nieumyślnego spowodowania wypadku komunikacyjnego, który nie pociągnął za sobą poważnych następstw (art. 177 § 1 k.k.), jeżeli nie zachodzą określone w art. 178 k.k. przesłanki surowszej karalności. W doktrynie wskazuje się, iż brak takiej możliwości na gruncie kodeksu karnego z 1969 r. poważnie ograniczał stosowanie instytucji warunkowego umorzenia postępowania w takich przypadkach<sup>675</sup>.

W art. 67 § 3 k.k. przewidziano szczególną podstawę orzekania zakazu prowadzenia pojazdów określonego w art. 39 pkt 3 k.k. Nasuwa się wątpliwość czy zakaz ten podlega jedynie przesłankom określonym w art. 42 § 1 k.k., a może wszystkim rygorom

---

<sup>671</sup> Por. Wyrok SN z dnia 20.10.2011 r., III KK 159/11, OSNKW 2012, nr 2, poz. 14 oraz komentarz do tego wyroku D. Kuberskiego, (w:) Zbiór orzeczeń z zakresu prawa karnego materialnego. Część ogólna wraz z komentarzami. Casebook, red. J. Raglewski, Kraków 2014, s. 190-201.

<sup>672</sup> Artykuł 66 § 2 k.k. w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 lipca 2015 r., nadanym na mocy postanowień ustawy z dnia 27.9.2013 r. o zmianie ustawy- Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2013 r., poz. 1247). Przed wejściem w życie tej nowelizacji kodeksu karnego, warunkowe umorzenie postępowania było dopuszczalne w przypadku przestępstw zagrożonych karą pozbawienia wolności nieprzekraczającą 3 lat. Doszło zatem do poszerzenia obszaru zastosowania warunkowego umorzenia postępowania, wydłużono bowiem możliwe granice wymiaru ustawowego zagrożenia, obejmujące karę pozbawienia wolności, która nie przekracza 5 lat. Por. P. Kardas, J. Giezek, Nowa filozofia karania, czyli o założeniach i zasadniczych elementach nowelizacji kodeksu karnego, Pal. 2015, nr 7-8, s. 19.

<sup>673</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej, Wrocław 2005, s. 55.

<sup>674</sup> A. Zoll, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 928.

<sup>675</sup> Por. A. Marek, Prawo karne. Zagadnienia teorii i praktyki, Toruń 1997, s. 294; tenże, Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, Warszawa 1999, s. 209; E.A. Wdzięczna, Warunkowe umorzenie postępowania karnego w świetle koncepcji sprawiedliwości naprawczej, Toruń 2010, s. 193.

wymienionym w art. 42 k.k. W doktrynie wskazuje się, iż racjonalne orzekanie o tym zakazie powinno nawiązywać do wskazań z art. 42 k.k., gdyż przemawia za tym logika wykładni prawa<sup>676</sup>. Nie byłoby merytorycznie uzasadnione orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów wobec sprawcy przestępstwa, które nie miało żadnego związku z bezpieczeństwem w komunikacji<sup>677</sup>. Sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów na podstawie art. 67 § 3 k.k. nie w każdej sprawie, lecz jedynie wtedy, gdy warunkowo umarza postępowanie karne wobec osoby uczestniczącej w ruchu, która popełniła przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji<sup>678</sup>. W piśmiennictwie niektórzy autorzy uważają, że w razie orzekania zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 67 § 3 k.k., należy zastosować w drodze analogii na korzyść sprawcy do tego środka unormowanie art. 42 § 1 k.k.<sup>679</sup>

Wydaje się, iż z uwagi na charakter zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego przy warunkowym umorzeniu postępowania, stanowiącego wówczas instrument probacji, sąd nie jest związany obligatoryjnością stosowania tego środka, np. jeżeli zachodzą przesłanki z art. 42 § 2 k.k., pozostaje on nadal fakultatywny<sup>680</sup>. Takie stanowisko zajął Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 29.1.2002 r.<sup>681</sup>, w którym stwierdził, że: „Przepis art. 67 § 3 *in fine* KK jest bowiem w zakresie orzekania tego środka karnego przepisem szczególnym w stosunku do art. 42 § 2 KK i wyłącza stosowanie tego ostatniego w zakresie przez siebie objętym, a więc przy warunkowym umorzeniu postępowania”. W doktrynie ocenia się, że w razie zastosowania przez sąd warunkowego umorzenia postępowania, jeżeli zachodzą przesłanki obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów określone w art. 42 § 2 k.k., wówczas byłoby wskazane skorzystanie z możliwości orzeczenia tego środka reakcji karnej<sup>682</sup>. W przypadku

---

<sup>676</sup> R. Skarbek, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 442.

<sup>677</sup> Zob. R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek probacyjny, *Probacja* 2009, nr 2, s. 8; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) *Środki karne po nowelizacji...*, s. 224-225; T. Kozioł, Warunkowe umorzenie postępowania karnego, Warszawa 2009, s. 213-214.

<sup>678</sup> Postanowienie SN z dnia 29 stycznia 2002 r., I KZP 33/01, OSNKW 2002, nr 3-4, poz. 15.

<sup>679</sup> B. Kunicka-Michalska, Poddanie sprawcy próbie (środki probacyjne), (w:) *System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie*, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 1023; też, (w:) E. Bieńkowska, B. Kunicka-Michalska, G. Rejman, J. Wojciechowska, *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. G. Rejman, Warszawa 1999, s. 1096-0197; E.A. Wdzięczna, *Warunkowe umorzenie postępowania...*, s. 193; G. Łabuda, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2007, s. 502.

<sup>680</sup> Por. R. Skarbek, (w:) *Kodeks karny...*, s. 442; M. Gajewski, Glosa do postanowienia SN z dnia 29 stycznia 2002 r., I KZP 33/01, *Mon. Praw.* 2003, nr 15, s. 708; T. Kozioł, *Warunkowe umorzenie postępowania...*, s. 214; A. Zoll, (w:) *Kodeks karny...*, 938; M. Melezini, *Środki karne jako instrument polityki kryminalnej*, Białystok 2013, s. 159.

<sup>681</sup> Postanowienie SN z dnia 29.1.2002 r., I KZP 33/01, OSNKW 2002 nr 3-4, poz. 15. Podobnie: Wyrok SN z dnia 6.2.2014 r., III KK 481/13, *Prok. i Pr.- wkl. „Orzecznictwo”* 2014, nr 5, poz. 4. Por. także Z. Sienkiewicz, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 208.

<sup>682</sup> Por. B. Kunicka-Michalska, *Poddanie sprawcy próbie (środki probacyjne)...*, s. 1023; też, (w:) E. Bieńkowska, B. Kunicka-Michalska, G. Rejman, J. Wojciechowska, *Kodeks karny...*, s. 1096-0197; E.A. Wdzięczna, *Warunkowe umorzenie postępowania...*, s. 193.

sprawcy przestępstwa komunikacyjnego, który w czasie popełnienia czynu był w stanie nietrzeźwości, sąd może podjąć decyzję o warunkowym umorzeniu postępowania, ale nie będzie zobligowany do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów. Sytuacja taka wydaje się jednak możliwa tylko w jakimś szczególnie wyjątkowym przypadku<sup>683</sup>.

W literaturze podkreśla się prewencyjny charakter zakazu prowadzenia pojazdów-środka karnego, który służy eliminacji z ruchu drogowego sprawców stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu, a jednocześnie stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa życia, zdrowia i mienia wszystkich jego uczestników. Stopień tego zagrożenia ustala się przede wszystkim w oparciu o okoliczności konkretnego zdarzenia wypełniającego znamiona przestępstwa komunikacyjnego. Zastosowanie w danym przypadku zakazu prowadzenia pojazdów, a ponadto ustalenie jego zakresu przedmiotowego i temporalnego powinno znajdować odzwierciedlenie w stopniu zagrożenia, jakie swoim zachowaniem spowodował sprawca. Nie ma zatem ryzyka, iż możliwość orzekania zakazu w ramach warunkowego umorzenia postępowania doprowadzi do jakiegoś szczególnego poszerzenia jego stosowania wobec sprawców przestępstw komunikacyjnych<sup>684</sup>.

Możliwość zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów, także orzeczanego tytułem środka probacyjnego, uwarunkowana jest dokonaniem podstawowych ustaleń- czy sprawcą była osoba uczestnicząca w ruchu, a ponadto czy przestępstwo było skierowane przeciwko bezpieczeństwu w ruchu<sup>685</sup>. W doktrynie zwraca się uwagę na pewnego rodzaju paradoks sytuacji, gdy przy warunkowym umorzeniu postępowania orzeka się zakaz, a zatem środek, za którego orzeczeniem muszą przemawiać okoliczności wskazujące na to, że stopień społecznej szkodliwości czynu lub stopień winy sprawcy należy uznać za przekraczający granicę znaczości. Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów jest równoznaczne z uznaniem, że potrzebna jest czasowa eliminacja z ruchu sprawcy przestępstwa komunikacyjnego, nie dającego gwarancji zgodnego z zasadami bezpieczeństwa uczestnictwa w ruchu drogowym. Klóci się to z wymogiem postawienia pozytywnej prognozy, że pomimo umorzenia postępowania sprawca będzie przestrzegał porządku prawnego, w szczególności nie popełni przestępstwa (art. 66 § 1 *in fine* k.k.). Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest składową przestrzegania porządku prawnego, tymczasem orzekając

---

<sup>683</sup> T. Koziół, Warunkowe umorzenie postępowania..., s. 214.

<sup>684</sup> Ibidem, s. 213.

<sup>685</sup> P. Hofmański, L.K. Paprzycki, Środki związane z poddaniem sprawcy próbie, (w:) Nowa kodyfikacja karna. Kodeks karny. Krótkie komentarze, nr 26, Warszawa 1999, s. 67.

zakaz prowadzenia pojazdów niejako poddaje się w wątpliwość przyszłą postawę sprawcy jako prowadzącego pojazd<sup>686</sup>.

Okres, na jaki orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów tytułem środka probacyjnego jest specyficzny. W art. 67 § 3 k.k. ustalono, że zakaz prowadzenia pojazdów można orzec na okres do lat 2<sup>687</sup>. Regulacja ta oznacza wyjątek od ogólnej zasady dotyczącej okresu zakazu prowadzenia pojazdów wyrażonej w art. 43 § 1 k.k., zakładającej orzekanie tego środka karnego od roku do 15 lat<sup>688</sup>. Sąd Najwyższy stwierdził, że orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 67 § 3 k.k. na okres 3 lat, stanowi rażąco obrazę tego przepisu wobec przekroczenia ustawowej granicy czasowej orzekania tego środka<sup>689</sup>. Ogólne ramy temporalne zakazu określone w art. 43 § 1 k.k. nie mają tutaj zastosowania. Artykuł 67 § 3 k.k. stanowi bowiem *lex specialis* względem art. 43 § 1 k.k.

Wątpliwości wzbudza minimalny okres, na który orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów przy warunkowym umorzeniu postępowania. W treści przepisu art. 67 § 3 k.k. nie ma w ogóle mowy o dolnej granicy zakazu, gdyż ustawodawca wskazał jedynie, że środek ten można orzec do lat 2. W doktrynie zwraca się uwagę, iż rozwiązanie tego problemu zależy od jednoznacznego rozstrzygnięcia relacji zachodzących pomiędzy art. 67 § 3 k.k. w zakresie zakazu prowadzenia pojazdów i pozostałymi przepisami dotyczącymi środków karnych. Należy podkreślić, iż regulacje te wzajemnie się nie wykluczają. Przepis art. 67 § 3 k.k. stanowi względem art. 43 § 1 k.k. *lex specialis* jedynie w zakresie wskazania maksymalnego wymiaru czasu, na jaki można orzec zakaz prowadzenia pojazdów, a ponadto co do charakteru prawnego, tj. przyjęcia jednolitej zasady, w myśl której zakaz zastosowany przy warunkowym umorzeniu postępowania pozostaje zawsze fakultatywny. W pozostałym zaś zakresie stosuje się regulację ogólną (art. 43 § 1 k.k.), co skutkuje tym, iż zakaz prowadzenia pojazdów z art. 67 § 3 k.k. trwa najkrócej rok i wymierza się go w pełnych latach<sup>690</sup>. W doktrynie wskazuje się, iż okres zakazu prowadzenia pojazdów określony przez sąd w danym konkretnym wypadku nie może przekroczyć okresu próby<sup>691</sup>.

---

<sup>686</sup> Por. T. Koziół, Warunkowe umorzenie postępowania..., s. 213.

<sup>687</sup> Postanowienie SN z dnia 29.1.2002 r., I KZP 33/01, OSNKW 2002, nr 3-4, poz. 15 z aprobuską glosą M. Gajewskiego, MoP 2003, nr 15, s. 708-710 oraz aprobuskami uwagami R.A. Stefańskiego, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2002 r., WPP 2003, nr 1, s. 70-72.

<sup>688</sup> Wyrok SN z dnia 6.2.2014 r., III KK 481/13, LEX nr 1427472.

<sup>689</sup> Wyrok SN z dnia 26.2.2007 r., IV KK 22/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 512.

<sup>690</sup> J. Lachowski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2011, s. 520-521.

<sup>691</sup> J. Skupiński, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 465.



Charakter normatywny zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego w związku z warunkowym umorzeniem postępowania budzi wątpliwości, gdyż nie został wyraźnie określony. W art. 67 § 3 k.k. nie sprecyzowano jego statusu prawnego, a ograniczono się do stwierdzenia, że umarzając warunkowo postępowanie karne sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów, wymieniony w art. 39 pkt 3 k.k. do lat 2<sup>692</sup>. Zakaz ten (o czym już była mowa) ma nieodmiennie fakultatywny charakter, a ponadto szczególny zakres temporalny- jest orzekany na okres do lat 2<sup>693</sup>. Trudno zgodzić się z prezentowanym w doktrynie stanowiskiem, że zakaz prowadzenia pojazdów z art. 67 § 3 k.k. pozostaje typowym środkiem karnym<sup>694</sup>. Ustawodawca, wyliczając możliwe dolegliwości okresu próby nie używa pojęcia „środek karny”, ale mówi o orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów. Dla środków karnych charakterystyczne jest to, iż towarzyszą skazaniu sprawcy przestępstwa, tymczasem w przypadku warunkowego umorzenia postępowania nie dochodzi *de facto* do skazania oskarżonego, które może nastąpić w przyszłości zależnie od wyniku okresu próby. Wydaje się, że zakazu prowadzenia pojazdów z art. 67 § 3 k.k. również nie można zaliczyć do grupy obowiązków probacyjnych. W literaturze nieraz wprost w wyliczeniu obowiązków probacyjnych wymienia się zakaz prowadzenia pojazdów<sup>695</sup>. Niektórzy autorzy prezentują pogląd, iż zakaz prowadzenia pojazdów z art. 67 § 3 k.k. należy zaliczyć do obowiązków probacyjnych *sensu largo*, czyli obowiązków orzekanych co do zasady jako środki karne, które w przypadku warunkowego umorzenia postępowania otrzymują charakter obowiązków probacyjnych<sup>696</sup>. Zabieg ten nie znajduje uzasadnienia i trafnie zauważa się w doktrynie, iż odwołanie się bezpośrednio do art. 39 pkt 3 k.k., wymieniającego środki karne, świadczy o tym, że ustawodawca nie chciał traktować zakazu wyłącznie jako obowiązku probacyjnego, bowiem gdyby miał taki zamiar użyłby nazwy własnej<sup>697</sup>. Za uznaniem odrębnego charakteru zakazu prowadzenia pojazdów przy warunkowym umorzeniu postępowania przemawia

<sup>692</sup> R.A. Stefański, Model normatywny zakazu prowadzenia pojazdów w projekcie kodeksu karnego, WPP 1992, nr 1-2, s. 83.

<sup>693</sup> R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 327.

<sup>694</sup> Por. m.in. J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 1997, s. 147; J. Warylewski, Prawo karne. Część ogólna, Warszawa 2012, s. 466; Ł. Pohl, Prawo karne. Wykład części ogólnej, Warszawa 2013, s. 414; P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2008, s. 315; S. Hypś, (w:) Prawo karne, red. A. Grześkowiak, Warszawa 2012, s. 238; B. Myrna, Instytucja podjęcia warunkowo umorzonego postępowania karnego w świetle nowego kodeksu karnego, (w:) Nowa Kodyfikacja Karna, Tom III, red. L. Boguni, Wrocław 1998, s. 55-56; W. Wróbel, Środki karne w projekcie kodeksu karnego (Część I), PS 1994, nr 7-8, s. 116.

<sup>695</sup> Por. Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 208; też, Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. M. Bojarski, Warszawa 2012, s. 372; M. Kalitowski, (w:) Prawo karne. Część ogólna, szczególna i wojskowa, red. T. Dukiet-Nagórska, Warszawa 2014, s. 222; T. Bojarski, Polskie prawo karne. Zarys części ogólnej, Warszawa 2002, s. 257; A. Marek, Prawo karne..., s. 299; A. Marek, Komentarz do kodeksu karnego..., s. 208-209.

<sup>696</sup> W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne. Część ogólna, Kraków 2010, s. 480.

<sup>697</sup> Por. W. Wróbel, Środki karne w projekcie..., s. 116; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 57.

ponadto stylizacja art. 67 § 3 k.k., w którym zakazu nie wymieniono w katalogu obowiązków, a wskazano, że sąd może „ponadto orzec (...) zakaz prowadzenia pojazdów, wymieniony w art. 39 pkt 3, do lat 2”. W piśmiennictwie trafnie podnosi się, iż o jego odrębności świadczy również brak możliwości modyfikacji w okresie próby nałożonych obowiązków<sup>698</sup>. Artykuł 74 k.k. mający odpowiednie zastosowanie do obowiązków nakładanych w związku z warunkowym umorzeniem postępowania karnego na mocy art. 67 § 4 k.k., dotyczy bowiem tylko obowiązków enumeratywnie wymienionych w tym przepisie<sup>699</sup>.

Stwierdzenie, że zakaz prowadzenia pojazdów nie jest obowiązkiem probacyjnym w ścisłym tego słowa znaczeniu, a jedynie „inną dolegliwością”, mogącą towarzyszyć warunkowemu umorzeniu postępowania<sup>700</sup>, jest niewystarczające dla sprecyzowania statusu prawnego omawianego środka. Zakaz prowadzenia pojazdów przy warunkowym umorzeniu postępowania pod względem charakteru prawnego jest środkiem probacyjnym rozumianym jako środek mający oddziaływać na sprawcę w okresie próby<sup>701</sup>. Artykuł 67 § 3 k.k. stanowi samodzielną podstawę do stosowania zakazu prowadzenia pojazdów, co podkreśla charakter tak orzeczonego zakazu jako środka probacyjnego, a nie środka karnego<sup>702</sup>.

W art. 68 § 2 k.k. została zawarta tylko jedna przesłanka fakultatywnego podjęcia postępowania karnego warunkowo umorzonego. Jest nią „rażące naruszenie porządku prawnego” przez sprawcę w okresie próby. Wymienione w dalszej części przepisu takie okoliczności, jak właśnie m.in. niestosowanie się do orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów, mają charakter jedynie przykładowych zachowań, mogących świadczyć o tym, że sprawca „rażąco” naruszył porządek prawny, o czym świadczy użyty zwrot „w szczególności”. Nie mogą one jednak stanowić samoistnej przesłanki podjęcia warunkowo umorzonego postępowania bez ich oceny w kontekście rażącego naruszenia porządku prawnego<sup>703</sup>. Ustawodawca w art. 68 § 2 k.k. używa określenia „uchyla się”, przez które należy rozumieć zamierzone zachowanie sprawcy, polegające na niewykonywaniu nałożonych obowiązków<sup>704</sup>. Sprawca, który nie stosuje się do orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów czyni to, mając świadomość negatywnych skutków takiego postępowania. Zastosowany zakaz bywa nieraz najdolegliwszym środkiem reakcji

---

<sup>698</sup> B. Kunicka-Michalska, G. Rejman, J. Wojciechowska, Kodeks karny..., s. 1082.

<sup>699</sup> R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015.

<sup>700</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 57.

<sup>701</sup> Zob. R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek probacyjny..., s. 5-8, 21.

<sup>702</sup> Por. R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 223-224; M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 159.

<sup>703</sup> M. Jachimowicz, Materialnoprawne przesłanki podjęcia warunkowo umorzonego postępowania karnego, Prok. i Pr. 2010, nr 4, s. 84.

<sup>704</sup> S. Hypś, (w:) Prawo karne, red. A. Grześkowiak, Warszawa 2012, s. 239.

prawnokarnej, jaki spotka sprawcę przestępstwa komunikacyjnego w związku z warunkowym umorzeniem postępowania. Uchylenie się do zakazu prowadzenia pojazdów jest wówczas szczególnie naganne, gdyż może świadczyć o lekceważącym podejściu sprawcy do zobowiązań wynikających z wyroku sądu. Zakaz przy warunkowym umorzeniu postępowania jest krótkotrwały, orzeka się go od roku do 2 lat. Niemożność powstrzymania się w tym okresie od prowadzenia określonego rodzaju pojazdów w wielu przypadkach przesądzi zatem o zmianie wystawionej na wstępie pozytywnej prognozy kryminologicznej i konieczności podjęcia warunkowo umorzonego postępowania. Zgodnie z art. 68 § 4 k.k. podjęcie takie zostało ograniczone czasowo, bowiem może nastąpić nie później niż w ciągu 6 miesięcy od zakończenia okresu próby.

Nietrafne jest stanowisko wyrażone przez J. Lachowskiego, zgodnie z którym sprawca uchylający się od orzeczonego w wyroku warunkowo umarzającym postępowanie zakazu prowadzenia pojazdów, popełnia przestępstwo określone w art. 244 k.k.<sup>705</sup> Niestosowanie się do zakazu prowadzenia pojazdów stanowi bowiem w takim wypadku fakultatywną podstawę do podjęcia postępowania karnego<sup>706</sup>. Konsekwencje oportunistycznej postawy sprawcy, świadczą o specyficznym charakterze zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego w ramach warunkowego umorzenia postępowania, który wykazuje przede wszystkim cechy środka probacyjnego, decydując o ostatecznym wyniku okresu próby.

Możliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów przy warunkowym umorzeniu postępowania należy ocenić pozytywnie, gdyż środek ten stanowi ważny instrument oddziaływania na sprawcę w okresie próby. Dotyczy przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnionych przez osobę uczestniczącą w ruchu. W szczególności chodzi o przestępstwo z art. 177 § 1 k.k., polegające na spowodowaniu, chociażby nieumyślnie wypadku, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1 k.k. Nie budzi zastrzeżeń dopuszczalność zastosowania warunkowego umorzenia postępowania w przypadku mniej poważnego wypadku drogowego. Do skorzystania przez sąd z tej instytucji skłania mnogość i różnorodność okoliczności sytuacyjnych wypadku, ich atypowość, mogąca przemawiać za wystawieniem pozytywnej prognozy kryminologicznej sprawcy, stanowiącej jedną z przesłanek warunkowego umorzenia postępowania<sup>707</sup>.

---

<sup>705</sup> Tak zob. J. Lachowski (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 355.

<sup>706</sup> J. Skupiński, (w:) Kodeks karny..., s. 467.

<sup>707</sup> D. Mieczkowska, Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany tytułem środka probacyjnego, PnD 2015, nr 3, s. 14.

Wątpliwości może wzbudzać dopuszczalność warunkowego umorzenia postępowania wobec sprawców występku z art. 178a § 1 k.k., gdyż chodzi tutaj o nietrzeźwych kierowców, którzy powinni ponosić surowszą odpowiedzialność karną z racji stanu szczególnie zagrażającego bezpieczeństwu ruchu. Wymaga podkreślenia faktu, iż warunkowe umorzenie postępowania ma zawsze charakter fakultatywny i należy do decyzji sądu, która jest uwarunkowana okolicznościami danego przypadku. W przypadku sprawców czynu z art. 178a § 1 k.k., wobec których warunkowo umorzono postępowanie karne ważne znaczenie odgrywa dyspozycja wynikająca z art. 67 § 1 *in fine* k.k. Umożliwienie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów wspiera celowość zastosowania warunkowego umorzenia postępowania w takich przypadkach.

Dolegliwość wynikająca z orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów przeciwdziała występowaniu niekorzystnego z punktu widzenia polityki kryminalnej zjawiska, polegającego na społecznym odczuciu bezkarności sprawcy. Zakaz prowadzenia pojazdów przy warunkowym umorzeniu postępowania przedstawia też walory indywidualnoprzewencyjne, wpływając korzystnie na postawę sprawcy przestępstwa komunikacyjnego i wywołując potrzebę refleksji nad dotychczasowym jego zachowaniem w środowisku ruchu drogowego. Sprawcę mobilizuje do przestrzegania orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów nie tylko konieczność stosowania się do postanowień sądu, ale ponadto- co ważne- możliwość uniknięcia skazania i ukarania, gdy warunkowo umorzone postępowanie z mocy prawa przekształci się w ostateczne<sup>708</sup>.

#### **§5. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany tytułem środka zabezpieczającego (art. 99 § 1 k.k.)**

Po reformie prawa karnego ustawą z 20.2.2015 r. w kodeksie karnym z 1997 r. po raz pierwszy dokonano systematyzacji środków zabezpieczających, wprowadzając katalog środków zabezpieczających<sup>709</sup>. Wyliczenie środków zabezpieczających ma wyczerpujący charakter, ich katalog jest zamknięty, co podkreśla gwarancyjną funkcję prawa karnego. W aktualnym stanie prawnym katalog środków zabezpieczających został zamieszczony w art. 93a k.k. Z treści tego przepisu wynika, iż wyróżnia się dwie kategorie środków

---

<sup>708</sup> Por. m.in. A. Marek, Istota i skutki warunkowego umorzenia postępowania karnego, PiP 1970, nr 12, s. 949-951; M. Leonieni, W. Michalski, Warunkowe umorzenie postępowania karnego w świetle ustawy i praktyki sądowej, Warszawa 1972, s. 227.

<sup>709</sup> M. Melezini, Środki karne w ogólności, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary inne środki reakcji prawnokarnej, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 496.

zabezpieczających: środki zabezpieczające *sensu stricto* (art. 93a § 1 k.k.) oraz środki zabezpieczające o charakterze administracyjnym (art. 93a § 2 k.k.).

Zgodnie z brzmieniem art. 93a § 2 k.k.: „Jeżeli ustawa tak stanowi, tytułem środka zabezpieczającego można orzec nakaz i zakazy określone w art. 39 pkt 2-3”. Środki karne orzekane tytułem środka zabezpieczającego w literaturze określa się mianem: „środków nielecniczych”, „środków administracyjnych”, czy też „środków zabezpieczających o charakterze administracyjnym”<sup>710</sup>. Celem stosowania tych środków nie jest leczenie sprawcy, ale pozbawienie go pewnych uprawnień, czy też zakazanie podejmowania określonych aktywności, prowadząc w ten sposób do wyeliminowania sytuacji, w których potencjalnie może dojść do ponownego popełnienia czynu zabronionego<sup>711</sup>. Środki karne orzekane tytułem środka zabezpieczającego mają wyłącznie na celu ochronę społeczeństwa przed niebezpieczeństwem grożącym ze strony sprawcy, który dopuścił się czynu zabronionego w stanie niepoczytalności i występuje prawdopodobieństwo, że może to zrobić po raz kolejny<sup>712</sup>.

Szczegółowa regulacja dotycząca środków zabezpieczających o charakterze administracyjnym została zawarta w art. 99 k.k. Zakaz prowadzenia pojazdów w myśl art. 99 § 1 k.k. sąd może orzec tytułem środka zabezpieczającego, jeżeli dojdzie do ustalenia w postępowaniu karnym, że sprawca dopuścił się czynu zabronionego w stanie niepoczytalności. Przyczyna zagrożenia została ograniczona do stanu niepoczytalności, o którym mowa w art. 31 § 1 k.k. Oznacza to, że sprawca w czasie popełnienia czynu zabronionego nie mógł rozpoznać jego znaczenia lub pokierować swoim postępowaniem z powodu choroby psychicznej, upośledzenia umysłowego lub innego zakłócenia czynności psychicznych<sup>713</sup>. Inne powody, które świadczą o niebezpieczeństwie udziału sprawcy w ruchu komunikacyjnym, np. skłonność do nadużywania alkoholu, nie stanowią podstawy do zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego.

W art. 99 k.k. nie określono odrębnych przesłanek stosowania środków karnych orzekanych tytułem środka zabezpieczającego. W takim wypadku należy do nich stosować ogólne przesłanki przewidziane dla środków zabezpieczających, które zostały uregulowane w

---

<sup>710</sup> M. Siwek, Środki zabezpieczające o charakterze administracyjnym, (w:) System Prawa Karnego. Tom 7. Środki zabezpieczające, red. L. Paprzycki, Warszawa 2012, s. 312.

<sup>711</sup> M. Pyrcak, Środki zabezpieczające, (w:) Nowelizacja prawa karnego 2015. Komentarz, red. W. Wróbel, Kraków 2015, s. 732.

<sup>712</sup> K. Krajewski, Pojęcie i istota środków zabezpieczających, (w:) System Prawa Karnego. Tom 7. Środki zabezpieczające, red. L. Paprzycki, Warszawa 2012, s. 3-4.

<sup>713</sup> Zob. J. Raglewski, Podstawy orzekania środków zabezpieczających o charakterze administracyjnym w Kodeksie karnym z 1997 r., Prok. i Pr. 2002, nr 4, s. 46.

art. 93b k.k.<sup>714</sup> Chodzi w szczególności o zasadę konieczności (niezbędności), zakładającą, że orzeczenie środka zabezpieczającego jest dopuszczalne jedynie wówczas, gdy jest to konieczne, aby zapobiec ponownemu popełnieniu przez sprawcę czynu zabronionego, a zastosowanie innych środków prawnych określonych w kodeksie lub orzeczonych na podstawie innych ustaw nie jest wystarczające. Zakaz prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego sąd może orzec w sytuacji, gdy dojdzie do przekonania, że pozostawienie niepczytalnemu sprawcy czynu zabronionego uprawnień do prowadzenia pojazdów lub możliwości uzyskania takich uprawnień, stwarza zagrożenie z punktu widzenia ochrony porządku prawnego. Prawdopodobieństwo ponownego popełnienia czynu zabronionego przez takiego sprawcę musi być wysokie i jednocześnie na tyle realne, że uzasadnia zastosowanie środka zabezpieczającego. Stopień zagrożenia ustala się na podstawie całokształtu okoliczności danej sprawy. Sąd musi rozważyć czy dalsze prowadzenie pojazdów przez niepczytalnego sprawcę czynu zabronionego będzie bezpieczne, czy też stwarza takie zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji, które wymaga orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego<sup>715</sup>.

Zgodnie z zasadą proporcjonalności wyrażoną w art. 93b § 3 zdanie 1 k.k., środek zabezpieczający i sposób jego wykonywania powinien odpowiedni do stopnia społecznej szkodliwości czynu zabronionego, który sprawca może popełnić w stanie niepczytalności. Górna granica ograniczenia konstytucyjnych praw i wolności sprawcy jest ustalana w perspektywie stopnia społecznej szkodliwości prognozowanego czynu zabronionego oraz prawdopodobieństwa jego popełnienia<sup>716</sup>.

Dodatkowym warunkiem orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego jest konieczność zaistnienia szczególnych przesłanek stosowania tego środka określonych w art. 42 k.k.<sup>717</sup>, za wyjątkiem skazania za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. W literaturze wskazuje się, iż same przesłanki stosowania danego środka karnego odgrywają wprawdzie rolę przy wyborze przez sąd środka zabezpieczającego o charakterze administracyjnym, jednakże nie są one aż tak istotne. Przy orzekaniu środków zabezpieczających należy bowiem kierować się przede wszystkim celami

---

<sup>714</sup> Por. A. Barczak-Oplustil, Środki zabezpieczające, (w:) Nowelizacja prawa karnego 2015. Komentarz, red. W. Wróbel, Kraków 2015, s. 674-684; J. Długosz, Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 609-610. Zob. także M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 497-498; taż, Środki karne jako instrument..., s. 162.

<sup>715</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 60.

<sup>716</sup> A. Barczak-Oplustil, Środki zabezpieczające..., s. 678.

<sup>717</sup> Por. K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 59; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 226.

prewencyjnymi<sup>718</sup>. Środek karny orzeczony tytułem środka zabezpieczającego jest w stanie realizować te cele tylko wówczas, gdy będzie pozostawał w adekwatnym związku z rodzajem czynu, którego sprawca może popełnić w przyszłości<sup>719</sup>. Sąd może orzec zatem zakaz prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego, jeżeli dojdzie do przekonania, że niepoczytalny sprawca czynu zabronionego stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji<sup>720</sup>.

Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego tytułem środka zabezpieczającego może być kształtowany w szeroki sposób, który będzie najbardziej odpowiedni do stopnia zagrożenia związanego z aktywnością w ruchu niepoczytalnego sprawcy. Nie obowiązują wówczas ograniczenia związane z orzekaniem zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, jakie występują na gruncie środków karnych. Konieczność zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego tytułem środka zabezpieczającego z uwagi na ochronę porządku prawnego, może uzasadniać objęcie zakresem zakazu wszelkich pojazdów we wszystkich sferach ruchu<sup>721</sup>. Poza zakazem zintegrowanym sąd może również orzec zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, wyszczególniając jaki rodzaj lub rodzaje pojazdów ma obejmować ten środek.

Cechą charakterystyczną zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego tytułem środka zabezpieczającego jest jego fakultatywność, o której przesądza użyty w art. 99 § 1 k.k. zwrot „sąd może orzec”. Zakaz ten ponadto pod względem czasu trwania ma charakter nieoznaczony, bowiem zgodnie z art. 93d § 1 k.k. okresu stosowania środka zabezpieczającego nie określa się z góry. Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony tytułem środka zabezpieczającego może być stosowany w takim wypadku nawet dożywotnio. Sąd uchyla zakaz prowadzenia pojazdów w momencie, gdy ustała przyczyna jego orzeczenia (art. 99 § 2 k.k.), a dalsze stosowanie tego środka nie jest już konieczne (art. 93b § 2 k.k.)<sup>722</sup>. Takie

---

<sup>718</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) *Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna*, red. M. Bojarski, Warszawa 2015, s. 403.

<sup>719</sup> M. Pyrcak, *Środki zabezpieczające...*, s. 734.

<sup>720</sup> R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji...*, s. 226.

<sup>721</sup> M. Siwek, *Środki zabezpieczające o charakterze administracyjnym...*, s. 351.

<sup>722</sup> W przypadku środków zabezpieczających występuje konieczność sprawowania sądowej okresowej kontroli, która zweryfikuje konieczność dalszego ich stosowania. Zgodnie z art. 204 § 4 k.k.w. sąd jest zobowiązany do orzekania w przedmiocie kontroli dotyczącej dalszego stosowania nie tylko środków zabezpieczających o charakterze leczniczym, ale również środków zabezpieczających o charakterze administracyjnym, nie rzadziej niż co 12 miesięcy. Sądem właściwym do orzekania w tym przedmiocie jest sąd określony w art. 199a § 2 k.k.w., tj. sąd, który wydał orzeczenie w pierwszej instancji. Zweryfikowanie konieczności dalszego stosowania zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego na podstawie art. 99 § 1 k.k., podobnie jak w wypadku innych środków zabezpieczających, wymaga zasięgnięcia opinii biegłych. Przed orzeczeniem, zmianą i uchyleniem środka zabezpieczającego sąd wysłuchuje odpowiednich biegłych, do których należy m.in. psycholog i lekarz psychiatra (art. 199b § 2 k.k.w.). Szerzej na ten temat zob. A. Barczak-Oplustil, *Środki zabezpieczające...*, s. 773-774.

rozwiązanie wydaje się racjonalne biorąc pod uwagę fakt, że orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego dotyczy sytuacji, gdy sprawca dopuścił się czynu zabronionego w stanie niepoczytalności określonej w art. 31 § 1 k.k. Trudno przewidzieć po jakim dokładnie czasie nastąpią (jeśli w ogóle) pozytywne zmiany w psychice sprawcy, które umożliwią uchylenie ustanowionego zakazu prowadzenia pojazdów<sup>723</sup>.

Ustawodawca nie określa odrębnych zasad wykonania nakazu i zakazów orzeczonych tytułem środka zabezpieczającego, odsyłając w art. 205 k.k.w. do odpowiedniego stosowania przepisów art. 180-186 k.k.w. Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony tytułem środka zabezpieczającego zatem wykonuje się analogicznie do zakazu prowadzenia pojazdów występującego w charakterze środka karnego.

Należy również zauważyć, iż zgodnie z art. 93b § 4 k.k. wobec tego samego sprawcy można orzec więcej niż jeden środek zabezpieczający. Orzekanie środków karnych tytułem środka zabezpieczającego jest niezależne od orzekania środków zabezpieczających leczniczych. Dopuszczalne jest kumulatywne orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego oraz innego środka zabezpieczającego o charakterze wolnościowym, np. elektronicznej kontroli miejsca pobytu w celu monitorowania wykonywania zakazu<sup>724</sup>. W trakcie wykonywania środka zabezpieczającego istnieje możliwość zmiany orzeczonego środka lub sposobu jego wykonania, jeżeli stał się on nieodpowiedni lub jego wykonanie okazało się niemożliwe (art. 93b § 3 *in fine* k.k.).

---

<sup>723</sup> M. Mozgawa, (w:) M. Budyn-Kulik, P. Kozłowska-Kalisz, M. Kulik, M. Mozgawa, Kodeks karny. Praktyczny komentarz, Kraków-Zakamycze 2006, s. 203.

<sup>724</sup> M. Pyrcak, Środki zabezpieczające..., s. 733.



## Rozdział IV.

### Okres zakazu prowadzenia pojazdów

#### §1. Granice czasowe zakazu prowadzenia pojazdów

Zakaz prowadzenia pojazdów ze swej istoty jest środkiem mającym charakter terminowy (okresowy, temporalny), tzn. jego wykonanie nie stanowi jednorazowego zachowania, a rozciąga się w pewnym przedziale czasowym<sup>725</sup>. Sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów w granicach od roku do 15 lat (art. 43 § 1 k.k.)<sup>726</sup>, natomiast w wypadku, gdy sprawca w czasie popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, art. 174 lub art. 177 k.k.- w granicach od 3 lat do 15 lat (art. 42 § 2 k.k. i art. 43 § 1 k.k.). Wyjątek stanowi regulacja zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzeczanego dożywotnio (art. 42 § 3 i 4 k.k.), który ma permanentny charakter, trwa przez cały okres życia skazanego.

W piśmiennictwie wskazuje się, iż zakaz prowadzenia pojazdów orzekany dożywotnio pełni zasadniczo rolę środka zabezpieczającego o charakterze ochronnym<sup>727</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów rzeczywiście w pewnych przypadkach występuje jako środek zabezpieczający (art. 99 § 1 k.k.), ale wtedy orzeka się go bezterminowo do chwili ustania zagrożenia ze strony niepoczytalnego sprawcy czynu. Środek karny określony w art. 42 § 3 lub 4 k.k. pozostaje nadal środkiem terminowym, czas jego trwania jest ściśle ustalony i

---

<sup>725</sup> Zob. m.in. N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 337-338; R.A. Stefański, Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 346-347; tenże, Skrócenie okresu zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Meandry prawa karnego i kryminalistyki. Księga jubileuszowa prof. zw. dra hab. Stanisława Pikulskiego, red. J. Kasprzak, W. Cieślak, I. Nowicka, Szczytno 2015, s. 235; W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 107; D. Szeleszczuk, (w:) Prawo karne, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2015, s. 222-223; M. Melezini, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawy próbie, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 423.

<sup>726</sup> Pierwotne brzmienie kodeksu karnego z 1997 r. zapewniało szerokie możliwości kształtowania okresu zakazu prowadzenia pojazdów. Utrzymano uprzednio obowiązujące (tj. na gruncie kodeksu karnego z 1969 r.) granice czasowe zakazu prowadzenia pojazdów, określając, że ma być on wymierzany na okres od roku do 10 lat (art. 43 § 1 k.k.). Dolna i górna granica przewidziana dla tego środka karnego zasadniczo nie budziły kontrowersji. W doktrynie wskazywano, że minimalny okres (rok) ustalono na odpowiednim poziomie, zaś maksymalny (10 lat) gwarantuje wymiar zakazu prowadzenia pojazdów na taki odstęp czasu, że środek ten ma szansę realizacji stawianych przed nim celów, a ponadto jest na tyle długi, by mógł stanowić skuteczną represję. Por. R.A. Stefański, Model normatywny zakazu prowadzenia pojazdów w projekcie kodeksu karnego, WPP 1992, nr 1-2, s. 83; tenże, Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów (wnioski de lege ferenda), WPP 1988, nr 4, s. 444-445; W. Wróbel, Środki karne w projekcie kodeksu karnego (Część I), PS 1994, nr 7-8, s. 115; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 605.

<sup>727</sup> P. Góralski, O konieczności przestrzegania założeń koncepcyjno-funkcjonalnych dotyczących środków zabezpieczających oraz środków karnych w kodeksie karnym z 1997 r., RPEiS 2011, nr 1, s. 117.

niezmienny. Wprowadzono bowiem dodatkową bezwzględną granicę, którą wyznacza śmierć osoby skazanej<sup>728</sup>. W systemie prawnokarnych środków reakcji na popełnione przestępstwo najbardziej zbliżona do analizowanego zakazu jest kara dożywotniego pozbawienia wolności, w przypadku której jednak osoba skazana może ubiegać się o warunkowe przedterminowe zwolnienie. Rehabilitacja sądowa w razie orzeczenia dożywotniego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych była do tej pory wykluczona, a skazany musiał do końca życia ponosić negatywne konsekwencje swojego zachowania. Obecnie art. 84 § 2a k.k. po spełnieniu pewnych przesłanek dopuszcza możliwość przedterminowego uznania za wykonany środka karnego określonego w art. 43 § 3 lub 4 k.k.

Obowiązkiem sądu orzekającego jest wskazanie czasu obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów w wyroku skazującym<sup>729</sup>. Wymiar zakazu musi być zawsze określony pełną liczbą lat<sup>730</sup>. Nie jest dopuszczalne wymierzenie zakazu częściowo w latach, a częściowo w miesiącach<sup>731</sup>. Rażącym naruszeniem przepisu art. 43 § 1 k.k. będzie zatem orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów na okres określony w latach i miesiącach, np. na 1 rok i 6 miesięcy, zamiast w pełnych latach<sup>732</sup>. Nie jest także możliwe na podstawie kodeksu karnego orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów na okres liczony w miesiącach, np. na 15 miesięcy<sup>733</sup>.

Nowela z 20 marca 2015 r. podniosła dotychczasową górną granicę orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, która wynosiła 10 lat. Przewidziano bowiem, że zakaz prowadzenia pojazdów ma być orzekany na okres do 15 lat. Za podstawowy wyznacznik przy ustalaniu wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów należy uznać stopień zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu dalszego udziału sprawcy w charakterze prowadzącego określony rodzaj pojazdów. Istota zakazu tkwi bowiem w czasowym wykluczeniu sprawcy przestępstwa komunikacyjnego z uczestnictwa w ruchu. W zależności od okoliczności sytuacyjnych konkretnej sprawy eliminacja taka będzie krótkotrwała, bądź też odpowiednio dłuższa. W niektórych przypadkach rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu przez sprawcę,

---

<sup>728</sup> Por. R.A. Stefański, Kodeks karny..., s. 347; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, Prok. i Pr. 2000, nr 7-8, s. 131; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 606; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 210; D. Szeleszczuk, (w:) Prawo karne..., s. 223; tenże, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2012, s. 338.

<sup>729</sup> Wyrok SN z dnia 14.11.2008 r., V KK 256/08, OSNwSK 2008 nr 1, poz. 2298.

<sup>730</sup> Por. J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 2000, s. 114; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 268.

<sup>731</sup> Zob. Wyrok SN z dnia 21.8.2012 r., IV KK 60/12, Legalis nr 537156; wyrok z dnia 18.12.2003 r., III KK 75/03, Prok. i Pr. 2004- wkł. „Orzecznictwo”, nr 4, poz. 1; wyrok SN z dnia 16.5.2003 r., II KK 65/03, OSNwSK 2003 nr 1, poz. 1029; wyrok SN z dnia 25.6.2002 r., IV KK 199/02, LEX nr 55183; wyrok SN z dnia 25.6.2002 r., IV KK 198/02, Legalis nr 59337.

<sup>732</sup> Wyrok SN z dnia 8.6.2004 r., II KK 180/04, OSNwSK 2004, nr 1, poz. 1100.

<sup>733</sup> Wyrok SN z dnia 8.12.2003 r., III KK 75/03, KZS 2004, nr 5, poz. 16, str. 11.

wyłania się potrzeba jego długoterminowego wykluczenia z udziału w ruchu. Podwyższona górna granica terminowego zakazu prowadzenia pojazdów do 15 lat, dotyczy właśnie tego typu wyjątkowych sytuacji, gdy względy prewencyjno-ochronne uzasadniają orzeczenie zakazu w wymiarze kilkunastu lat<sup>734</sup>.

Podstawowe ramy czasowe wskazane w art. 43 § 1 k.k. dotyczą wyłącznie fakultatywnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju (art. 42 § 1 k.k.)<sup>735</sup>. Ustawodawca w treści art. 43 § 1 *in principio* k.k. zawarł zastrzeżenie, że reguły dotyczące ustalania wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów, obowiązują tylko wówczas „jeżeli ustawa nie stanowi inaczej”, a zatem gdy inny przepis nie zawiera odmiennego określenia czasu trwania przewidzianego dla tego środka karnego<sup>736</sup>. W przypadku obligatoryjnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju została określona odrębna dolna granica, gdyż ten środek karny orzeka się na okres nie krótszy niż 3 lata<sup>737</sup>. W art. 42 § 2 k.k. nie ma mowy o górnej granicy wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów, zatem stosuje się ogólną regulację z art. 43 § 1 k.k., zakładającą orzekanie środka karnego wymienionego w art. 39 pkt 3 k.k., na okres do 15 lat. Spełnienie przesłanek orzekania zakazu prowadzenia pojazdów z art. 42 § 2 k.k. obliguje sąd do zastosowania tego środka karnego na czas nie krótszy niż 3 lata i jednocześnie nie dłuższy niż 15 lat<sup>738</sup>.

W doktrynie wskazuje się, iż dolna granica obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów ustalona na poziomie trzech lat jest trudna do zaakceptowania. W sposób istotny ogranicza się dyskrejonalną władzę sądu, która i tak jest zawężona z uwagi na obowiązek orzeczenia tego zakazu. Sąd musi orzec zakaz prowadzenia pojazdów na minimum 3 lata niezależnie od zawartości alkoholu lub środka odurzającego w organizmie sprawcy, co pozostaje w sprzeczności z wyrażoną w art. 55 w zw. z art. 56 k.k. zasadą indywidualizacji środków karnych<sup>739</sup>.

---

<sup>734</sup> D. Mieczkowska, Walka z nietrzeźwością w ruchu komunikacyjnym drogą nowelizacji prawa karnego. Uwagi na temat zmian w regulacji zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2015, nr 9, s. 13-14.

<sup>735</sup> Zob. Ł. Pohl, Prawo karne. Wykład części ogólnej, Warszawa 2015, s. 390; Z. Sienkiewicz, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. M. Bojarski, Warszawa 2015, s. 318; D. Szeleszczuk, (w:) Prawo karne..., s. 222.

<sup>736</sup> Por. R.A. Stefański, Nowe środki karne i problem ich spójności z systemem Kodeksu karnego, (w:) Problem spójności prawa karnego z perspektywy jego nowelizacji. Materiały Ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego. Toruń 20-22 września 2010 r., red. A. Marek, T. Oczkowski, Warszawa 2011, s. 103; Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2004, s. 133; też, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 209.

<sup>737</sup> D. Szeleszczuk, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Legalis 2015.

<sup>738</sup> Ł. Pohl, Prawo karne..., s. 391; Z. Sienkiewicz, (w:) Prawo karne..., s. 318.

<sup>739</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 267-268.

Ramy czasowe zakazu prowadzenia pojazdów zależą od trybu orzekania oraz charakteru, w jakim ten środek występuje. Zakres temporalny zakazu prowadzenia pojazdów przybierającego formę środka karnego jest inaczej uregulowany niż analogiczny zakaz, który występuje w charakterze środka zabezpieczającego, bądź jest orzekany przy warunkowym umorzeniu postępowania. Wynika to z odmiennych funkcji, jakie ma do spełnienia. Bez znaczenia pozostaje fakt czy zakaz prowadzenia pojazdów orzeka się obok kary, czy też samoistnie<sup>740</sup>. Zgodnie z zasadą indywidualizacji odpowiedzialności karnej, sąd powinien wybrać najbardziej optymalny wymiar zakazu prowadzenia pojazdów, kierując się zasadami i dyrektywami wymiaru kary w kontekście okoliczności konkretnego przypadku.

Ustawodawca wprowadził różne granice wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów, określając, że może on być orzekany:

- a) na okres od roku do 15 lat (art. 43 § 1 k.k.)- fakultatywny zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju;
- b) na okres od 3 lat do 15 lat (art. 42 § 2 k.k. i art. 43 § 1 k.k.)- obligatoryjny zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju;
- c) dożywotnio (art. 42 § 3 lub 4 k.k.);
- d) na okres od roku do 2 lat (art. 67 § 3 k.k. i art. 43 § 1 k.k.)- zakaz prowadzenia pojazdów orzekany tytułem środka probacyjnego;
- e) bez określania z góry czasu obowiązywania w sytuacji, gdy zakaz prowadzenia pojazdów stosuje się tytułem środka zabezpieczającego (art. 99 § 2 k.k.).

## **§2. Bieg okresu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów**

Zakaz prowadzenia pojazdów obowiązuje od momentu uprawomocnienia się orzeczenia (art. 43 § 2 k.k.). Skazany wówczas traci automatycznie możliwość korzystania z praw, których dotyczy ten środek karny, jak też zdolność do ich uzyskania w przyszłości<sup>741</sup>. W przypadku sprawców nieposiadających uprawnień do prowadzenia pojazdów w momencie popełnienia przestępstwa komunikacyjnego lub w czasie orzekania, zasądzony zakaz prowadzenia pojazdów skutkuje niemożliwością uzyskania takich uprawnień w trakcie

<sup>740</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, Warszawa 1990, s. 137.

<sup>741</sup> Por. Uzasadnienie do postanowienia SN z dnia 17.5.1991 r., OSP 1991, nr 1, poz. 16 oraz glosy do tego postanowienia R.A. Stefańskiego, OSP 1991, nr 1, poz. 16 oraz J. Kuleszy, PS 1992, nr 9; R.A. Stefański, Zawieszenie biegu kar dodatkowych pozbawienia praw lub zakazu, WPP 1988, nr 2, s. 141; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 138.

trwania zakazu<sup>742</sup>. Przy obliczaniu terminu biegu zakazu prowadzenia pojazdów wykorzystuje się metodę *computatio civilis*, tzn. „od dnia do dnia”. Jest ona korzystna z punktu widzenia skazanego, ponieważ do biegu terminu wlicza się dzień, od którego należy liczyć dany termin, czyli dzień uprawomocnienia się wyroku zalicza się jako początkowy do biegu środka karnego określonego w art. 39 pkt 3 k.k.<sup>743</sup> Koniec obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów wiąże się z upływem ostatniego dnia okresu wyznaczonego przez sąd w wyroku. Nie ma możliwości jego dalszego przedłużania<sup>744</sup>. Po upływie okresu, na jaki orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, skazany odzyskuje możliwość korzystania z uprawnień, które były objęte zakazem<sup>745</sup>.

Orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów nie polega na odebraniu skazanemu posiadanych uprawnień. Skutkuje jedynie zawieszeniem uprawnień do prowadzenia pojazdów, których zakaz dotyczy. Skazany po wykonaniu zakazu automatycznie odzyskuje uprawnienia do prowadzenia pojazdów, bądź też tylko zdolność do ich uzyskania<sup>746</sup>. W art. 49 ustawy z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami w katalogu osób podlegających sprawdzeniu kwalifikacji w formie egzaminu państwowego (teoretycznego i praktycznego), ujęto osoby ubiegające się o zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, którego były pozbawione przez okres przekraczający rok<sup>747</sup>. Jeżeli zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono wobec sprawcy na okres nie dłuższy niż rok, wówczas *a contrario* po wykonaniu zakazu nie ma podstaw do skierowania takiej osoby na egzamin sprawdzający kwalifikacje<sup>748</sup>. Przywrócenie uprawnień w takim przypadku następuje automatycznie po zakończeniu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów, bez konieczności spełniania jakiegokolwiek dodatkowego warunku<sup>749</sup>. Należy wówczas zwrócić

---

<sup>742</sup> Por. K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny..., s. 348; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, Warszawa 1990, s. 138.

<sup>743</sup> Por. J. Kulesza, Glosa do postanowienia SN z dnia 17 maja 1990 r., V KZP 5/90, PS 1992, nr 9, s. 106-107; R.A. Stefański, Glosa do postanowienia SN z dnia 17 maja 1990 r., V KZP 5/90, OSP 1991, nr 1, poz. 16, s. 26-27; tenże, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 1992 r., II KRn 20/92, OSP 1992, poz. K 221, s. 467; tenże, (w:) Kodeks karny..., s. 347; M. Siwek, Wykonywanie niektórych środków karnych, Prok. i Pr. 2010, nr 11, s. 117; P. Gensikowski, (w:) Kodeks karny wykonawczy. Komentarz, red. J. Lachowski, Warszawa 2015, s. 642.

<sup>744</sup> K. Łuczczak, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 213-214.

<sup>745</sup> J. Kulesza, Glosa do postanowienia SN z dnia 17 maja 1990 r..., s. 112.

<sup>746</sup> R.A. Stefański, Odzyskiwanie uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów, Probl. Praw. 1988, nr 11, s. 44-45. Por. także J. Kulesza, Problem odbycia kar dodatkowych przewidzianych w art. 38 pkt 1-4 k.k., Probl. Praw. 1981, nr 12, s. 40 i n.

<sup>747</sup> Wyrok WSA w Warszawie z dnia 17.11.2008 r., I OSK 1457/07, LEX nr 525955.

<sup>748</sup> W. Kotowski, Ustawa o kierujących pojazdami. Komentarz, Warszawa 2013, s. 253-254.

<sup>749</sup> R.A. Stefański, Konsekwencje prawne kierowania pojazdem po zatrzymaniu dokumentów stwierdzających uprawnienia do prowadzenia pojazdów albo po orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów bądź po cofnięciu uprawnień w trybie administracyjnym, ZW 1980, nr 1, s. 25-26; tenże, Glosa do uchwały SN z dnia 25 lutego 2009 r., I KZP 33/08, OSP 2009, nr 10, poz. 110, s. 768.

sprawcy zatrzymany na okres orzeczonego zakazu dokument uprawniający do prowadzenia pojazdów<sup>750</sup>.

Treść art. 43 k.k. przesądza, że ustawodawca odróżnia dwa pojęcia: obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów i terminu obowiązywania tego zakazu<sup>751</sup>. Zakaz obowiązuje od uprawomocnienia się orzeczenia, tzn. sprawca od tej chwili nie może korzystać z uprawnień do prowadzenia pojazdów objętych zakazem<sup>752</sup>. Nie zawsze jednak początkiem biegu tego środka karnego jest prawomocność orzeczenia<sup>753</sup>. Sąd, orzekając zakaz określony w art. 42 k.k. nakłada obowiązek zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu. Termin obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów rozpoczyna się z momentem wykonania tego obowiązku<sup>754</sup>. W razie wcześniejszego zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów i zaliczenia tego zatrzymania na poczet orzeczonego zakazu, termin tego środka karnego biegnie od dnia faktycznego zatrzymania<sup>755</sup>. Wskazany w art. 43 § 3 *in fine* k.k. początkowy moment biegu zakazu prowadzenia pojazdów dotyczy wszelkich sytuacji, w których orzekany jest zakaz, w tym także wtedy, gdy wymierza się go samoistnie, tytułem środka zabezpieczającego lub przy warunkowym umorzeniu postępowania<sup>756</sup>.

W wyroku z dnia 11.3.2004 r.<sup>757</sup> Sąd Najwyższy jednoznacznie stwierdził, że dyspozycję zawartą w art. 244 k.k. wyczerpuje ten, kto nie stosuje się do orzeczonego przez sąd zakazu, który obowiązuje od daty uprawomocnienia się wyroku, bez względu na to, czy i kiedy zrealizuje obowiązek zwrotu dokumentu, i bez względu na tok postępowania wykonawczego. W przypadku, gdy sprawca dopuści się złamania orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów przed uprawomocnieniem się wyroku, wówczas będzie bezkarny<sup>758</sup>. Po uprawomocnieniu się orzeczenia przewidującego zakaz, skazany nie może korzystać z uprawnień do prowadzenia pojazdów objętych zakresem zakazu pod rygorem odpowiedzialności z tytułu popełnienia czynu określonego w art. 244 k.k.

---

<sup>750</sup> Por. M. Szewczyk, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Kraków-Zakamycze 2004, s. 705; taż, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 659.

<sup>751</sup> Postanowienie SN z dnia 13.6.2012 r., V KK 70/12, niepubl. Por. także S. Żółtek, Obowiązywanie i bieg okresu terminowych środków karnych, (w:) Problemy prawa polskiego i obcego w ujęciu historycznym, praktycznym i teoretycznym. Część trzecia, red. B.T. Bieńkowska, D. Szafrąński, Warszawa 2011, s. 312.

<sup>752</sup> Wyrok SN- Izba Wojskowa z dnia 17.1.2003 r., WA 75/02, OSNKW 2003 nr 5-6, poz. 44.

<sup>753</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 138.

<sup>754</sup> Por. Wyrok NSA w Warszawie z dnia 17.11.2008 r., I OSK 1457/07, LEX nr 525955; wyrok WSA w Lublinie z dnia 7.10.2010 r., III SA/Lu 182/10, LEX nr 757043.

<sup>755</sup> M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 424; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 214; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 609.

<sup>756</sup> Por. K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 214.

<sup>757</sup> III KK 341/03, OSNwSK 2004, nr 1, poz. 553.

<sup>758</sup> A. Skowron, Jeszcze o przepisie artykułu 43 § 3 Kodeksu karnego, PnD 2013, nr 10, s. 33.

Przyjęte w art. 43 § 3 k.k. rozwiązanie normatywne ma na celu zapobieganie występowaniu nierzadkiej praktyce dysponowania przez skazanych dokumentem stwierdzającym uprawnienia do prowadzenia pojazdów. W doktrynie podkreśla się, iż obowiązek zwrotu takiego dokumentu w poważnym stopniu wzmacnia efektywność wykonania zakazu prowadzenia pojazdów<sup>759</sup>. Spełnienie tego obowiązku ma w złożeniu urzeczywistniać orzeczony zakaz<sup>760</sup>. Samemu skazanemu powinno najbardziej zależeć na zwróceniu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu, gdyż od tego zależy obliczanie biegu zakazu prowadzenia pojazdów. Jeżeli osoba, wobec której orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów nie odda dokumentu, to automatycznie wydłuży się wobec niej faktyczny okres niemożności prowadzenia pojazdów na skutek wstrzymania biegu okresu zakazu prowadzenia pojazdów, do momentu aż nie zdeponuje ona owego dokumentu, co nie zmienia faktu, że zakaz obowiązuje od dnia uprawomocnienia się orzeczenia<sup>761</sup>.

Przepis art. 182 § 1 k.k.w. stanowi, że w razie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, sąd przesyła odpis prawomocnego wyroku odpowiedniemu organowi administracji rządowej lub samorządu terytorialnego właściwemu dla miejsca zamieszkania skazanego. Sformułowanie „odpowiedni organ” należy odczytywać jako organ, do którego kompetencji należy wydawanie i cofanie uprawnień do prowadzenia pojazdów<sup>762</sup>. W tym kontekście odpowiednim organem administracji rządowej w przypadkach określonych w art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami będzie marszałek województwa mazowieckiego, który wypełnia zadania z zakresu administracji rządowej<sup>763</sup>. Organem administracji samorządowej właściwym w tej materii w świetle art. 10 ust. 1 cyt. ustawy jest starosta właściwy dla miejsca zamieszkania skazanego<sup>764</sup>.

Organ, do którego przesłano orzeczenie zawierające zakaz prowadzenia pojazdów zobowiązany jest cofnąć uprawnienia do ich prowadzenia w orzeczonym zakresie oraz nie może wydać tych uprawnień w okresie obowiązywania zakazu (art. 182 § 2 k.k.w.).

---

<sup>759</sup> K. Łucarz, W sprawie wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom XXIX, red. T. Kalisz, Wrocław 2013, s. 230.

<sup>760</sup> Wyrok SN z dnia 6.7.2006 r., IV KK 140/06, LEX nr 188397.

<sup>761</sup> Postanowienie SN z dnia 20.3.2014 r., III KK 416/13, KZS 2014, nr 6, poz. 21.

<sup>762</sup> Zob. R.A. Stefański, Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów ruchu drogowego, (w:) Prawo karne wykonawcze w systemie nauk kryminologicznych. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Leszka Boguni, red. T. Kalisz, Wrocław 2011, s. 192; P. Gensikowski, (w:) Kodeks karny wykonawczy. Komentarz, red. J. Lachowski, Warszawa 2015, s. 637.

<sup>763</sup> P. Gensikowski, (w:) Kodeks karny wykonawczy..., s. 637.

<sup>764</sup> Por. K.A. Politowicz, Zakres samodzielności organów administracyjnych w wykonywaniu środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów w świetle art. 184 kodeksu karnego wykonawczego, PnD 2010, nr 9, s. 16-39; tenże, Starostwo powiatowe wobec środka karnego zakazu prowadzenia rowerów, PnD 2012, nr 3, s. 5-17; tenże, Wzajemne relacje przepisów artykułów: 42 Kodeksu karnego i 182 Kodeksu karnego wykonawczego oraz przepisów ustawy z dnia 5 stycznia o kierujących pojazdami, PnD 2014, nr 3, s. 11-18.

Rozstrzygnięcie w zakresie cofnięcia uprawnień do prowadzenia pojazdów przybiera postać decyzji administracyjnej, wydawanej na podstawie art. 103 ust. 1 ustawy z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami<sup>765</sup>. Następstwo w postaci zatrzymania dokumentu prawa jazdy wiąże się z prawomocnym wyrokiem skazującym zawierającym zakaz prowadzenia pojazdów, a nie wydaniem decyzji przez organ w przedmiocie cofnięcia uprawnień do prowadzenia tychże pojazdów<sup>766</sup>. Organy wykonujące wyrok są związane jego treścią, a więc mogą cofnąć uprawnienia do kierowania pojazdami mechanicznymi na ściśle wskazany w wyroku okres<sup>767</sup>. Nie są uprawnione do własnej oceny rozstrzygnięcia o zakazie prowadzenia pojazdów i dokonywania ingerencji w określony przez sąd zakres tego środka karnego<sup>768</sup>. W decyzji o cofnięciu uprawnień do prowadzenia pojazdów organ nie może zatem zawęzić, ani rozszerzyć zakresu przedmiotowego orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów<sup>769</sup>.

Jeżeli skazany prowadził pojazd wykonując pracę zarobkową, o orzeczeniu sąd zawiadamia ponadto pracodawcę, u którego skazany jest zatrudniony (art. 182 § 1 zd. 2 k.k.w.). Obowiązek poinformowania pracodawcy aktualizuje się jedynie w przypadku, gdy przestępstwo, za które orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, zostało popełnione w związku z wykonywaną pracą zarobkową, a zatem nie odnosi się do sytuacji, mających miejsce poza pracą<sup>770</sup>. W doktrynie wskazuje się, że zawiadomienie o orzeczeniu zakazu ze względów prewencyjnych winno być skierowane do aktualnego pracodawcy skazanego, a nie do pracodawcy, u którego skazany był zatrudniony i popełnił przestępstwo, skutkujące orzeczeniem zakazu<sup>771</sup>.

---

<sup>765</sup> Por. P. Gensikowski, (w:) Kodeks karny wykonawczy..., s. 638. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Białymstoku w wyroku z dnia 14.6.2012 r. (II SA/Bk 192/12, LEX nr 1214158) stwierdził, że art. 182 § 2 k.k.w., mimo że został zamieszczony w akcie prawnym zawierającym przepisy prawa karnego, nienależącym do systemu prawa administracyjnego, stanowi wystarczającą podstawę do wydania decyzji administracyjnej. Podobnie Wyrok WSA w Bydgoszczy z dnia 6.3.2012 r., II SA/Bd 1233/11, LEX nr 1138312; wyrok WSA w Lublinie z dnia 20.1.2009 r., III SA/Lu 377/08, LEX nr 519805; wyrok NSA w Warszawie z dnia 26.1.2006 r., I OSK 361/05, LEX nr 196288. Zob. także R.A. Stefański, Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 199; K. Łucarz, W sprawie wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 234; T. Koza, Wykonywanie wyroków sądowych..., s. 16. Pogląd ten należy uznać za nieaktualny w związku z wejściem w życie postanowień ustawy z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami, gdzie w art. 103 ust. 1 ustawodawca w sposób wyraźny upoważnił starostę do wydawania w określonych przypadkach decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnień do prowadzenia pojazdów.

<sup>766</sup> Wyrok WSA w Warszawie z dnia 23.3.2011 r., VII SA/Wa 2174/10, LEX nr 1128135.

<sup>767</sup> Por. Wyrok WSA w Gdańsku z dnia 5.11.2009 r., III SA/Gd 348/09, KZS 2012 nr 3A, poz. 550.

<sup>768</sup> Wyrok WSA we Wrocławiu z dnia 3.10.2008 r., III SA/Wr 63/08, LEX nr 522675.

<sup>769</sup> Postanowienie SN z dnia 26.2.2014 r., I KZP 29/13, Prok. i Pr. 2014- wkł. „Orzecznictwo”, nr 5, poz. 2 z głosem M. Zbrojewskiej, LEX/el 2014 oraz uwagami R.A. Stefańskiego, Przegląd uchwał Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2014 r., Ius Novum 2015, nr 3, s. 153-158.

<sup>770</sup> P. Gensikowski, (w:) Kodeks karny wykonawczy..., s. 637-638.

<sup>771</sup> M. Siwek, Wykonywanie niektórych środków karnych, Prok. i Pr. 2010, nr 11, s. 115; tenże, (w:) Regulamin urzędowania sądów powszechnych. Komentarz, Sądowe Komentarze Tematyczne, red. J. Ignaczewski, Warszawa 2013, s. 698.



W myśl art. 184 k.k.w. sąd, przesyłając odpis wyroku, w którym orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, musi podać datę początkową, od której należy liczyć okres wykonywania tego środka. Nie ma podstaw do tego, aby sąd przesyłając odpis wyroku określił nie tylko datę początkową, ale również datę końcową obowiązywania zakazu<sup>772</sup>. W piśmiennictwie podnosi się, iż w praktyce podanie obok daty początkowej, od której należy liczyć okres wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów, również daty końcowej obowiązywania zakazu, może nastroczać pewne trudności<sup>773</sup>. W postępowaniu wykonawczym dotyczącym tego środka karnego w pewnych wypadkach pojawia się potrzeba korygowania terminów, z upływem których zakaz będzie można uznać za wykonany. Dotyczy to sytuacji, gdy środek karny orzeczono obok kary pozbawienia wolności warunkowo zawieszanej, której wykonanie zostało następnie zarządzone, a także gdy dojdzie do warunkowego przedterminowego zwolnienia z części kary pozbawienia wolności oraz nastąpi zarządzenie wykonania kary w wyniku odwołania warunkowego przedterminowego zwolnienia<sup>774</sup>. Jeżeli sąd wykonujący orzeczenie wbrew dyspozycji przepisu art. 184 k.k. nie wskazał daty początkowej biegu terminu zakazu prowadzenia pojazdów, wówczas właściwy organ powinien zgodnie z art. 13 § 1 k.k.w. wystąpić do tego sądu z wnioskiem o wyjaśnienie orzeczenia<sup>775</sup>, zawieszając postępowanie administracyjne w trybie art. 97 § 1 pkt 4 k.p.a.<sup>776</sup>

Reguła określona w art. 43 § 3 *in fine* k.k. dotyczy pojazdów, do których prowadzenia potrzebny jest dokument stwierdzający uprawnienia w tym zakresie. W obecnym stanie prawnym na gruncie kodeksu karnego widoczna jest niespójność, gdyż zakaz prowadzenia pojazdów, o którym mowa w art. 42 § 1 i 2 k.k. może dotyczyć zarówno pojazdów wymagających posiadania stosownych uprawnień do ich prowadzenia, jak i innych pojazdów niewymagających jakiegokolwiek legitymizacji. W doktrynie zwraca się uwagę na istnienie ponadto stanu braku korelacji, gdy odniesie się przepis art. 42 § 1 i 2 k.k. do

---

<sup>772</sup> Por. R.A. Stefański, Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 195; P. Gensikowski, (w:) Kodeks karny wykonawczy..., s. 642; K. Łucarz, W sprawie wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 229. Odmiennie zob. M. Orliński, Uwagi na temat wykonywania orzeczeń sądów w zakresie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, PnD 2008, nr 7, s. 64-65; S. Leleńtal, Kodeks karny wykonawczy. Komentarz, Warszawa 2014, s. 621.

<sup>773</sup> T. Huminiak, Praktyczne problemy obliczania biegu okresu środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, PnD 2005, nr 10, s. 23-24.

<sup>774</sup> S. Leleńtal, Kodeks karny wykonawczy..., s. 621; K. Łucarz, W sprawie wykonywania zakazu..., s. 229.

<sup>775</sup> Zob. Wyrok WSA w Lublinie z dnia 28.2.2006 r., III SA/Lu 584/05, KZS 2007, nr 1, poz. 102); wyrok WSA w Gdańsku z dnia 22.11.2007 r., III SA/Gd 335/07, LEX nr 454043. Nietrafny jest pogląd Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 16.4.2010 r. (I OSK 698/09, Legalis), zgodnie z którym jeżeli „sąd karny przesyłając prawomocne orzeczenie zawierające rozstrzygnięcie o zakazie prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym nie może oznaczyć daty początkowej biegu tego okresu, bowiem wynika ona z treści art. 43 § 3 k.k.”.

<sup>776</sup> Ustawa z dnia 14.6.1960 r.- Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 211 ze zm.).

przepisów wykonawczych, a konkretnie art. 182 § 1 k.k.w., obligującego sąd do przesłania odpisu wyroku odpowiedniemu organowi administracji rządowej lub samorządu terytorialnego, który jest zobowiązany następnie cofnąć uprawnienia do prowadzenia pojazdów oraz nie może wydać takich uprawnień w okresie obowiązywania zakazu<sup>777</sup>.

Zgodnie z art. 3 ust. 4 ustawy z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami osoba, która ukończyła 18 lat nie jest obowiązana do posiadania dokumentu stwierdzającego uprawnienia do kierowania rowerem, wózkiem rowerowym lub pojazdem zaprzęgowym. Dla ustalenia okresu obowiązywania zakazu w przypadku tego rodzaju pojazdów, nie jest istotna treść art. 43 § 3 k.k., wprowadzającego spoczywanie okresu biegu zakazu prowadzenia pojazdów do czasu zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów. Artykuł 43 § 3 *in fine* k.k. ma zatem zastosowanie wyłącznie do zakazu określonego w art. 42 k.k., który obejmuje prowadzenie pojazdów warunkowane uzyskaniem takiego dokumentu. Data wykonania obowiązku zwrotu dokumentu stwierdzającego uprawnienia do prowadzenia pojazdów będzie miała znaczenie przy biegu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, gdyż decyduje o przesunięciu zakończenia obowiązywania okresu takiego zakazu. Prowadzenie rowerów przez osobę pełnoletnią nie wymaga szczególnego uprawnienia, zatem nie jest konieczna realizacja obowiązku z art. 43 § 3 k.k. Zakaz prowadzenia pojazdów obejmujący rowery biegnie zatem od chwili uprawomocnienia się orzeczenia przewidującego ten środek karny<sup>778</sup>.

Problematyczna wydaje się kwestia ustalania terminu, od którego rozpoczyna się bieg zakazu prowadzenia pojazdów w sytuacji, gdy sprawca nie może zrealizować obowiązku zwrotu dokumentu nałożonego w wyroku z przyczyn niezależnych od siebie, np. jeżeli dokument uległ zniszczeniu, bądź też zaginął. W takiej sytuacji bieg okresu, na jaki został orzeczony środek karny rozpoczyna się z dniem zgłoszenia właściwemu organowi faktu zaginięcia dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów<sup>779</sup>. Zdarzyć się może również przypadek, gdy sprawca po utracie prawa jazdy, wyłudził wydanie wtórnika lub odnalazł go i nie zwrócił uprawnionemu organowi. Jeżeli sąd uzyska informację o tym fakcie, wówczas jak trafnie przyjmuje się w doktrynie, będzie zmuszony do ponownego obliczenia biegu okresu zakazu prowadzenia pojazdów, przyjmując za datę początkową biegu zakazu

---

<sup>777</sup> Z. Sienkiewicz, Niektóre sporne kwestie zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Prawo karne w systemie nauk kryminologicznych. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Leszka Boguni, red. T. Kalisz, Wrocław 2011, s. 103.

<sup>778</sup> Wyrok SN z dnia 19.4.2012 r., V KK 40/12, LEX nr 1163967; R.A. Stefański, Glosa do postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2013 r., I KZP 4/13, OSP 2014, nr 1, poz. 5, s. 67.

<sup>779</sup> Wyrok WSA w Lublinie z dnia 7.10.2010 r., III Sa/Lu 182/10, LEX nr 757043. Zob. także m.in. R.A. Stefański, Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 196-198; K. Łucarz, W sprawie wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 231; P. Gensikowski, (w:) Kodeks karny wykonawczy..., s. 645; T. Huminiak, Praktyczne problemy obliczania biegu..., s. 18.

dzień rzeczywistego odebrania sprawcy prawa jazdy<sup>780</sup>. W sytuacji, gdy sprawca po zatrzymaniu prawa jazdy w sposób podstępny uzyskał wtórnik prawa jazdy, np. składając fałszywe oświadczenie w zakresie przyczyn utraty prawa jazdy, wówczas okres wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów rozpoczyna bieg od momentu zwrotu wtórnika<sup>781</sup>.

W postanowieniu z dnia 20.6.2013 r.<sup>782</sup> Sąd Najwyższy orzekł, że jeżeli sąd z obrazą art. 43 § 3 k.k., nie zobowiązał skazanego do zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów, to bieg okresu, na który orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, rozpoczyna się z dniem uprawomocnienia się wyroku skazującego. Sąd Najwyższy ponadto zauważył, iż za takim rozwiązaniem przemawia istnienie przepisów szczególnych, regulujących w sposób odmienny, wyjątkowy, początek biegu okresu, na jaki orzeczono zakaz (zawieszając go). W art. 43 § 3 *in fine* k.k. jest mowa o zawieszeniu biegu zakazu prowadzenia pojazdów do chwili wykonania obowiązku zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów. Jeżeli taki obowiązek nie zostanie nałożony, wbrew przepisom ustawy, wówczas niemożliwe jest spełnienie przesłanki, która umożliwia zawieszenie biegu okresu. Sąd Najwyższy stwierdził, że w konsekwencji oznacza to, iż okres, na jaki orzeczono zakaz, biegnie nieprzerwanie od uprawomocnienia się orzeczenia<sup>783</sup>.

W piśmiennictwie słusznie zwraca się uwagę, iż pogląd Sądu Najwyższego pozostaje w sprzeczności z *ratio legis* regulacji art. 43 § 3 *in fine* k.k. Efektywne wykonywanie zakazu jest możliwe tylko wówczas, gdy skazany jest pozbawiony dokumentu stwierdzającego uprawnienia do prowadzenia pojazdów, których dotyczy zakaz. Wskazuje się, że „należałoby- ze względu na skutki, jakie wynikają z wykładni językowej art. 43 § 3 *in fine* k.k.- odstąpić od wykładni językowej i oprzeć się na dyrektywie teleologicznej, przyjmując że niezależnie od tego, czy sąd orzekł obowiązek zwrotu dokumentu

---

<sup>780</sup> Zob. R.A. Stefański, Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 198; K. Łucarz, W sprawie wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 232; P. Gensikowski, (w:) Kodeks karny wykonawczy..., s. 645; T. Huminiak, Praktyczne problemy obliczania biegu..., s. 22.

<sup>781</sup> Tak zob. R.A. Stefański, Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 196; K. Łucarz, W sprawie wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 231; P. Gensikowski, (w:) Kodeks karny wykonawczy..., s. 645.

<sup>782</sup> I KZP 4/13, OSP 2014, nr 1, poz. 5 z glosami: aprobującą K. Postulskiego, LEX/el. 2013, krytyczną A. Skowrona, LEX/el. 2013 oraz R.A. Stefańskiego, OSP 2014, nr 1, poz. 5, s. 64-67, a także aprobującymi uwagami A. Herzoga, Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Uwagi na tle postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2013 r., sygn. I KZP 4/13, PnD 2013, nr 8, s. 5-11.

<sup>783</sup> Podobne stanowisko wyraził T. Huminiak, Praktyczne problemy obliczania biegu..., s. 5 i n.; tenże, Problemy obliczania biegu okresu środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Przykłady praktyki orzeczniczej, PnD 2007, nr 8, s. 8 i n.

stwierdzającego uprawnienia do prowadzenia pojazdów, czy też nie, termin, od którego rozpoczyna się zakaz, liczy się od dnia zwrotu dokumentu”<sup>784</sup>.

Redakcja art. 43 § 3 *in fine* k.k. bez wątpienia nie jest najwłaściwsza, a przyjęcie wykładni zaprezentowanej przez Sąd Najwyższy jako wiążącej we wszystkich przypadkach, gdy nie doszło do zobowiązania skazanego przez sąd do zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów, może prowadzić do zaistnienia negatywnych konsekwencji w zakresie prawidłowego przebiegu wykonania orzeczenia w części dotyczącej zakazu prowadzenia pojazdów. W doktrynie podkreśla się, iż fakt posiadania dokumentu nie uprawnia do prowadzenia pojazdu w sytuacji, gdy obowiązuje środek karny, zakazujący jego prowadzenia. Prawo jazdy zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami, oznacza dokument, który *de facto* potwierdza tylko posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi<sup>785</sup>. Skazanemu, który nie zwrócił dokumentu stwierdzającego uprawnienia do prowadzenia pojazdów, wprawdzie grozi odpowiedzialność z tytułu popełnienia przestępstwa z art. 244 k.k., jednakże prawdopodobieństwo jest niewielkie, związane ze złapaniem takiej osoby „na gorącym uczynku”. Dolegliwość zakazu prowadzenia pojazdów staje się fikcją, bo zakaz wprawdzie istnieje, ale jego realizacja jest jedynie iluzoryczna. Według poglądu R.A. Stefańskiego rozwiązaniem problemu jest zmiana brzmienia art. 43 § 3 k.k. na następującą: „Zakaz określony w art. 42 nie biegnie do chwili zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów”<sup>786</sup>.

W doktrynie słusznie wskazuje się, iż bezwzględne stosowanie zasady wyrażonej w art. 43 § 2 k.k., mogłoby unicestwić sens orzeczonych środków karnych w pewnych sytuacjach, w których sprawca z przyczyn obiektywnych i tak nie mógłby korzystać z odebranych praw<sup>787</sup>. Realizacja zakazu prowadzenia pojazdów w trakcie odbywania kary pozbawienia wolności byłaby bezcelowa. Środek ten nie mógłby pełnić swoich funkcji, w szczególności prewencyjnej, gdyż sprawca zamknięty w zakładzie karnym nie ma zbyt wielu możliwości uczestnictwa w ruchu. Dolegliwość zakazu prowadzenia pojazdów byłaby iluzoryczna, dlatego ustawodawca w art. 43 § 2a k.k. przewidział zawieszenie biegu okresu

---

<sup>784</sup> Zob. R.A. Stefański, Glosa do postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2013 r, I KZP 4/13, OSP 2014, nr 1, poz. 5, s. 65-66; tenże, (w:) Kodeks karny..., s. 347-348; tenże, Skrócenie okresu zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Meandry prawa karnego i kryminalistyki. Księga jubileuszowa prof. zw. dra hab. Stanisława Pikulskiego, red. J. Kasprzak, W. Cieślak, I. Nowicka, Szczytno 2015, s. 239-240; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 270-271.

<sup>785</sup> A. Skowron, Glosa do postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2013 r, I KZP 4/13, LEX/el. 2013.

<sup>786</sup> Zob. R.A. Stefański, Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów ruchu drogowego, (w:) Prawo karne wykonawcze w systemie nauk kryminologicznych. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Leszka Boguni, red. T. Kalisz, Wrocław 2011, s. 196; tenże, Glosa do postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2013 r..., s. 66-67.

<sup>787</sup> R.A. Stefański, Zawieszenie biegu kar dodatkowych..., s. 141; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 268-269.

zakazu na czas odbywania kary pozbawienia wolności<sup>788</sup>. Dzięki takiemu rozwiązaniu skazany po wyjściu na wolność faktycznie odczuje dolegliwość wynikającą z orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów.

Zgodnie z brzmieniem przepisu art. 43 § 2a k.k. okres, na który środek orzeczono, nie biegnie (ulega spoczywaniu) w czasie odbywania kary pozbawienia wolności, chociażby orzeczonej za inne przestępstwo. Odbywanie kary pozbawienia wolności, przedłuża zatem okres orzeczonego środka karnego, który w tym czasie nie biegnie. Chodzi o karę orzeczoną obok środka karnego w tym samym postępowaniu, jak i orzeczoną za inny czyn<sup>789</sup>. Ustawodawca wyraźnie mówi o karze pozbawienia wolności jako przyczynie przerwania biegu okresu zakazu prowadzenia pojazdów, tym samym wykluczono możliwość zawieszenia biegu obowiązywania zakazu z innych przyczyn, np. z powodu obowiązywania zakazu tego samego rodzaju orzeczonego w innej sprawie<sup>790</sup>. Jeżeli zakaz prowadzenia pojazdów został orzeczony obok kary ograniczenia wolności lub grzywny, wykonanie tych kar nie ma żadnego wpływu na bieg zakazu<sup>791</sup>. W art. 43 § 2a k.k. nie zastrzeżono, że chodzi o karę, o której mowa w art. 37 k.k., zatem wydaje się, że można przyjąć, iż okres, na jaki orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, nie biegnie także w czasie odbywania przez sprawcę kary zastępczej pozbawienia wolności w zamian za karę grzywny lub karę ograniczenia wolności<sup>792</sup>.

Przez pozbawienie wolności należy rozumieć faktyczną dolegliwość związaną z zastosowaniem wobec sprawcy przestępstwa rygorów penitencjarnych<sup>793</sup>. Pozbawienie wolności odbywa się w zakładach karnych i tylko pobyt w nich uważany jest za odbywanie kary. W czasie, w którym skazany faktycznie nie odbywa kary pozbawienia wolności, okres, na jaki orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów biegnie normalnie. Dotyczy to w szczególności czasu od uprawomocnienia się wyroku do rozpoczęcia wykonania kary pozbawienia wolności albo od dnia oznaczonego w wezwaniu do jej odbycia- w przypadku

---

<sup>788</sup> Por. J. Wojciechowska, (w:) E. Bieńkowska, B. Kunicka-Michalska, G. Rejman, J. Wojciechowska, Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. G. Rejman, Warszawa 1999, s. 894; M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 424.

<sup>789</sup> N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 338.

<sup>790</sup> Wyrok SN z dnia 11.9.2008 r., IV KK 282/08, OSNKW, nr 12, poz. 97.

<sup>791</sup> J. Kulesza, Bieg kar dodatkowych wymienionych w art. 38 pkt 1-4 k.k., NP 1981, nr 5, s. 40.

<sup>792</sup> Tak: K. Postulski, Kodeks karny wykonawczy. Komentarz, Warszawa 2014, s. 910; tenże, Głosa do postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2013 r., I KZP 4/13, LEX/el. 2013; K. Maksymowicz, Wykonywanie środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom XI, red. L. Bogunia, Wrocław 2002, s. 331; P. Gensikowski, (w:) Kodeks karny wykonawczy..., s. 643; M. Siwek, Wykonywanie niektórych środków karnych..., s. 117; tenże, (w:) Regulamin urzędowania sądów powszechnych..., s. 699. Kwestia zawieszenia biegu zakazu prowadzenia pojazdów w przypadku zastępczej kary pozbawienia wolności wzbudza w doktrynie jednak pewne wątpliwości. Por. N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 338.

<sup>793</sup> S. Żółtek, Obowiązywanie i bieg okresu..., s. 314.

uchylania się od niej<sup>794</sup>. Chodzi ponadto o sytuacje, gdy skazany opuszcza na pewien czas zakład karny w wyniku przerwy lub urlopu w wykonywaniu kary pozbawienia wolności, bądź w razie dopuszczenia się samowolnej ucieczki z tego zakładu. Uzasadnieniem normalnego biegu zakazu prowadzenia pojazdów we wspomnianych przypadkach jest fakt, iż skazany przebywa wówczas fizycznie (często przez długi okres) na wolności. Dla sprawcy pozostającego poza zakładem karnym dolegliwość związana ze stosowaniem środków karnych nie jest fikcyjna, dlatego odpada przyczyna zawieszenia ich biegu<sup>795</sup>.

Zawieszenie biegu zakazu prowadzenia pojazdów z powodu odbywania kary pozbawienia wolności ustaje z momentem odzyskania przez skazanego wolności. W przypadku odbycia całości kary pozbawienia wolności w zakładzie karnym, bieg zakazu rozpoczyna się z dniem rzeczywistego zwolnienia<sup>796</sup>. Na sądzie ciąży obowiązek powiadomienia organu administracyjnego odrębnym pismem o terminie rozpoczęcia i zakończenia odbywania kary pozbawienia wolności<sup>797</sup>.

Krótkotrwałe przebywanie skazanego poza zakładem karnym nie skutkuje zawieszeniem biegu środków karnych. W związku z tym np. parodniowe opuszczenie zakładu karnego z tytułu nagrody, bądź w wypadkach losowych, będzie pod względem prawnym nadal odbywaniem kary pozbawienia wolności<sup>798</sup>. Wynika to wyraźnie z treści art. 140 § 4 k.k.w., który stanowi, iż czasu przebywania poza zakładem karnym na podstawie określonych zezwoleń, nie odlicza się od okresu odbywania kary. W doktrynie wskazuje się zatem, że okres przebywania poza zakładem karnym jest wówczas równorzędny w kontekście biegu środka karnego z czasem przebywania w zakładzie i nie powoduje ustania jego biegu<sup>799</sup>.

Kwestią budzącą wątpliwości jest bieg zakazu prowadzenia pojazdów w razie zastosowania tymczasowego aresztowania, w przypadku gdy osoba, wobec której orzeczono już zakaz w jednej sprawie, zostaje tymczasowo aresztowana w innej<sup>800</sup>. Sąd Najwyższy wyraził pogląd, zgodnie z którym zawieszenie biegu środka karnego oznacza wyjątek od

<sup>794</sup> Por. R.A. Stefański, Glosa do postanowienia SN z dnia 12 marca 1992 r., II KRN 20/92, OSP 1992, nr 10, poz. 221; W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 156.

<sup>795</sup> Zob. R.A. Stefański, Glosa do postanowienia SN z dnia 17 maja 1990 r., V KZP 5/90, OSP 1991, nr 1, poz. 16; J. Kulesza, Glosa do postanowienia SN z dnia 17 maja 1990 r., V KZP 5/90, PS 1992, nr 9, poz. 103; N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 339.

<sup>796</sup> R.A. Stefański, Zawieszenie biegu kar dodatkowych..., s. 142.

<sup>797</sup> K. Łucarz, W sprawie wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 233.

<sup>798</sup> S. Żółtek, Obowiązki i bieg okresu terminowych środków karnych..., s. 315.

<sup>799</sup> R.A. Stefański, Glosa do postanowienia SN z dnia 17 maja 1990 r., V KZP 5/90, OSP 1991, nr 1, poz. 16.

<sup>800</sup> Nie chodzi o sytuację, gdy okres tymczasowego aresztowania został zaliczony na poczet orzeczonej kary pozbawienia wolności, bo wówczas należy przyjąć, że we wskazanym czasie okres wykonywania środka karnego uległ zawieszeniu. Por. P. Gensikowski, (w:) Kodeks karny wykonawczy..., s. 643; M. Siwek, Wykonywanie niektórych środków karnych..., s. 118; tenże, (w:) Regulamin urzędowania sądów powszechnych..., s. 699.

ogólnej zasady biegu środków karnych. Jednocześnie stwierdził, iż nie należy rozszerzająco interpretować normy zezwalającej na wprowadzenie wyjątku od ogólnego unormowania<sup>801</sup>. W doktrynie prezentowane jest podobne stanowisko, zakładające, że zawieszenie biegu okresu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów przewidziane w art. 43 § 2a k.k., odnosi się wyłącznie do odbywania kary pozbawienia wolności. Wykładnia językowa art. 43 § 2a k.k. wskazuje, że faktyczne pozbawienie wolności w postaci zatrzymania lub tymczasowego aresztowania, nie wstrzymuje biegu zakazu prowadzenia pojazdów, gdyż nie jest odbywaniem kary pozbawienia wolności<sup>802</sup>. W piśmiennictwie zwraca się jednak uwagę na fakt, iż możliwość korzystania przez tymczasowo aresztowanego z praw, których dotyczą środki karne, jest minimalna, a tym samym istotnie zbliżona do posiadanej przez skazanego na karę pozbawienia wolności. Dodatkowa dolegliwość środka karnego w trakcie tymczasowego aresztowania jest zatem w niemal równym stopniu fikcyjna, jak ma to miejsce w przypadku odbywania kary pozbawienia wolności<sup>803</sup>. Bezkrytyczne podejście do stanowiska negującego wstrzymanie biegu zakazu prowadzenia pojazdów w przypadku tymczasowego aresztowania, pozostaje w sprzeczności z założeniami aksjologicznymi art. 43 § 2a k.k. Wąska interpretacja tego przepisu, prowadziłaby do zaistnienia sytuacji, w której sprawca byłby pozbawiony praw lub wykonywania czynności na okres krótszy niż sprawca, wobec którego nie zastosowano tymczasowego aresztowania, co wyraźnie kłóciłoby się z poczuciem sprawiedliwości<sup>804</sup>. Należy zwrócić ponadto uwagę na treść art. 63 § 1 k.k., który zakłada zaliczenie na poczet orzeczonej kary okresu rzeczywistego pozbawienia wolności. Chodzi tutaj o każde pozbawienie wolności, o ile jest związane w jakikolwiek sposób z prowadzonym postępowaniem karnym, w którym zapadł wyrok, przy czym nie ma znaczenia podstawa formalnoprawna pozbawienia wolności. Taki skutek w praktyce powoduje m.in. kara aresztu wojskowego, obserwacja psychiatryczna, aresztowanie, zatrzymanie, pobyt w

---

<sup>801</sup> Zob. Postanowienie SN z dnia 17.5.1990 r., OSP 1991, nr 1, poz. 16. Por. także Uchwała SN z dnia 6.12.1984 r., VI KZP 23/84, OSNPG 1985, nr 2, poz. 18 z glosami R.A. Stefańskiego, PiP 1985, nr 8-9 oraz A. Gaberle, PiP 1986, nr 12.

<sup>802</sup> Por. A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2006, s. 118; W. Zalewski, (w:) Kodeks karny..., s. 156; K. Postulski, Glosa do postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2013 r., I KZP 4/13, LEX/el. 2013.

<sup>803</sup> N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 338-339. Zob. także K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 215-216.

<sup>804</sup> Por. R.A. Stefański, Zawieszenie biegu kar dodatkowych pozbawienia praw lub zakazu, WPP 1988, nr 2, s. 146; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 610; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 216.

schronisku dla nieletnich<sup>805</sup>. Wydaje się, iż w tego typu przypadkach również następuje zawieszenie biegu środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów<sup>806</sup>.

W razie warunkowego zwolnienia z reszty odbycia kary pozbawienia wolności bieg okresu orzeczonego środka karnego rozpoczyna się z momentem wyjścia na wolność, a nie z chwilą ukończenia okresu próby<sup>807</sup>. Odwołanie warunkowego zwolnienia przerywa bieg zakazu prowadzenia pojazdów, który jest dalej kontynuowany po zakończeniu odbywania kary<sup>808</sup>. Jeśli sąd zastosuje natomiast warunkowe zawieszenie wykonania kary, wówczas okres zakazu prowadzenia pojazdów biegnie od momentu uprawomocnienia się orzeczenia. Jeśli dojdzie do odwołania warunkowego zawieszenia wykonania kary, a okres odbywania zakazu zakończył się przed odwołaniem, należy uznać go za wykonany. W razie odwołania warunkowego skazania zanim upłynął okres odbywania środka karnego, to należy po ukończeniu odbywania kary pozbawienia wolności zaliczyć na jego poczet okres, który upłynął już w czasie warunkowego skazania<sup>809</sup>.

### **§3. Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy lub innego odpowiedniego dokumentu na poczet zakazu prowadzenia pojazdów**

Zatrzymanie prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów mimo pewnej różnicy funkcjonalnej, jest zbieżne z zakazem prowadzenia pojazdów. Zarówno zatrzymanie prawa jazdy, jak i (z reguły) zakaz prowadzenia pojazdów, stosowane są wobec osób posiadających stosowne uprawnienia w zakresie prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, oznaczając ich odebranie. Oba te środki spełniają funkcję zabezpieczająco-ochronną i co do treści są tożsame. niesprawiedliwe byłoby w związku z tym niezaliczanie zatrzymania prawa jazdy na poczet zakazu, zwłaszcza że zatrzymanie w efekcie może trwać długo<sup>810</sup>. Sprawca, wobec którego stosowano środki, polegające na pozbawieniu lub znaczącym ograniczeniu praw i wolności obywatela jeszcze przed

<sup>805</sup> R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny..., s. 347.

<sup>806</sup> Szerzej na temat wątpliwości związanych z rozumieniem pojęcia odbywanie kary pozbawienia wolności na gruncie art. 43 § 2a k.k. zob. W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 109-112.

<sup>807</sup> Por. J. Wojciechowska, (w:) E. Bieńkowska, B. Kunicka-Michalska, G. Rejman, J. Wojciechowska, Kodeks karny..., s. 895; M. Szewczyk, (w:) Kodeks karny..., s. 704; M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 424; Z. Sienkiewicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 209; też, Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2006, s. 140; też, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. M. Bojarski, Warszawa 2012, s. 339.

<sup>808</sup> J. Wojciechowska, (w:) E. Bieńkowska, B. Kunicka-Michalska, G. Rejman, J. Wojciechowska, Kodeks karny..., s. 895.

<sup>809</sup> Ibidem.

<sup>810</sup> R.A. Stefański, Głosa do uchwały SN z dnia 6 grudnia 1984 r., VI KZP 23/84, PP 1985, nr 8-9, s. 124.



prawomocnym orzeczeniem środka karnego, nie może zostać z tej racji pokrzywdzony<sup>811</sup>. *Ratio legis* uregulowania zaliczenia okresu zatrzymania prawa jazdy polega zatem na tym, aby dolegliwość, jaką poniósł sprawca w związku z zatrzymaniem dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów została mu zrekomensowana<sup>812</sup>.

Ustawodawca przewidział w art. 29 § 4 k.w. obowiązek zaliczenia okresu zatrzymania prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów na poczet zakazu prowadzenia pojazdów. Podobna instytucja występowała również na gruncie kodeksu karnego z 1969 r. w art. 83 § 4<sup>813</sup>. W kodeksie karnym z 1997 r. przez lata próżno było szukać takiej regulacji, nie ustanowiono bowiem przepisu zakładającego *expressis verbis* zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów na poczet środka karnego określonego w art. 39 pkt 3 k.k., co dawało podstawę do wnioskowania, że ustawodawca świadomie nie przewidział takiej możliwości<sup>814</sup>. Należy jednak zauważyć, iż w uzasadnieniu rządowego projektu kodeksu karnego z 1997 r. stwierdzono, że nowy kodeks karny „ujmuje podobnie kwestię zaliczenia na poczet zakazu prowadzenia pojazdów okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do ich prowadzenia”<sup>815</sup>. Użyte w uzasadnieniu projektu stwierdzenie dowodzi, że projektodawcy byli przekonani o istnieniu takiej możliwości w oparciu o regulację kodeksu karnego z 1997 r. Trudno zatem racjonalnie wytłumaczyć, dlaczego kwestia zaliczenia na poczet środka karnego z art. 39 pkt 3 k.k. okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów pozostawała normatywnie nierozstrzygnięta<sup>816</sup>.

W kodeksie karnym występował jedynie art. 63 § 2, zgodnie z którym: „Na poczet orzeczonych środków karnych, o których mowa w art. 39 pkt 2-3, zalicza się okres rzeczywistego stosowania odpowiadających im rodzajowo środków zapobiegawczych, wymienionych w art. 275 lub 276 Kodeksu postępowania karnego”. Wykładnia językowa nie pozostawiała wątpliwości, że w zakresie dyspozycji art. 63 § 2 k.k. nie mieściło się zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów na poczet

---

<sup>811</sup> K. Łucarz, Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy na poczet zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom XXX, red. T. Kalisz, Wrocław 2013, s. 110-111.

<sup>812</sup> A. Gaberle, Glosa do uchwały SN z dnia 6 grudnia 1984 r., VI KZP 23/84, PiP 1986, nr 12, s. 127.

<sup>813</sup> Por. R.A. Stefański, Zaliczenie zatrzymania prawa jazdy na poczet zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 1999, nr 1, s. 133.

<sup>814</sup> R.A. Stefański, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2009 r., WPP 2010, nr 1, s. 77.

<sup>815</sup> Nowe kodeksy karne z uzasadnieniem, Warszawa 1997, s. 157.

<sup>816</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 265.

orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów<sup>817</sup>. Analiza zapisu art. 63 § 2 k.k. prowadziła do wniosku, że w razie zastosowania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów zaliczeniu podlegać może jedynie okres stosowania środka zapobiegawczego w postaci nakazu powstrzymania się od prowadzenia określonego rodzaju pojazdów. W doktrynie<sup>818</sup>, jak i orzecznictwie<sup>819</sup> wskazywano, że doszło do niezamierzonego błędu legislacyjnego przy formułowaniu art. 63 § 2 k.k., powodującego lukę w dyspozycji tego przepisu, którą należy uzupełnić w drodze analogii legis. Od czasu wejścia w życie kodeksu karnego z 1997 r. przedstawiciele nauki prawa karnego rozwiązaniem problemu zaliczenia okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów na poczet zakazu prowadzenia pojazdów, upatrywali w zmianie treści art. 63 § 2 k.k.<sup>820</sup>

Dopiero nowela z 20 lutego 2015 r. wprowadziła do kodeksu karnego nowy przepis- art. 63 § 4, który w sposób jednoznaczny odnosi się do kwestii zaliczania okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów na poczet orzeczonego środka karnego<sup>821</sup>. Artykuł 63 § 4 k.k. stanowi, że „Na poczet orzeczonego środka karnego, o którym mowa w art. 39 pkt 3, zalicza się okres zatrzymania prawa jazdy lub innego odpowiedniego dokumentu”.

Instytucja zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów została określona w rozdziale 3 ustawy- Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z brzmieniem art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 2 p.r.d. Policjant<sup>822</sup> zatrzymuje (obligatoryjnie) prawo jazdy za

---

<sup>817</sup> J. Kosonoga, Zaliczenie na poczet środków karnych odpowiadających im środków zapobiegawczych, uwagi *de lege lata* i postulaty *de lege ferenda*, (w:) Zmiany w polskim prawie karnym po wejściu w życie kodeksu karnego z 1997 roku, red. T. Bojarski, K. Nazar, A. Nowosad, M. Szwarczyk, Lublin 2006, s. 100.

<sup>818</sup> Por. K. Łucarz, Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy..., s. 112-113; też, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 267; J. Kosonoga, Zaliczenie na poczet środków karnych odpowiadających im środków zapobiegawczych, uwagi *de lege lata* i postulaty *de lege ferenda*..., s. 101; R.A. Stefański, Zaliczenie zatrzymania prawa..., s. 135; J. Jaros-Skwarczyńska, H. Skwarczyński, Problematyka zatrzymania prawa jazdy w świetle obowiązujących regulacji prawnych, PnD 2005, nr 5, s. 32.

<sup>819</sup> Por. Uzasadnienie uchwały SN z dnia 25.2.2009 r., I KZP 33/08, OSP 2009, nr 10, poz. 110 z aprobowanymi glosami R.A. Stefańskiego, OSP 2009, nr 10, poz. 110, s. 768-771, J. Raglewskiego, LEX/el. 2009, A. Ważnego, PnD 2009, nr 5, s. 10-17, T. Humaniaka, PnD 2009, nr 9, s. 5-11 oraz uwagami R.A. Stefańskiego, Przegląd uchwał Izby Karnej..., s. 75-84. Zob. także Wyrok SN z dnia 5.12.2005 r., IV KK 319/05, OSP 2006, nr 9, poz. 97 z aprobowaną glosą R.A. Stefańskiego.

<sup>820</sup> Por. R.A. Stefański, Przegląd uchwał Izby Karnej..., s. 82; tenże, Glosa do uchwały SN z dnia 25 lutego 2009 r..., s. 771; J. Kosonoga, Zaliczenie na poczet środków karnych ..., s. 72; tenże, Zaliczenie na poczet środków karnych odpowiadających im środków zapobiegawczych, uwagi *de lege lata* i postulaty *de lege ferenda*..., s. 102; T. Huminiak, Prawna dopuszczalność zaliczenia..., s. 19; tenże, Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy..., s. 12-13; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 266-267; też, Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy..., s. 113; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 610; A. Wąsek, Propozycje zmian kodeksu karnego z 1997 r. po roku jego obowiązywania, (w:) Racjonalna reforma prawa karnego, red. A. Zoll, Warszawa 2001, s. 57.

<sup>821</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 697.

<sup>822</sup> W stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową oraz innych osób kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej uprawnionymi do fizycznego odebrania prawa jazdy są również żołnierze

pokwitowaniem w razie uzasadnionego podejrzenia, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu, natomiast może (fakultatywnie) zatrzymać prawo jazdy za pokwitowaniem w razie uzasadnionego podejrzenia, że kierowca popełnił przestępstwo lub wykroczenie, za które może być orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów.

Prawo o ruchu drogowym przewiduje dwie formy zatrzymania prawa jazdy: zatrzymanie fizyczne, polegające na fizycznym zatrzymaniu prawa jazdy oraz zatrzymanie prawne, sprowadzające się do wydania postanowienia lub decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy<sup>823</sup>. Obie formy zatrzymania wprawdzie mają tę samą podstawę prawną, lecz różnią się tym, że w sposób odmienny zostały określone ich przesłanki, a także wprowadzeniem dodatkowego elementu, który ma na celu weryfikację przez odpowiedni organ procesowy merytorycznej zasadności, legalności oraz poprawności zatrzymania dokumentu, dokonanego przez funkcjonariusza Policji<sup>824</sup>. Postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy wydaje w terminie 14 dni od dnia otrzymania prawa jazdy: prokurator- w toku postępowania przygotowawczego, bądź sąd- po przekazaniu sprawy do sądu oraz w sprawach o wykroczenie. Przepis art. 137 ust. 1 p.r.d. nie obliguje prokuratora lub sądu do wydania postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy, lecz jedynie nakazuje rozpoznanie sprawy zatrzymania prawa jazdy oraz wydanie w tym przedmiocie odpowiedniego rozstrzygnięcia, które będzie podjęte w oparciu o ocenę okoliczności faktycznych, stanowiących podstawę fizycznego zatrzymania prawa jazdy przez funkcjonariusza Policji<sup>825</sup>. Wydanie postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy jest równoznaczne z zawieszeniem uprawnień do kierowania pojazdami<sup>826</sup>.

Zatrzymanie dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów, o którym mowa w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a p.r.d. wykazuje ścisły związek ze stwierdzeniem u kierującego stanu po użyciu alkoholu (lub stanu nietrzeźwości) albo po użyciu innego podobnie działającego środka. Regulacja ta w powiązaniu z obligatoryjnością czynności zatrzymania

---

Żandarmerii Wojskowej (art. 139 ust. 3 p.r.d.). W stosunku do kierujących pojazdami, którzy wykonują krajowy lub międzynarodowy transport drogowy uprawnieniami w zakresie odbierania praw jazdy, dysponują ponadto inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego (art. 139 ust. 4 p.r.d.).

<sup>823</sup> R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 929; W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 1293; W. Marcinkowski, *Zatrzymanie prawa jazdy w sprawach podlegających orzecznictwu sądów wojskowych*, WPP 1999, nr 3-4, s. 99; M. Szalewska, *Współzależność sankcji karnych i administracyjnych w przepisach regulujących zasady ruchu drogowego*, (w:) *Sankcje administracyjne*, red. M. Stahl, R. Lewicka, M. Lewicki, Warszawa 2011, s. 97. Zatrzymanie fizyczne, którego dokonuje policjant, zasadniczo poprzedza zatrzymanie prawne, chociaż dopuszczalna jest sytuacja odwrotna, kiedy zatrzymanie fizyczne jest wykonaniem zatrzymania prawnego. Zob. Wyrok WSA w Warszawie z dnia 4.12.2009 r., VII SA/Wa 1691/09, LEX nr 583628.

<sup>824</sup> P. Kardas, *Zatrzymanie prawa jazdy. Prawny charakter tego środka karnego oraz organy właściwe do orzekania o zasadności zatrzymania i rozstrzygnięcia wniosku o zwrot tego dokumentu*, PnD 2009, nr 10, s. 13.

<sup>825</sup> *Ibidem*, s. 16.

<sup>826</sup> W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym...*, s. 1292.

dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów, ewidentnie świadczy o tym, że celem ustawodawcy było zapewnienie niezwłocznej eliminacji uczestnika ruchu o zaburzonych czynnościach psychomotorycznych z udziału w tymże ruchu, związane z potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa innych osób przed możliwymi (ewentualnymi) dalszymi naruszeniami przezeń porządku i bezpieczeństwa na drogach. Cel zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów jest zatem analogiczny z istotą środka karnego z art. 39 pkt 3 k.k. Zatrzymanie prawa jazdy ma zapewnić wykonanie przyszłego orzeczenia o zakazie prowadzenia pojazdów<sup>827</sup>. Brak jest racjonalnego uzasadnienia do zatrzymania prawa jazdy osobie, wobec której z uwagi na niekaralność czynu, nie zostanie orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów<sup>828</sup>.

Podstawą faktyczną zatrzymania prawa jazdy może być podejrzenie popełnienia czynu zabronionego (przestępstwa lub wykroczenia komunikacyjnego), zagrożonego sankcją w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Występuje wówczas przewidywanie, że taki środek będzie w przyszłości zastosowany. Dochodzi do antycypowania, już w momencie pierwszej czynności podjętej przez organ ścigania, przyszłej decyzji o zastosowaniu środka karnego<sup>829</sup>. Zatrzymanie prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 p.r.d. jest uzasadnione zarówno koniecznością wykonania przyszłego orzeczenia o zakazie prowadzenia pojazdów, jak i natychmiastowego wyeliminowania z ruchu drogowego kierowców, którzy zagrażają bezpieczeństwu innych jego uczestników<sup>830</sup>. Niebezpieczeństwo wiąże się z uzasadnionym podejrzeniem popełnienia przestępstwa lub wykroczenia komunikacyjnego. Uzasadnione podejrzenie zachodzi wówczas, gdy okoliczności zdarzenia w wysokim stopniu uprawdopodobniają, że zachowanie sprawcy wyczerpuje znamiona czynu zabronionego. Dodać należy, iż samo stwierdzenie tego faktu nie wystarcza do zatrzymania prawa jazdy, gdyż konieczne jest istnienie takich okoliczności, które wskazują na istotne prawdopodobieństwo zastosowania przez sąd środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów<sup>831</sup>.

Zatrzymanie dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów nie jest środkiem zapobiegawczym. Nie spełnia ono podstawowego, procesowego celu środka

---

<sup>827</sup> W. Kotowski, *Ustawa prawo o ruchu drogowym. Komentarz praktyczny*, Warszawa 2002, s. 808; tenże, *Prawo o ruchu drogowym...*, s. 1290.

<sup>828</sup> R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym...*, s. 931.

<sup>829</sup> T. Huminiak, *Prawna dopuszczalność zaliczenia na poczet środka karnego okresu zatrzymania prawa jazdy*, PnD 2008, nr 11, s.12; tenże, *Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy na poczet orzeczonego później zakazu prowadzenia pojazdów jako środka karnego z art. 39 pkt 3 k.k.*, PnD 2004, nr 1, s. 11; W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym...*, s. 1290.

<sup>830</sup> R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym...*, s. 934.

<sup>831</sup> *Ibidem*, s. 948.

zapobiegawczego, jakim jest zabezpieczenie prawidłowego toku postępowania karnego<sup>832</sup>. Zatrzymanie prawa jazdy stanowi swoistą instytucję prawną. W doktrynie wskazuje się, iż zatrzymanie takie zmierza do faktycznego, czasowego wyeliminowania z ruchu drogowego kierowców, którzy stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji, ułatwienia wykonywania orzeczenia przewidującego zakaz prowadzenia pojazdów oraz stanowi gwarancję nieposługiwania się prawem jazdy. Jest to cel bliższy zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów, zaś cel perspektywiczny stanowić ma zapewnienie bezpieczeństwa ruchu<sup>833</sup>.

Środek zapobiegawczy w postaci nakazu powstrzymania się od prowadzenia pojazdów określonego rodzaju wykazuje pewne podobieństwa do zatrzymania prawa jazdy. W obu przypadkach można wskazać na występowanie pewnego ładunku dolegliwości oraz podobne przypisywane tym środkom funkcje, do których zalicza się eliminację zagrożenia, mogącego prowadzić do popełnienia kolejnego przestępstwa lub wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, a ponadto zabezpieczenie możliwości skutecznego wykonania ewentualnego zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego jako środek karny w związku z popełnionym przestępstwem komunikacyjnym<sup>834</sup>. Nakaz powstrzymania się od prowadzenia określonego rodzaju pojazdów jest jednakże środkiem o znacznie mniejszej skuteczności. Mniejsza efektywność środka zapobiegawczego, o którym mowa w art. 276 k.p.k., wynika z faktu, iż nie prowadzi do fizycznego odebrania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów, ale opiera się na nakazaniu sprawcy powstrzymania się od określonego zachowania- prowadzenia pojazdów określonego rodzaju. Takie zobowiązanie jest gwarantowane możliwością zastosowania surowszego środka zapobiegawczego<sup>835</sup>.

Zaliczenie na poczet zakazu prowadzenia pojazdów okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów nie przesunęło początku obowiązywania tego

---

<sup>832</sup> Uchwała SN z dnia 14.9.1990 r., V KZP 21/90, OSNKW 1991, nr 4-6, poz. 19; uchwała SN z dnia 25.2.2009 r., I KZP 33/08, OSP 2009, nr 10, poz. 110. Por. także T. Huminiak, Prawna dopuszczalność zaliczenia..., s. 8; tenże, Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy..., s. 7; R.A. Stefański, Zatrzymanie dokumentów uprawniających do prowadzenia pojazdów w ustawie- Prawo o ruchu drogowym, NP 1984, nr 3, s. 36-37; tenże, O zatrzymaniu prawa jazdy słów kilka, Pal. 1985, nr 10, s. 36; A. Herzog, Problematyka komunikacyjna w ostatnich w ostatnich orzeczeniach Sądu Najwyższego, PnD 2009, nr 4, s. 24-25.

<sup>833</sup> Por. R.A. Stefański, Zaliczenie zatrzymania prawa..., s. 134; tenże, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015; tenże, R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym..., s. 929; tenże, Zatrzymanie dokumentów uprawniających do prowadzenia pojazdów..., s. 36-37; tenże, O zatrzymaniu prawa jazdy..., s. 36; A. Tybur, Zatrzymanie prawa jazdy w związku z popełnianiem przestępstwa oraz wykroczenia drogowego, NP 1989, nr 2-3, s. 138; P. Kardas, Zatrzymanie prawa jazdy..., s. 17; T. Razowski, Zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia określonej kategorii pojazdów również na poczet zakazu prowadzenia pojazdów innej kategorii, PnD 2004, nr 3, s. 26; K. Łucarz, Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy..., s. 108-109.

<sup>834</sup> Por. m.in. P. Kardas, Zatrzymanie prawa jazdy..., s. 18; R.A. Stefański, Przegląd uchwał Izby Karnej..., s. 79; K. Łucarz, Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy..., s. 109.

<sup>835</sup> R.A. Stefański, Zaliczenie zatrzymania prawa..., s. 134; tenże, Prawo o ruchu drogowym..., s. 930.

zakazu na moment odebrania oskarżonemu owego dokumentu. Zakaz prowadzenia pojazdów obowiązuje wciąż od momentu uprawomocnienia się wyroku i od tej chwili zachowanie sprawcy nadal prowadzącego pojazdy realizuje znamiona przestępstwa z art. 244 k.k.<sup>836</sup> Nie może być mowy o jakimkolwiek wykonywaniu zakazu prowadzenia pojazdów przed uprawomocnieniem się orzeczenia, chociażby nawet sprawca z uwagi na fakt zatrzymania prawa jazdy, nie korzystał w tym okresie z uprawnień do prowadzenia pojazdów. W doktrynie podkreśla się, iż zaliczenie czasu zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienia do prowadzenia pojazdów na rzecz środka karnego wymienionego w art. 39 pkt 3 k.k., nie przesuwają granicy obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów do momentu jego zatrzymania, lecz jedynie wywiera ten skutek, że okres zatrzymania dokumentu do momentu uprawomocnienia się orzeczenia uznaje się *ex post* za wykonanie tego środka karnego<sup>837</sup>. Występuje w tym przypadku skorzystanie z konstrukcji niejako fikcji prawnej wykonania zakazu prowadzenia pojazdów w celu eliminacji negatywnych konsekwencji, jakie pociąga za sobą zatrzymanie dokumentów stwierdzających uprawnienia do prowadzenia pojazdów<sup>838</sup>.

Biorąc pod uwagę treść art. 63 § 4 k.k., należy stwierdzić, że zaliczenie zatrzymania prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów na poczet środka karnego określonego w art. 39 pkt 3 k.k. jest obligatoryjne, przesądza o tym użyty przez ustawodawcę kategorię zwrot „zalicza”. Zaliczenie okresu rzeczywistego zatrzymania prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów, stosowanego na podstawie art. 135-137 p.r.d., na poczet zakazu prowadzenia pojazdów, następuje w wyroku skazującym, a jeżeli wyrok nie zawiera tego rozstrzygnięcia, wówczas sąd podejmuje je postanowieniem na posiedzeniu w trybie art. 420 § 1 k.p.k.<sup>839</sup> Zaliczenie to nie następuje z mocy prawa, lecz wymaga wyraźnego wypowiedzenia się sądu w formie orzeczenia, mającego charakter konstytutywny (kształtujący)<sup>840</sup>.

Zaliczeniu okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów na poczet zakazu prowadzenia pojazdów, podlega zatrzymanie prawa jazdy tej kategorii, która stwierdza uprawnienia objęte zakazem<sup>841</sup>. W przypadku, gdy np. doszło do

---

<sup>836</sup> Wyrok SN z dnia 7.12.2011 r., V KK 364/11, LEX nr 1095978.

<sup>837</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 268; też, Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy..., s. 114-115.

<sup>838</sup> R.A. Stefański, Odpowiadając mojemu oponentowi, PP 1988, nr 10, s. 62.

<sup>839</sup> Uchwała SN z dnia 25.2.2008 r., I KZP 33/08, OSP 2009, nr 10, poz. 110.

<sup>840</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 268.

<sup>841</sup> Por. K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 268-269; też, Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy..., s. 115; R.A. Stefański, Zaliczenie zatrzymania prawa..., s. 135; J. Jaros-Skwarczyńska, H. Skwarczyński, Problematyka zatrzymania prawa jazdy..., s. 33-34; T. Razowski, Zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu..., s. 28-29; A. Ważny, Glosa do uchwały z dnia 25 lutego 2008 r., I KZP 33/08, PnD 2009, nr 5, s. 17.

zatrzymania prawa jazdy kategorii A, a orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów kategorii B, wówczas nie dochodzi do zaliczenia zatrzymania prawa jazdy w ogóle z powodu braku tożsamości zatrzymanych uprawnień z tymi, które zostały objęte zakazem. Nie ma podstaw do tego, aby sąd zaliczał okres zatrzymania dokumentu uprawniającego sprawcę do prowadzenia określonego rodzaju pojazdów w razie orzeczenia środka karnego z art. 39 pkt 3 k.k., obejmującego swym zakresem przedmiotowym wyłącznie inny rodzaj pojazdów. Za takim rozwiązaniem nie przemawiają jakiegokolwiek względy sprawiedliwościowe. Dokonanie zaś zaliczenia w rozpatrywanej sytuacji, stanowiłoby poważne uchybienie w praktyce orzeczniczej, polegające na premiowaniu sprawcy w nieuzasadniony sposób oraz nie pozwalaloby na realizację celów prawidłowej polityki kryminalnej<sup>842</sup>. W przypadku, gdy sąd orzeknie zakaz prowadzenia pojazdów w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w strefie ruchu lądowego, a sprawcy zostało uprzednio faktycznie zatrzymane prawo jazdy kategorii B (dotyczące samochodów osobowych), to wówczas zaliczenie będzie miało charakter zaliczenia częściowego<sup>843</sup>.

Zaliczeniu na poczet zakazu prowadzenia pojazdów podlega nie każde faktyczne pozbawienie prawa jazdy (np. na skutek zgubienia dokumentu prawa jazdy lub jego zniszczenia), lecz jedynie pozbawienie prawa jazdy w okresie, w którym właściwy organ w drodze prawem określonej czynności zatrzymuje prawo jazdy<sup>844</sup>. W doktrynie wskazuje się, iż zaliczeniu podlega zatrzymanie prawa jazdy tylko na poczet zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego jako środek karny. Nie zalicza się zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego tytułem środka zabezpieczającego (art. 99 § 1 k.k.) lub środka wychowawczego, gdyż w tych wypadkach zakaz orzeka się bez określania terminu. Nie ma zatem potrzeby zaliczania zatrzymania prawa jazdy na poczet orzeczonego zakazu, ponieważ i tak pozostaje to bez wpływu na okres jego trwania<sup>845</sup>. W zasadzie dyspozycja art. 63 § 4 k.k. pozostaje również bez wpływu na zakaz prowadzenia pojazdów, o którym mowa w art. 42 § 3 lub 4 k.k., a to z uwagi na dożywotni charakter tego środka karnego. Nabiera znaczenia dopiero w momencie ubiegania się na podstawie art. 84 § 2a k.k. o uznanie dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów za środek karny wykonany, gdyż jedną z przesłanek stosowania tego dobrodziejstwa jest wykonywanie zakazu orzeczonego dożywotnio przez okres przynajmniej 15 lat.

---

<sup>842</sup> T. Razowski, Zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu..., s. 27.

<sup>843</sup> J. Jaros-Skwarczyńska, H. Skwarczyński, Problematyka zatrzymania prawa jazdy..., s. 33-34.

<sup>844</sup> Wyrok WSA w Rzeszowie z dnia 1.12.2009 r., II SA/Rz 738/09, LEX nr 555270.

<sup>845</sup> R.A. Stefański, Pozbawienie kierowcy prawa jazdy, Poznań 1993, s. 26; tenże, Zaliczenie zatrzymania prawa jazdy..., s. 135-136.

Należy zwrócić uwagę na treść art. 43 § 3 k.k., który stanowi, że bieg zakazu prowadzenia pojazdów rozpoczyna się z momentem zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów. Pozbawiony racjonalności byłby wniosek, iż zatrzymanie takiego dokumentu jeszcze przed orzeczeniem zakazu, miało być obojętne dla zaliczenia na jego poczet okresu rzeczywistego wykonywania tego środka karnego. Warto podkreślić fakt usytuowania w kodeksie karnym art. 63 § 4, który został zamieszczony w rozdziale o karach i środkach karnych, wyrażając jedną z zasad wymiaru kary, opartą na potrzebie zrekomensowania sprawcy skutków stosowania środków zbliżonych zakresowo do zakazu prowadzenia pojazdów<sup>846</sup>.

Wprowadzenie do kodeksu karnego art. 63 § 4 należy ocenić pozytywnie, gdyż ustawodawca w ten sposób wyraźnie oddzielił kwestię zaliczenia na poczet środków karnych okresu rzeczywistego stosowania odpowiadających im rodzajowo środków zabezpieczających od zaliczenia okresu zatrzymania prawa jazdy lub innego odpowiedniego dokumentu. Należy jednak zauważyć, iż nowelizacja jakkolwiek słuszna, z punktu widzenia praktyki zmienia niewiele. Zaliczenie zatrzymania prawa jazdy na rzecz zakazu prowadzenia pojazdów było stosowane dotychczas, pomimo że nie występował przepis literalnie zakładający taką możliwość, posiłkowano się analogią legis. Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy na poczet środka karnego określonego w art. 39 pkt 3 k.k., ma doniosłe znaczenie z punktu widzenia wykonywania zakazu, pozwalając na zrekomensowanie sprawcy czasu, w którym fizycznie był pozbawiony prawa jazdy i nie mógł korzystać z uprawnień w zakresie prowadzenia pojazdów. Unormowanie art. 63 § 4 k.k. skutkuje występowaniem swoistej korelacji przepisów prawa karnego i ustawy- Prawo o ruchu drogowym. W doktrynie podkreśla się, iż korelacja ta pozwala na uzyskanie pożądanego efektu spójności i racjonalności tego fragmentu systemu obowiązującego prawa, który dotyczył kwestii pozbawienia obywatela prawa jazdy oraz rozliczenia tego faktu w orzeczeniu skazującym jako konsekwencji popełnionego czynu zabronionego pod groźbą kary<sup>847</sup>.

---

<sup>846</sup> Por. Uzasadnienie uchwały SN z dnia 25.2.2009 r., I KZP 33/08, OSP 2009, nr 10, poz. 110 z aprobowanymi glosami R.A. Stefańskiego, OSP 2009, nr 10, poz. 110, s. 768-771, J. Raglewskiego, LEX/el. 2009, A. Ważnego, PnD 2009, nr 5, s. 10-17, T. Humaniaka, PnD 2009, nr 9, s. 5-11 oraz uwagami R.A. Stefańskiego, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2009 r., WPP 2010, nr 1, s. 75-84.

<sup>847</sup> T. Huminiak, Prawna dopuszczalność zaliczenia..., s. 10.



#### §4. Skrócenie okresu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów

Kodeks karny przewiduje możliwość uznania środka karnego za wykonany. Instytucja określona w art. 84 § 1 k.k. w doktrynie nazywana jest różnie, a mianowicie jako: *sui generis* ułaskawienie sądowe, rehabilitacja sądowa, sędziowskie prawo łaski, niewłaściwa rehabilitacja sądowa, czy też przedterminowe zwolnienie od odbywania środka karnego<sup>848</sup>. Najczęściej używa się określenia „rehabilitacja sądowa”, chociaż nazwa ta nie jest do końca ścisła i poprawna. Zastosowanie instytucji z art. 84 § 1 k.k. nie powoduje przywrócenia utraconych praw, a jedynie prowadzi do skrócenia okresu trwania środka<sup>849</sup>.

Przepis art. 84 § 1 k.k. upoważnia sąd do uznania orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów za wykonany w razie zaistnienia przesłanek w nim określonych. Przedterminowe zwolnienie z odbycia reszty środka karnego określonego w art. 39 pkt 1-3 k.k., jest możliwe po spełnieniu łącznie następujących przesłanek:

- 1) upływu połowy okresu, na jaki orzeczono ten środek;
- 2) przestrzegania przez skazanego porządku prawnego w okresie stosowania środka karnego;
- 3) wykonywania środka karnego w stosunku do sprawcy przynajmniej przez rok<sup>850</sup>.

Skrócenie skazanemu wykonania zakazu prowadzenia pojazdów jest możliwe po upływie połowy okresu, na który orzeczono. Przy ustalaniu okresu zakazu prowadzenia pojazdów należy uwzględnić regulację art. 43 § 2 i § 2a k.k.- przepisów zakładających, iż okres, na jaki orzeczono zakaz obowiązuje od uprawomocnienia się orzeczenia, a bieg tego środka ulega zawieszeniu w czasie odbywania kary pozbawienia wolności, chociażby orzeczonej za inne przestępstwo. Wstrzymanie biegu okresu zakazu prowadzenia pojazdów następuje ponadto w sytuacji, gdy skazany nie wykonał nałożonego na niego obowiązku zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia rodzaju pojazdów objętych zakazem (art. 43 § 3 *in fine* k.k.)<sup>851</sup>. Przy obliczaniu połowy okresu, który musi upłynąć aby móc zastosować art. 84 § 1 k.k., należy uwzględnić czas zatrzymania prawa jazdy lub innego

---

<sup>848</sup> Por. m.in. T. Leško, System środków karnych, Warszawa 1974, s. 150, J. Śliwowski, Prawo karne, Warszawa 1975, s. 287; J. Waszczyński, Kary dodatkowe w nowym kodeksie karnym, PiP 1969, nr 10, s. 526; A. Tobis, Zasady wymiaru kary w projekcie k.k. z 1969 r., Pal. 1969, nr 2, s. 81; R.A. Stefański, Stosowanie art. 89 KK- jako swoistej formy rehabilitacji, WPP 1993, nr 1-2, s. 31; tenże, Głosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 1992 r., II KRN 20/92, OSP 1992, poz. K 221, s. 466; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 217.

<sup>849</sup> R.A. Stefański, Prawo karne materialne. Część ogólna, Warszawa 2008, s. 345.

<sup>850</sup> Por. S. Hypś, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2012, s. 504-505; P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 539; M. Melezini, Środki karne w ogólności, (w:) Kary i inne środki reakcji prawnokarnej, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 503.

<sup>851</sup> J. Lachowski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2011, s. 673.

odpowiedniego dokumentu, który w oparciu o art. 63 § 4 k.k. został zaliczony na poczet środka karnego określonego w art. 39 pkt 3 k.k.<sup>852</sup>

Przesłanką formalną uznania za wykonany zakaz prowadzenia pojazdów jest wykonywanie go przynajmniej przez jeden rok. Przez wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów należy rozumieć faktyczne egzekwowanie w stosunku do skazanego stosowania się do jego treści przez organ wykonujący zakaz oraz podporządkowanie się skazanemu temu środkowi<sup>853</sup>. Nie można zaliczyć do okresu wymaganego w art. 84 § 1 k.k. czasu, w którym skazany nie stosował się do orzeczonego środka karnego w trakcie jego obowiązywania, tj. od uprawomocnienia się orzeczenia. Do rocznego okresu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów nie wolno zaliczać czasu, w którym skazany naruszał zasady wynikające z jego istoty, a zatem nie stosował się do jego treści<sup>854</sup>.

Minimalny okres wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów umożliwiającą zastosowanie instytucji tzw. rehabilitacji sądowej, został określony na poziomie 1 roku, tj. dolnej granicy wymiaru ustalonej w art. 43 § 1 k.k. dla tego środka karnego. Próg ten jest bezwzględnie oznaczony, nie może zostać w żadnym razie obniżony, gdyż ustawa nie przewiduje okoliczności, które pozwalałyby na jego obniżenie<sup>855</sup>. Okres wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów nie może być darowany więcej niż o połowę<sup>856</sup>. Z dobrodziejstwa wynikającego z art. 84 § 1 k.k. może skorzystać tylko sprawca, wobec którego orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów na okres wynoszący co najmniej dwa lata. W razie orzeczenia zakazu w wymiarze 1 roku, skazany musi odbyć całość tego środka karnego, nie mogąc liczyć na wcześniejsze jego uznanie za środek wykonany<sup>857</sup>.

Należy odnieść się krytycznie do stanowiska L.K. Paprzyckiego, który wskazuje, iż upływ czasu nie powinien mieć znaczenia przy podejmowaniu przez sąd decyzji o skróceniu okresu wykonywania środka karnego<sup>858</sup>. Wszelkie środki reakcji prawnokarnej, w tym zakaz prowadzenia pojazdów, stanowić powinny pewną dolegliwość, która jest związana z ich wykonywaniem przez pewien okres. Upływ połowy okresu, na jaki orzeczono środek karny i wykonywanie go przynajmniej przez 1 rok, znajduje zatem uzasadnienie, pozwalając na realizację funkcji tego środka. W przypadku zakazu prowadzenia pojazdów chodzi w szczególności o ochronę bezpieczeństwa ruchu przed zagrożeniami, wynikającymi z

---

<sup>852</sup> Ibidem, s. 674.

<sup>853</sup> Por. J. Lachowski, (w:) Kodeks karny..., s. 674; S. Hypś, (w:) Kodeks karny..., s. 505.

<sup>854</sup> Ibidem.

<sup>855</sup> R.A. Stefański, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 1992 r., II KRN 20/92, OSP 1992, poz. K 221, s. 466.

<sup>856</sup> R.A. Stefański, Stosowanie art. 89 KK..., s. 33.

<sup>857</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 220.

<sup>858</sup> L.K. Paprzycki, Kara zakazu- praktyka i potrzeby, GP 1983, nr 19, s. 7.

aktywności w ruchu skazanego za przestępstwo komunikacyjne. W doktrynie zatem trafnie wskazuje się, iż warunek trwania środka karnego przez pewien czas, mimo czysto formalnego charakteru, ma swoje głębsze uzasadnienie merytoryczne<sup>859</sup>.

Przesłanką materialną ujętą w art. 84 § 1 k.k. jest przestrzeganie przez skazanego porządku prawnego w okresie obowiązywania środka karnego, tj. od chwili uprawomocnienia się wyroku, a nie jedynie w czasie gdy biegł okres, na który został on orzeczony<sup>860</sup>. Pojęcie „porządek prawny” jest bardzo ogólne, co daje podstawę do interpretowania go w najszerszy sposób. Nie wydaje się właściwe przyjęcie stanowiska, zgodnie z którym naruszenie porządku prawnego oznacza naruszenie jakiejkolwiek normy obowiązującej w takim porządku o wysokim stopniu społecznego niebezpieczeństwa<sup>861</sup>. Rozumowanie takie prowadzi do zbyt daleko idącego wniosku, że tylko przestrzeganie norm należących do wszystkich gałęzi porządku prawnego, w tym prawa cywilnego, administracyjnego, gospodarczego itd., umożliwia zastosowanie instytucji określonej w art. 84 § 1 k.k. Część autorów twierdzi, iż przestrzeganie porządku prawnego należy rozumieć w ten sam sposób jak na gruncie art. 83 k.k., wskazując jednocześnie na brak podstaw do uzupełniania pojęcia „porządku prawnego” wypadkami naruszenia przepisów innych gałęzi prawa<sup>862</sup>. W doktrynie słusznie zwraca się uwagę, że stopień społecznej szkodliwości czynu jest charakterystyczny wyłącznie dla zachowań prawnokarnie relewantnych i nie można go przenosić na grunt innych gałęzi prawa, w tym prawa cywilnego czy administracyjnego<sup>863</sup>. Przesłanka merytoryczna przestrzegania porządku prawnego stanowi przesłankę niesprawdzalną, jeśli chodzi o przestrzeganie tego porządku w sensie pozytywnym. Do sądu zaś mogą dotrzeć tylko informacje o charakterze negatywnym, tj. o przejawach nieprzestrzegania porządku prawnego<sup>864</sup>.

Ustawodawca przyjmuje założenie, że realizacja przesłanek określonych w art. 84 § 1 k.k., daje podstawę do uznania, iż zachodzi pozytywna prognoza kryminologiczna w zakresie osiągnięcia indywidualnoprewencyjnego celu<sup>865</sup>. Przepis art. 84 § 1 k.k. nie ujmuje pozytywnej prognozy kryminologicznej jako przesłanki materialnej uznania za wykonany środek karnego. Decyzja sądu o zastosowaniu tego dobrodziejstwa musi być oparta na

---

<sup>859</sup> Por. R.A. Stefański, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 1992 r..., s. 466; tenże, Skrócenie okresu zakazu..., s. 240; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 221.

<sup>860</sup> S. Hypś, (w:) Kodeks karny..., s. 505.

<sup>861</sup> Tak zob. R.A. Stefański, Stosowanie art. 89 KK..., s. 35; tenże, Skrócenie okresu zakazu..., s. 241-242; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 275-277.

<sup>862</sup> S. Strychasz, Pojęcie porządku prawnego w kodeksie karnym, NP 1970, nr 6, s. 853-854; J. Bafia, Warunkowe umorzenie postępowania według projektów k.k. i k.p.k., Pal. 1968, nr 12, s. 21.

<sup>863</sup> J. Lachowski, (w:) Kodeks karny..., s. 674; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 218-219.

<sup>864</sup> J. Skupiński, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Legalis 2015.

<sup>865</sup> P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny..., s. 539.

przekonaniu, że skazany pomimo zwolnienia z reszty odbycia środka, będzie nadal przestrzegał porządku prawnego. W przypadku orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów jest to szczególnie ważne. Zakaz ten oznacza eliminację z ruchu osób, które z uwagi na popełnione przestępstwo komunikacyjne, powinny na pewien czas zostać odsunięte od udziału w tymże ruchu. W piśmiennictwie podnosi się, iż podstawowym warunkiem stosowania instytucji rehabilitacji sądowej powinno być ustalenie, że ustało już zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji ze strony skazanego<sup>866</sup>.

Uznanie za wykonany środek karny wykazuje podobieństwo do przedterminowego zwolnienia z odbywania reszty kary ograniczenia wolności (art. 83 k.k.)<sup>867</sup>. Instytucja określona w art. 84 § 1 k.k. chociaż została zamieszczona w rozdziale dotyczącym środków związanych z poddaniem sprawcy próbie, nie jest w istocie środkiem probacyjnym, gdyż ma charakter bezwarunkowy i ostateczny<sup>868</sup>. Postanowienie w kwestii uznania za wykonany środek karny nie zmienia poprzednio ustalonego wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów, a jedynie skutkuje skróceniem okresu jego wykonywania. Odwołanie zwolnienia z reszty odbywania środka karnego nie jest możliwe, nawet mimo późniejszego negatywnego zachowania skazanego<sup>869</sup>.

W piśmiennictwie zwraca się uwagę na istotne walory wychowawcze dla skazanego instytucji określonej w art. 84 § 1 k.k. Możliwość wcześniejszego uznania wykonania środka karnego ma stanowić dodatkowy czynnik motywujący skazanego do przestrzegania porządku prawnego<sup>870</sup>. Pełni funkcję swoistej „nagrody”, ponieważ w zamian za pozytywną postawę skazanego w postaci przestrzegania porządku prawnego, sąd jest upoważniony do bezwarunkowego uznania za wykonany środek karny przed upływem okresu, wynikającego z orzeczenia zasądającego ten środek<sup>871</sup>.

Skrócenie czasu wykonywania środka karnego wymienionego w art. 39 pkt 3 k.k., następuje przez uznanie jego wykonania w całości, mimo że upłynął dopiero pewien fragment (przynajmniej rok) okresu, na jaki został on orzeczony<sup>872</sup>. Zastosowanie art. 84 § 1 k.k. opiera

---

<sup>866</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 219.

<sup>867</sup> P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny..., s. 539; G. Łabuda, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 529.

<sup>868</sup> Por. J. Majewski, Kodeks karny. Komentarz do zmian 2015, Warszawa 2015, s. 288; S. Hyps, (w:) Kodeks karny..., s. 504; A. Krakówka, Warunkowe zawieszenie wykonania środków karnych- propozycje *de lege ferenda*, Probacja 2009, nr 3-4, s. 145.

<sup>869</sup> R.A. Stefański, Stosowanie art. 89 KK..., s. 32.

<sup>870</sup> A. Zoll, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 1010; M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 502.

<sup>871</sup> J. Lachowski, (w:) Kodeks karny..., s. 668.

<sup>872</sup> M. Kalitowski, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz, Tom I, Gdańsk 2005, s. 681.

się zatem na przyjęciu fikcji, iż mimo niewykonania faktycznie zakazu prowadzenia pojazdów do końca, uważa się go za wykonany w całości<sup>873</sup>. Uznanie za wykonany zakazu prowadzenia pojazdów następuje z chwilą uprawomocnienia się postanowienia sądu o uznaniu go za wykonany. Uprawomocnienie postanowienia skutkuje umorzeniem postępowania wykonawczego w części dotyczącej tego środka karnego (art. 15 § 1 k.k.w.)<sup>874</sup>.

Z uwagi na fakt, iż instytucja z art. 84 § 1 k.k. ma zastosowanie do zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego na okres co najmniej 2 lat, skazany nie odzyskuje automatycznie uprawnień do prowadzenia pojazdów, a nabywa jedynie możliwość do ubiegania się o nie<sup>875</sup>. Następuje weryfikacja umiejętności sprawcy w zakresie prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, przybierająca formę państwowego egzaminu teoretycznego i praktycznego. Takie rozwiązanie nawet w przypadku skrócenia okresu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów ma na celu zniwelowanie zagrożenia, jakie stwarzałaby osoba zasiadająca za kierownicą pojazdu po długotrwałej abstynencji jako kierowcy. Konieczność każdorazowego uruchomienia pełnej procedury uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami wydaje się być wystarczającą gwarancją bezpieczeństwa ruchu<sup>876</sup>.

Rehabilitacja sądowa określona w art. 84 § 1 k.k. została ograniczona do przypadków orzekania fakultatywnego zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 1 k.k. Możliwość przedterminowego uznania za wykonany środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów jest wykluczona, jeżeli zakaz ten orzeczono w stosunku do sprawcy przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, znajdującego się w czasie popełnienia przestępstwa w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego albo wobec sprawcy, który zbiegł z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 (art. 42 § 2 k.k.). Ustawodawca w art. 84 § 2 k.k. wypowiada się w sposób kategoriyczny: „Przepisu § 1 nie stosuje się, jeżeli środki karne wymienione w art. 39 pkt 2, 2a i 3 orzeczono na podstawie art. 41 § 1a albo art. 42 § 2”. Sąd Najwyższy słusznie wskazał, iż zakaz stosowania przepisu art. 84 § 1 k.k. obowiązuje wyłącznie w sytuacji orzeczenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 2 k.k., a nie obejmuje wypadków orzeczenia kary dodatkowej takiego zakazu na podstawie art. 38 pkt 4 k.k. z 1969 r.<sup>877</sup> Ograniczenie zawarte w art. 84 § 2 k.k. wynika z potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, któremu

---

<sup>873</sup> R.A. Stefański, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 1992 r..., s. 466.

<sup>874</sup> S. Hypś, (w:) Kodeks karny..., s. 506; J. Lachowski, (w:) Kodeks karny..., s. 675.

<sup>875</sup> Zob. art. 49 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami (tekst jedn. z 2016 r., poz. 27).

<sup>876</sup> R. Pawlik, Środek karny zakazu prowadzenia pojazdów w świetle projektu nowelizacji Kodeksu karnego, (w:) Reforma prawa karnego, red. I. Sepioło-Jankowska, Warszawa 2014, s. 172.

<sup>877</sup> Postanowienie SN z dnia 24 lutego 2006 r., I KZP 55/05, OSNKW 2006, nr 3, poz. 24.

sprawca mógłby zagrażać w razie wcześniejszego uznania za wykonany zakazu prowadzenia pojazdów<sup>878</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że popełnienie przestępstwa komunikacyjnego w warunkach określonych w art. 42 § 2 k.k., oznacza szczególnie poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. W doktrynie wskazuje się, iż wyjątek wynikający z regulacji art. 84 § 2 k.k. znajduje uzasadnienie w potrzebie wzmocnienia indywidualno- oraz ogólnoprewencyjnego oddziaływania obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów, a także zadośćuczynienia społecznemu poczuciu sprawiedliwości<sup>879</sup>. Nie trudno jednak odnieść wrażenia, iż ograniczenie sformułowane w treści art. 84 § 2 k.k. jest schematyczne, nie zakłada występowania wyjątkowych okoliczności sytuacyjnych, które w przypadku przestępstw komunikacyjnych zdarzają się nad wyraz często. Według stanowiska A. Marka „przewidziana w art. 84 § 2 k.k. bezwyjątkowość jest schematyczna i nie uwzględnia różnych sytuacji życiowych. Nie pasuje ona do charakterystycznej dla k.k. elastyczności regulacji prawnych, umożliwiającej sądowi wydanie trafnego orzeczenia w każdej sprawie”<sup>880</sup>.

Wyłączenie możliwości przedterminowego uznania zakazu prowadzenia pojazdów za środek karny wykonany nabrało innego znaczenia po wejściu w życie nowelizacji z 20 marca 2015 r. Podwyższeniu uległa zarówno dolna, jak i górna granica wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie art. 42 § 2 k.k., który musi się zawierać w granicach od 3 do 15 lat. Zmiana ta powoduje w efekcie istotne zawężenie kompetencji sądu w zakresie kształtowania zakresu temporalnego obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów. Środek ten może trwać bardzo długo, bo nawet kilkanaście lat. W tym kontekście regulacja art. 84 § 2 k.k. nabiera szczególnie represyjnego charakteru. Dotychczasowe brzmienie art. 84 § 2 k.k. nie było aż tak rażące, gdyż terminowy zakaz orzekano na okres od roku do 10 lat. W piśmiennictwie zarzuca się nieprawidłowość rozwiązania przyjętego w art. 84 § 2 k.k., bowiem nie motywuje ono skazanego do intronizacji zasad bezpieczeństwa ruchu, a także prowadzi do stanu niespójności przepisów kodeksowych, gdyż w obecnym stanie prawnym występuje możliwość skrócenia czasu trwania dożywotniego zakazu na podstawie art. 84 § 2a k.k.<sup>881</sup>

Wydaje się, iż biorąc pod uwagę konieczność zachowania spójności przepisów kodeksowych, warto byłoby zastanowić się nad wprowadzeniem unormowania, które

---

<sup>878</sup> P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny..., s. 540.

<sup>879</sup> Por. A. Zoll, (w:) Kodeks karny..., s. 1011; P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny..., s. 540.

<sup>880</sup> A. Marek, Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, Warszawa 1999, s. 241; tenże, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2004, s. 289.

<sup>881</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 271-272.

umożliwiłoby również uznanie za wykonany zakaz prowadzenia pojazdów orzeczonego w oparciu o art. 42 § 2 k.k. Zasadniczo nie należy kwestionować racji, jakie przemawiały za ustanowieniem wyjątku od stosowania dobrodziejstwa przewidzianego w art. 84 § 1 k.k. Regułą powinno nadal pozostać wykluczenie rehabilitacji sądowej w przypadku sprawców, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 2 k.k., przy jednoczesnym ustanowieniu klauzuli zakładającej dopuszczalność zastosowania tej instytucji w sytuacji, gdy zaistnieją szczególne okoliczności o wyjątkowym charakterze.

W drodze nowelizacji z 14 kwietnia 2000 r. w art. 84 § 2 k.k. do katalogu przypadków, w których wyłączona została możliwość skrócenia czasu trwania środka karnego, dodano zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekany na zawsze (art. 42 § 3 k.k.). Ustawodawca z niewiadomych przyczyn pominął w tym wyliczeniu art. 42 § 4 k.k., a zatem najsurowszy bezwzględnie obligatoryjny zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. W doktrynie zwracano uwagę, iż zróżnicowanie dokonane na gruncie art. 84 § 2 k.k. prowadzić mogło do wniosku, że w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego na zawsze (art. 42 § 4 k.k.), otwarto furtkę do uznania go za wykonany po upływie bliżej nieokreślonego okresu<sup>882</sup>. W piśmiennictwie słusznie oceniono, iż nieudolność legislacyjna była w tym przypadku wyjątkowa, „wystarczyło bowiem wprowadzić pewien okres, nawet długi a określony w latach, po upływie którego dopuszczalne byłoby uznanie tego środka karnego za wykonany”<sup>883</sup>.

O ile wyłączenie możliwości uznania za wykonany terminowego zakazu prowadzenia pojazdów (art. 42 § 2 k.k.) znajduje pewne uzasadnienie, o tyle w przypadku dożywotniego zakazu orzekanego na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. ograniczenie takie budzić mogło poważne zastrzeżenia z punktu widzenia racjonalnej polityki kryminalnej. Dotychczasowa regulacja art. 84 § 2 k.k. prowadziła do wielu negatywnych konsekwencji. Brak możliwości skrócenia wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego „na zawsze”, niekorzystnie odbijał się na pozycji sprawcy przestępstwa komunikacyjnego, który nieodwołalnie, do końca życia musiał zmagać się z piętnem osoby skazanej. Niemożność wykonania dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów skutkowałą bowiem wykluczeniem

---

<sup>882</sup> Niektórzy autorzy twierdzili, iż wobec braku zakazu w art. 84 § 2 k.k. środek karny orzeczony na podstawie art. 42 § 4 k.k. można uznać za wykonany. Ujęcie przeciwne zakładające, że art. 84 § 2 k.k. w sposób milczący wprowadza zakaz uznania za wykonany bezwzględnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze (oparte na wnioskowaniu *a maiori ad minus*, gdzie *maius* stanowi art. 42 § 3 k.k., a *minus* to art. 42 § 4 k.k.), miało być dotknięte wadą rozstrzygania na niekorzyść sprawcy. Por. G. Łabuda, (w:) Kodeks karny..., s. 530-531; J. Lachowski, (w:) Kodeks karny..., s. 672.

<sup>883</sup> W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne, PiP 2001, nr 7, s. 61.

zatarcia skazania, które mogło nastąpić jedynie w szczególnych przypadkach, gdy nastąpiło darowanie środka karnego lub przedawnienie jego wykonania (art. 107 § 6 k.k.).

W doktrynie krytycznie oceniano przepis art. 84 § 2 k.k. w kontekście zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. Rozwiązanie problemu wykonania zakazu orzeczonego na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k., widziano we wprowadzeniu możliwości uznania za wykonany tego środka karnego na szczególnych zasadach, odrębnych od określonych w art. 84 § 1 k.k.<sup>884</sup> Naturalnie, trudno z istoty rzeczy wyznaczyć połowę okresu dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów. Istnieją pewne wskaźniki określające średnią życia ludzkiego, jednakże są one zawodne, biorąc pod uwagę zdarzenia losowe, np. wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym. Trzeba było ustalić pewien okres, wystarczająco długi, aby odpowiadał szczególnemu zagrożeniu, jakie stwarzałoby przedwczesne dopuszczenie do udziału w ruchu sprawcy przestępstwa komunikacyjnego, spełniającego przesłanki orzeczenia zakazu z art. 42 § 3 lub 4 k.k.

Nowelizacja z 20 lutego 2015 r. wprowadziła nowy przepis- art. 84 § 2a k.k., który zakłada możliwość uznania za wykonany zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego dożywotnio. Przesłanki rehabilitacji sądowej zostały określone na podobnej zasadzie jak w art. 84 § 1 k.k., aczkolwiek przy dożywotnim zakazie są one bardziej restrykcyjne. Warunkiem formalnym przedterminowego skrócenia czasu trwania zakazu orzeczonego na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k., jest wykonywanie tego środka karnego w stosunku do skazanego „przynajmniej” przez 15 lat<sup>885</sup>. Minimalny okres wykonywania dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów został zatem skoordynowany z górną granicą terminowego zakazu określoną w art. 43 § 1 k.k.<sup>886</sup> Sąd może rozważać zastosowanie instytucji z art. 84 § 2a k.k. dopiero po upływie co najmniej 15 lat. Okres ten jest wystarczająco długi, żeby zweryfikować postawę sprawcy przestępstwa komunikacyjnego i ocenić ryzyko związane z ponownym jego dopuszczeniem do udziału w ruchu. Przesłanka materialna opiera się na ocenie zachowania skazanego w czasie trwania zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego w oparciu o regulację art. 42 § 3 lub 4 k.k. Polega na sprawdzeniu czy skazany w analizowanym okresie przestrzegał porządku prawnego. Jednocześnie musi zostać zrealizowany warunek prognostyczny: „i nie zachodzi obawa popełnienia przestępstwa podobnego do tego, za które orzeczono środek karny”<sup>887</sup>. Pojęcie „przestępstwa podobne” należy rozumieć tak samo, jak

---

<sup>884</sup> Por. np. Z. Sienkiewicz, Niektóre propozycje zmian w regulacji kar, środków karnych i środków probacyjnych, PiP 2012, nr 4, s. 37-38.

<sup>885</sup> Por. T. Bojarski, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. T. Bojarski, Warszawa 2016, s. 258.

<sup>886</sup> M. Melezini, Środki karne w ogólności..., s. 504-505.

<sup>887</sup> Por. J. Majewski, Kodeks karny..., s. 288-289.



interpretuje się to sformułowanie na gruncie innych przepisów kodeksowych, mając na uwadze definicję zawartą w art. 115 § 3 k.k.<sup>888</sup> Ustawodawca w sposób wyraźny ustanowił w art. 84 § 2a k.k. wymóg pozytywnej prognozy kryminologicznej wystawionej skazanemu, wobec którego zastosowano dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów. Przestrzeganie porządku prawnego przez skazanego może dać podstawę do pozytywnej jego oceny w kontekście poszanowania przepisów prawa oraz bardziej odpowiedzialnej postawy w środowisku ruchu komunikacyjnego<sup>889</sup>.

Uznanie za wykonany środek karny oznacza przyjęcie fikcji, iż został wykonany (przed czasem) w całości. Okres dożywotniego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych jest ściśle skorelowany z życiem skazanego, którego kres oznacza jednocześnie koniec trwania tego środka karnego. Osoba skazana dzięki regulacji przewidzianej w art. 84 § 2a k.k. ma realną szansę na rehabilitację jeszcze za swojego życia. Takie rozwiązanie należy ocenić pozytywnie z punktu widzenia zarazem racjonalnej polityki kryminalnej, jak i naczelnych zasad konstytucyjnych, w szczególności humanitaryzmu. Możliwość przedterminowego uznania za wykonany zakaz prowadzenia pojazdów orzeczonego dożywotnio, mobilizuje do przestrzegania porządku prawnego skazanego, mogącego mieć nadzieję na uwolnienie się od negatywnych skutków swojego zachowania. Artykuł 84 § 2a k.k. wykazuje ponadto spójność z przepisami przewidującymi zatarcie skazania<sup>890</sup>.

W doktrynie zwraca się uwagę, iż określony w art. 84 § 2a k.k. warunek wykonywania dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów przez bardzo długi okres, bo przynajmniej przez 15 lat, może wywołać pytanie czy bezwzględne przestrzeganie porządku prawnego ma trwać przez cały ten czas. Kodeks karny odwołuje się do niedookreślonego pojęcia „porządek prawny”, co czyni skorelowanie rygorystycznego przestrzegania tego warunku w zasadzie niemożliwym. Zdaniem J. Skupińskiego jeżeli w przewidzianym w art. 84 § 2a k.k. okresie przynajmniej 15 lat, brak było wyraźnych przejawów drastycznego nieprzestrzegania porządku prawnego, warunek ten należy przyjąć, iż w danym przypadku został spełniony<sup>891</sup>.

Wyłania się jeszcze inne pytanie- jak powinno się traktować sytuację, gdy nieprzestrzeganie porządku prawnego miało incydentalny charakter, trwało bardzo krótko.

---

<sup>888</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 278.

<sup>889</sup> Szerzej na ten przesłanek uznania za wykonany zakaz prowadzenia pojazdów orzeczonego dożywotnio zob. R.A. Stefański, Skrócenie okresu zakazu..., s. 243-245.

<sup>890</sup> D. Mieczkowska, Walka z nietrzeźwością w ruchu komunikacyjnym drogą nowelizacji prawa karnego. Uwagi na temat zmian w regulacji zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2015, nr 9, s. 5-8.

<sup>891</sup> J. Skupiński, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 531.

Analizie podlega okres aż 15 lat, stanowiący znaczną część życia sprawcy przestępstwa komunikacyjnego, wobec którego orzeczono dożywotnio zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Czy nawet krótkotrwałe nieprzestrzeganie porządku prawnego będzie miało wpływ na ogólną ocenę postępowania sprawcy w tym okresie? Wydaje się, że ostateczna decyzja zależy od sądu, który na podstawie całokształtu informacji o sprawcy, musi rozstrzygnąć czy waga naruszeń norm prawnych, stanowiących część porządku prawnego, była na tyle poważna, że zasługuje na uwzględnienie, oznaczając przeszkodę dla przedwczesnego uznania dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów za środek karny wykonany.

Skrócenie okresu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów (art. 84 § 1 i 2a k.k.), stanowi bez wątpienia instytucję ważną z punktu widzenia racjonalnej polityki kryminalnej. Możliwość uznania za wykonany tego środka karnego skutkuje *de facto* skorygowaniem treści orzeczenia w części dotyczącej jego wymiaru. Przesłanka formalna w postaci wymogu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów przez pewien okres, oznacza gwarancję, że skazany realnie odczuje dolegliwość zakazu. Wydaje się, iż często wystraszające dla realizacji funkcji tego środka reakcji będzie nie tylko pełne jego wykonanie, a jedynie wykonanie w pewnym wycinku okresu, jaki wynika z orzeczenia sądu.

Skrócenie czasu trwania zakazu prowadzenia pojazdów może nastąpić również w wyniku aktu ułaskawienia. Kompetencją w zakresie stosowania prawa łaski dysponuje wyłącznie Prezydent RP (art. 139 Konstytucji RP). W korzystaniu z tej prerogatywy nie ma żadnych ograniczeń poza zastrzeżeniem, iż prawa łaski nie stosuje się do osób skazanych przez Trybunał Stanu. Tryb postępowania w przypadku zastosowania ułaskawienia przewidują stosowne przepisy kodeksu postępowania karnego (art. 560-568). Treścią ułaskawienia musi być zawsze uwolnienie sprawcy od części lub całości grożących lub wymierzonych dolegliwości o charakterze publicznoprawnym, oznaczających reakcję na fakt popełnienia przez sprawcę określonego przestępstwa<sup>892</sup>. Istota ułaskawienia polega zatem na polepszeniu, nie zaś pogorszeniu sytuacji osoby skazanej. Akt łaski stanowi akt wydany przez Prezydenta RP, zawierający decyzję dotyczącą indywidualnie określonej osoby, którego nieodzownym elementem materialnym jest darowanie lub co najmniej złagodzenie sankcji karnoprawnych lub konsekwencji ich zastosowania<sup>893</sup>.

---

<sup>892</sup> B. Baran, Prawo łaski w polskim systemie prawnym na tle powszechnym, Sosnowiec 2011, s. 88.

<sup>893</sup> P. Rogoziński, Instytucja ułaskawienia w prawie polskim, Warszawa 2009, s. 317. Ułaskawienie należy odróżnić od amnestii rozumianej jako zbiorowy (generalny, powszechny) akt łaski, łagodzący lub darujący karnoprawne sankcje lub konsekwencje ich zastosowania. Por. m.in. L. Wilk, W sprawie uregulowania i stosowania łaski generalnej, Pal. 2002, nr 5-6, s. 36; A. Murzynowski, Ułaskawienie w Polsce Ludowej,

Ułaskawienie powinno dotyczyć zasadniczo środków reakcji karnej o dużym poziomie dolegliwości, w szczególności kary pozbawienia wolności. Niewykluczone jest stosowanie aktu łaski w przypadku skazanych, wobec których orzeczono środki karne, mogą one bowiem cechować się porównywalnym do kar stopniem represyjności. Do tej grupy środków można zaliczyć z pewnością zakaz prowadzenia pojazdów. W doktrynie podkreśla się, iż celem ułaskawienia jest nadanie poszczególnym aktom represji karnej charakteru sprawiedliwego, humanitarnego i racjonalnego<sup>894</sup>. W przypadku obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów jego długotrwałość, suma konsekwencji i cierpienia, jakie doświadcza skazany, powoduje zagrożenie, że cele reakcji karnej na popełnione przestępstwo komunikacyjne przekroczą pewien poziom, powyżej którego zakaz stanie się środkiem nieuzasadnionej represji, pozbawionym takich wartości jak sprawiedliwość, humanitaryzm, czy też racjonalność<sup>895</sup>. Zastosowanie aktu łaski może być podyktowane zbyt dużą rygorystycznością przepisów prawno-karnych nieprzystających dla danego szczególnego wypadku<sup>896</sup>. Trudno jednak wyobrazić sobie, że Prezydent RP zdecyduje się na ułaskawienie dotyczące wyłącznie zakazu prowadzenia pojazdów, zwłaszcza że tryb obligatoryjny tego środka karnego odnosi się do szczególnej z punktu widzenia polityki kryminalnej grupy sprawców przestępstw komunikacyjnych, którzy byli w chwili czynu w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego lub zbiegli z miejsca określonego zdarzenia. Ułaskawienie w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów (jak zakłada istota tej instytucji), musi ograniczać się do incydentalnych, wyjątkowych spraw, w których zastosowanie aktu łaski będzie ostatecznością. Jeśli chodzi o zakaz prowadzenia pojazdów zakres ingerencji ułaskawieniowej może przybrać formę: darowania całkowitego (*agratiatio*), obejmującego cały orzeczony środek karny albo darowania częściowego, dotyczącego części środka

---

Warszawa 1965, s. 7, 9-14; J. Bednarzak, *Amnestia*, Warszawa 1965, s. 8-9. W polskim systemie prawa brak jest regulacji umożliwiającej w drodze amnestii darowanie lub złagodzenie orzeczonych środków reakcji na popełnione przestępstwo. W okresie PRL jednak wydanych zostało kilka aktów amnestyjnych w formie ustawy sejmowej lub dekretu Rady Państwa, u podstaw których leżały względy polityczno-kryminalne, w szczególności dążenie do złagodzenia skutków zbyt surowych skazań. Miały one różny zakres i z reguły ograniczały się do darowania prawomocnie orzeczonych kar zasadniczych. Wyjątek stanowiła ustawa z dnia 21.7.1983 r. o amnestii (Dz. U. Nr 39, poz. 177), która aktem łaski generalnej objęła także określone kary dodatkowe, w tym zakaz prowadzenia pojazdów. Szerzej na ten temat, zob. A. Marek, *Prawo karne. Część ogólna*, Warszawa 1992, s. 369-371; tenże, *Prawo karne. Zagadnienia teorii i praktyki*, Warszawa 1997, s. 369-371; K. Łucarz, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 224.

<sup>894</sup> A. Murzynowski, *Ułaskawienie w Polsce Ludowej*, Warszawa 1965, s. 44-63.

<sup>895</sup> B. Baran, *Prawo łaski w polskim systemie prawnym...*, s. 91-92.

<sup>896</sup> M. Snitko-Pleszko, *Instytucja ułaskawienia (uwagi de lege lata i postulaty de lege ferenda)*, PiP 2007, nr 1, s. 46.

pozostałej do odbycia, bądź też złagodzenia zakazu przez obniżenie jego wysokości (*mitigatio poenae ex capite gratiae*)<sup>897</sup>.

### **§5. Zmiana orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów na zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową**

Nowela z 20 marca 2015 r. wprowadziła do kodeksu karnego wykonawczego art. 182a, który zawiera nieznanne dotychczas w polskim systemie prawa, innowacyjne rozwiązanie. Zgodnie z treścią art. 182a § 1 k.k.w.: „Jeżeli zakaz prowadzenia pojazdów był wykonywany przez okres co najmniej połowy orzeczonego wymiaru, a w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego na podstawie art. 42 § 3 lub 4 Kodeksu karnego przez okres co najmniej 10 lat, sąd może orzec o dalszym wykonywaniu tego środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową, o której mowa w art. 2 pkt 84 ustawy z dnia 20.6.1997 r.- Prawo o ruchu drogowym, jeżeli postawa, właściwości i warunki osobiste sprawcy oraz zachowanie w okresie wykonywania środka karnego uzasadniają przekonanie, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę nie zagraża bezpieczeństwu w komunikacji. Przepis art. 182 § 1 stosuje się odpowiednio”. W przypadku orzeczenia sądu o dalszym wykonywaniu środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową, zakazu tego nie stosuje się w sytuacji, gdy chodzi o prowadzenie pojazdów wykorzystywanych do nauki jazdy i egzaminowania, jeżeli skazany jest osobą szkoloną lub egzaminowaną w trybie przewidzianym przepisami ustawy z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami lub ustawy z dnia 6.9.2001 r. o transporcie drogowym (art. 182a § 2 k.k.w.).

Dopuszczalność zmiany orzeczonego środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów na zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową zależy od spełnienia łącznie dwóch warunków:

- 1) formalnego- związanego z okresem wykonywania zakazu, który musi upłynąć, tj. co najmniej połowa okresu orzeczonego wymiaru albo co najmniej 10 lat w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego dożywotnio na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k.;
- 2) materialnego- ocenie postawy, właściwości i warunków osobistych sprawcy oraz zachowania w okresie wykonywania środka karnego, przy czym wszystkie te okoliczności

---

<sup>897</sup> Por. m.in. P. Rogoziński, Instytucja ułaskawienia w prawie polskim..., s. 317; R.A. Stefański, Ułaskawienie w nowych uregulowaniach, Prok. i Pr. 1997, nr 9, s. 28-29; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 223.

powinny uzasadniać przekonanie, że prowadzenie pojazdu przez sprawcę nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa w komunikacji.

Zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową dotyczy osób skazanych, których czasowa eliminacja z ruchu na skutek orzeczonego zakazu miała zasadnicze podłoże w zagrożeniu dla bezpieczeństwa ruchu związanym ze stanem nietrzeźwości. Zastosowanie możliwości przewidzianej w art. 182a k.k.w. jest dla skazanego sprawcy przestępstwa komunikacyjnego swoistą nagrodą za „dobre sprawowanie” w czasie wykonywania części orzeczonego wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów. Sąd musi powziąć przekonanie, że pomimo dopuszczenia takiej osoby do udziału w ruchu, bezpieczeństwo innych jego uczestników nie będzie zagrożone. Warunek formalny, który polega na upływie pewnego okresu wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów, umożliwia poddanie zachowania sprawcy weryfikacji. Pozytywna diagnoza sprowadza się do uznania, że udział sprawcy w ruchu komunikacyjnym w charakterze osoby prowadzącej pojazdy mechaniczne wyposażone w blokadę alkoholową, z dużym prawdopodobieństwem nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa w komunikacji.

Warunki wymienione w art. 182a § 1 k.k.w. są zbliżone do stawianych przed instytucją z art. 84 k.k., tj. możliwością skrócenia okresu wykonywania środków karnych. W przypadku orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 2 k.k. brzmienie art. 84 § 2 k.k. jednoznacznie przesądza o wykluczeniu możliwości przedterminowego uznania tego środka za wykonany. Środek karny określony w art. 42 § 2 k.k. z reguły dotyczy sprawców przestępstw komunikacyjnych będących w stanie nietrzeźwości, zatem jedynym dopuszczalnym sposobem wcześniejszego prowadzenia pojazdów objętych zakresem zakazu, po upływie połowy okresu orzeczonego wymiaru, jest jego zmiana na zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową<sup>898</sup>. Inna sytuacja przedstawia się z orzeczonym dożywotnio zakazem prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Dożywotni środek karny może zgodnie z art. 84 § 2a k.k. zostać skrócony, gdy był wykonywany w stosunku do skazanego przynajmniej 15 lat, a skazany ten przestrzegał porządku prawnego i nie zachodzi obawa ponownego popełnienia przestępstwa podobnego do tego, za które orzeczono środek karny. W doktrynie wskazuje się, iż „w praktyce regułą powinno być wyłączenie z zakazu uprawnień do prowadzenia pojazdów z blokadą

---

<sup>898</sup> R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 280.

alkoholową, a następnie, po pozytywnej ocenie zachowania się skazanego w tym okresie, uznanie środka za wykonany”<sup>899</sup>.

Możliwość określona w art. 182a k.k.w. stanowi alternatywę wobec całościowego wykonania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych o zakresie przedmiotowym wynikającym z orzeczenia sądu. W obu przypadkach silnie akcentowana jest funkcja zabezpieczająca zakazu prowadzenia pojazdów, jednakże w razie zastosowania przez sąd możliwości wskazanej w art. 182a k.k.w., sprawcę przestępstwa komunikacyjnego dopuszcza się warunkowo do uczestnictwa w ruchu komunikacyjnym przed upływem okresu, na jaki został orzeczony środek karny. Jedynym ograniczeniem jest konieczność zainstalowania blokady alkoholowej, która w myśl art. 2 pkt 84 p.r.d. oznacza: „urządzenie techniczne uniemożliwiające uruchomienie silnika pojazdu silnikowego i pojazdu szynowego, w przypadku gdy zawartość alkoholu w wydychanym przez kierującego powietrzu wynosi co najmniej 0,1 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup>”. Działanie blokady alkoholowej polega zatem na unieruchomieniu silnika pojazdu do czasu kiedy kierowca wykona test na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu przez kilka sekund przez ustnik jednostki pomiarowej (analizatora oddechu)<sup>900</sup>. Negatywny wynik takiego testu pozwala na uruchomienie silnika i podjęcie jazdy, zaś pozytywny blokuje podjęcie dalszych czynności aż do momentu, gdy wynik osiągnie wartość mniejszą niż 0,1 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza.

Blokada alkoholowa przedstawia istotne walory zabezpieczające, zapewniając ochronę innych uczestników ruchu przed udziałem w nim osób mających skłonności do prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości. Zastosowanie rozwiązania określonego w art. 182a k.k.w. prowadzi do zawężenia zakresu zakazu prowadzenia pojazdów wobec skazanego, który dzięki temu może aktywnie uczestniczyć w ruchu drogowym jako osoba prowadząca pojazdy objęte zakresem nałożonego zakazu pod warunkiem, że będą one wyposażone w blokadę alkoholową.

Idea przyświecająca wprowadzeniu rozwiązania ujętego w art. 182a k.k.w. zasługuje na aprobatę- jest to dość skuteczny sposób zwalczania występowania zjawiska nietrzeźwości w ruchu drogowym, stosowany z powodzeniem w wielu krajach<sup>901</sup>. Jednakże sam przepis art. 182a k.k.w. został źle sformułowany, nastroczając wielu problemów interpretacyjnych. W oparciu o jego literalne brzmienie można dojść do wniosku, iż alternatywa w postaci zakazu

---

<sup>899</sup> R.A. Stefański, Zmiana zakresu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w postępowaniu wykonawczym, PnD 2015, nr 8, s. 43; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 284.

<sup>900</sup> F. Ciepły, Kilka uwag na temat obowiązku stosowania blokady alkoholowej, PnD 2014, nr 10, s. 6.

<sup>901</sup> Blokada alkoholowa została wprowadzona w sześciu państwach Unii Europejskiej: Belgii, Francji, Holandii, Danii, Finlandii i Szwecji.

prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową, dotyczy również osób, wobec których orzeczono fakultatywnie środek karny zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 1 k.k. Taki sprawca w chwili dokonywania przestępstwa komunikacyjnego był trzeźwy, nie ma zatem podstaw domniemywać, że nadużywa alkoholu przez co stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Nieracjonalne byłoby stosowanie wówczas możliwości z art. 182a k.k.w., gdyż przepis ten w założeniu miał ograniczyć ryzyko udziału w ruchu osób, których problemem jest skłonność do zasiadania za kierownicą pojazdu w stanie nietrzeźwości<sup>902</sup>. W przypadku sprawcy, wobec którego orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 1 k.k., zmiana jego treści po wykonaniu połowy okresu tego środka karnego, przekształcając go w zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową, nie będzie żadną dolegliwością, a jedynie sposobem na wcześniejszy powrót za kierownicę. Przykładowo, jeżeli sąd zastosuje zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres 1 roku, wówczas w myśl art. 182a § 1 k.k.w. po upływie połowy okresu wykonywania zakazu, tj. sześciu miesiącach, będzie miał możliwość ubiegania się o zamianę środka karnego na zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową. Oczywiście absurdem byłoby stosowanie takiego rozwiązania i chociaż sprawca spełnia ku temu warunki, fakultatywność daje sądowi możliwość podjęcia racjonalnej decyzji, a zarazem sprzeciwienia się instalacji blokady alkoholowej w samochodach osób, które dopuściły się przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, nie będąc jednak w stanie nietrzeźwości.

Zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową nie jest samodzielnym bytem, gdyż możliwość zastosowania tego środka ustawodawca uzależnia od uprzedniego orzeczenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów i wykonywania go przez określony okres- co najmniej połowę orzeczonego wymiaru, a w przypadku dożywotniego zakazu- co najmniej 10 lat. Czas trwania zakazu prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową jest skoordynowany z czasem trwania orzeczonego uprzednio zakazu, stanowiąc jego kontynuację. Zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową obowiązuje tym samym do końca okresu wymiaru pierwotnego zakazu. W sytuacji, gdy sąd orzekł zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio (art. 42 § 3 lub 4 k.k.), powstaje wątpliwość do kiedy dokładnie ma obowiązywać ten zakaz zamieniony na zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową. Ustawodawca milczy na ten temat, dlatego wydaje się, iż w takich

---

<sup>902</sup> R.A. Stefański, Skrócenie okresu zakazu..., s. 247.

przypadkach z uwagi na dożywotni charakter pierwotnego zakazu również zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową będzie bezterminowy.

Zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową jako zawężona, łagodniejsza forma wykonywania orzeczonego zakazu, nie jest ostateczna, ma charakter jedynie warunkowy. Sąd może bowiem zgodnie z art. 182a § 3 k.k.w. orzec o uchyleniu sposobu wykonywania zakazu w tej postaci w sytuacji, gdy skazany rażąco naruszył porządek prawny w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności popełnił przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Decyzja sądu w tym zakresie jest wydawana w formie postanowienia, na które przysługuje zażalenie (art. 182a § 4 k.k.w.). Ustawodawca nie definiuje pojęcia „porządek prawny”, chociaż pomocne jest dookreślenie, że dotyczy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Osoby skazane, wobec których zastosowano zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową wprawdzie mogą prowadzić pojazdy objęte zakazem pod warunkiem zachowywania trzeźwości, jednakże są narażone na szczególną obserwację pod kątem przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu, a wszelkie ich naruszenia, które w ocenie zostaną uznane za „rażące”, mogą przesądzić o cofnięciu zmiany zakazu dokonanej na podstawie art. 182a § 1 k.k.w. W literaturze przez rażące naruszenie porządku prawnego rozumie się takie niestosowanie się do obowiązujących przepisów ruchu drogowego, które jest oczywiste oraz godzi w zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>903</sup>. Dla sprawcy konsekwencje negatywnego zachowania w czasie wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową, okazują się dotkliwe, gdyż następuje powrót do punktu wyjściowego, tym samym musi odbyć w całości orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych. Może być to dla osoby skazanej szczególnie trudne, zważywszy że przez pewien okres mogła legalnie prowadzić tego rodzaju pojazdy, chociaż wyposażone w blokadę alkoholową.

Powstaje pytanie- czym jest *de facto* zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową? Organem decyzyjnym jest sąd, który „może orzec o dalszym wykonywaniu tego środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową”. Wbrew temu co może sugerować użycie w art. 182a § 1 k.k.w. słów „w postaci zakazu”, zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową nie jest raczej nową postacią zakazu prowadzenia pojazdów, ani tym bardziej jakimś nowym środkiem karnym. Analiza treści art. 182a § 1 k.k.w. prowadzi do następujących wniosków: sąd musiał uprzednio wydać prawomocny wyrok skazujący, w

---

<sup>903</sup> R.A. Stefański, Zmiana zakresu zakazu..., s. 47.



którym orzekł zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, następnie był on wykonywany przez pewien okres- co najmniej połowę orzeczonego wymiaru, a w przypadku dożywotniego zakazu- co najmniej 10 lat. Zakaz prowadzenia pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową ma zatem charakter wtórny, jego byt nie jest samodzielny, ale ściśle związany z pierwotnym zakazem. Rozwiązanie ujęte w art. 182a § 1 k.k.w. oznacza pewną modyfikację orzeczonego wcześniej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na etapie postępowania wykonawczego. Jej istota sprowadza się do ograniczenia zakresu przedmiotowego zakazu do pojazdów mechanicznych, które nie będą miały zamontowanej blokady alkoholowej<sup>904</sup>. Prowadzenie pojazdów bez takiej blokady stanowi wówczas przestępstwo niestosowania się do sądowego zakazu stypizowane w art. 244 k.k.

W doktrynie zwraca się uwagę na różnego rodzaju problemy praktyczne związane ze stosowaniem blokady alkoholowej, w tym m.in. faktyczna dostępność i koszt zakupu, instalacji i kalibracji urządzenia, skuteczność zabezpieczeń przed obchodzeniem funkcji urządzenia oraz instalacja w pojazdach szynowych<sup>905</sup>. Kwestie dotyczące montażu i korzystania z opcji blokady alkoholowej zostały uregulowane przede wszystkim w ustawie- Prawo o ruchu drogowym. Pojęcie „kalibracja blokady alkoholowej” zdefiniowano w art. 2 pkt 85 p.r.d., oznacza ono „ogół czynności służących wzorcowaniu blokady alkoholowej oraz regulacji tego urządzenia w sposób umożliwiający spełnienie wymagania, o którym mowa w art. 2 pkt 84.” Konieczne jest uzyskanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym w zakresie wyposażenia pojazdu w blokadę alkoholową (art. 3 pkt 3a p.r.d.). Dokument potwierdzający dokonaną kalibrację blokady alkoholowej jest wystawiany przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela (art. 3 pkt 4a p.r.d.). Blokada alkoholowa może zostać zamontowana w pojazdach silnikowych lub pojazdach szynowych. Kalibrację blokady alkoholowej trzeba wykonywać co 12 miesięcy, zaś pierwszą kalibrację dokonuje się przed montażem urządzenia w pojeździe (art. 66 ust. 1e p.r.d.).

Zakaz prowadzenia pojazdów jest środkiem reakcji prawnokarnej silnie ingerującym w prawa i wolności jednostki, nieraz w odczuciu sprawcy stanowi najbardziej surową konsekwencję popełnionego przestępstwa komunikacyjnego. Wszelkie próby poszukiwania instrumentów, które z jednej strony zmierzałyby do skuteczniejszej ochrony bezpieczeństwa w komunikacji, z drugiej zaś nie prowadziły do nadmiernej represji karnej, należy ocenić jako

---

<sup>904</sup> Zob. R.A. Stefański, Skrócenie okresu zakazu..., s. 235-236 i s. 246-248; tenże, Zmiana zakresu zakazu..., s. 38; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 279.

<sup>905</sup> Por. F. Cieply, Kilka uwag na temat..., s. 5-19.

korzystne z punktu widzenia polityki kryminalnej. Można jedynie postawić pytanie- dlaczego sprawcy przestępstw komunikacyjnych popełnionych w stanie nietrzeźwości stawiani są w lepszej sytuacji od osób, które dopuściły się analogicznych czynów, ale pod wpływem środków odurzających? Jakiegokolwiek zaburzenia czynności psychomotorycznych u osoby prowadzącej pojazd niezależnie od ich pochodzenia (spożycie alkoholu lub innej substancji psychoaktywnej), mogą mieć katastrofalne skutki łącznie ze zdarzeniami z ofiarami śmiertelnymi. Wprowadzone w art. 182a k.k.w. rozwiązanie ogranicza się do przeciwdziałania uczestniczenia w ruchu sprawców mających problem z alkoholem, pomijając całkowicie czynnik zagrożenia związany z innymi substancjami wywołującymi stan odurzenia, równie groźnymi dla bezpieczeństwa ruchu jak alkohol<sup>906</sup>.

---

<sup>906</sup> Por. R.A. Stefański, Skrócenie okresu zakazu..., s. 247; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 281-282; D. Mieczkowska, Walka z nietrzeźwością w ruchu..., s. 17.

## Rozdział V.

### Dyrektywy sądowego wymiaru środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów

#### §1. Ogólne dyrektywy sądowego wymiaru środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów

Kodeks karny nie zawiera przepisów, które określają w sposób bezpośredni dyrektywy wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów. Kluczowe znaczenie odgrywa art. 56 k.k., który stanowi, że określone w art. 53, art. 54 § 1 i art. 55 k.k. zasady i dyrektywy sądowego wymiaru kary „stosuje się odpowiednio do orzekania innych środków przewidzianych w tym kodeksie”<sup>907</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów zgodnie z brzmieniem art. 39 pkt 3 k.k. należy do kategorii środków karnych. W doktrynie zwraca się uwagę na występujące podobieństwa między karami i środkami karnymi, stanowiącymi jednakowo przewidziane w przepisach prawa karnego środki reakcji na popełnione przestępstwo<sup>908</sup>. Zdaniem M. Szewczyk podział na kary i środki karne ma charakter formalny, znajduje uzasadnienie bardziej w tradycji legislacyjnej niż w rzeczywistych różnicach merytorycznych<sup>909</sup>.

Środki karne są zdolne (choć w różnym stopniu) do pełnienia funkcji penalnych przewidzianych dla kar. Specyfika poszczególnych środków karnych oraz przesłanki stosowania, wymuszają potrzebę zapewnienia pewnej autonomii przy ustalaniu ich wymiaru. Ustawodawca słusznie nie zakłada jedynie bezpośredniego zastosowania do środków karnych zasad i dyrektyw wymiaru kary, gdyż nie zawsze mają one proste przełożenie na kształtowanie wymiaru środków karnych. Stosowanie regulacji art. 53, art. 54 § 1 i art. 55 k.k. w przypadku środków karnych ma charakter „odpowiedni”<sup>910</sup>. W doktrynie zwrot ten

---

<sup>907</sup> Por. m.in. Wyrok SA w Katowicach z dnia 27.10.2005 r., II AKa 239/05, LEX nr 183817.

<sup>908</sup> Z. Sienkiewicz, Kilka refleksji o dyrektywach wymiaru środków karnych, (w:) Zagadnienia teorii i nauczania prawa karnego. Kara łączna. Księga Jubileuszowa Profesor Marii Szewczyk, red. W. Górowski, P. Kardas, T. Sroka, Warszawa 2013, s. 289.

<sup>909</sup> M. Szewczyk, System środków karnych w projekcie nowego prawa karnego, (w:) Problemy kodyfikacji prawa karnego. Księga ku czci Profesora M. Cieślaka, red. S. Waltoś, Kraków 1993, s. 153-154; też, Kilka uwag na temat funkcji środków karnych na tle obowiązującego kodeksu karnego, (w:) W kręgu teorii i praktyki prawa karnego. Księga poświęcona pamięci Profesora Andrzeja Wąska, Lublin 2005, s. 356.

<sup>910</sup> W piśmiennictwie wskazuje się, iż chodzi w tym przypadku zarówno o bezpośrednie stosowanie przepisów wymienionych w art. 56 k.k. do środków karnych, bądź też jedynie pośrednie stosowanie, zatem stosowanie tych przepisów biorąc pod uwagę specyfikę poszczególnych środków. Może zdarzyć się sytuacja, iż przepisy art. 53, art. 54 § 1 i art. 55 k.k. w ogóle nie będą miały zastosowania, gdy szczególny charakter środka karnego uniemożliwi skorzystanie z takiego rozwiązania. Por. Z. Sienkiewicz, (w:) M. Kalitowski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz, Tom II, Gdańsk 1999, s. 107; też (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz. Tom I, Gdańsk 2005, s. 537.

tłumaczy się jako konieczność uwzględniania istoty oraz specyficznych funkcji danego środka karnego<sup>911</sup>. Według poglądu A. Marka sformułowanie „odpowiednie stosowanie” oznacza niewątpliwie stosowanie ogólnych dyrektyw i zasad wymiaru kary, biorąc jednocześnie pod uwagę regulacje zawarte w przepisach o stosowaniu poszczególnych środków karnych, które należy traktować jako *legi specialis* w stosunku do przepisów ogólnych. „Odpowiednie stosowanie” zasad i dyrektyw wymiaru kary przy orzekaniu środków karnych, to ustalenie takiego wymiaru tych środków, który najpełniej będzie realizować cele kary wskazane zarówno przez dyrektywy ogólne (art. 53 § 1 k.k.), jak i szczególne (wychowawcze oddziaływanie wobec sprawców młodocianych i nieletnich- art. 54 § 1 k.k.)<sup>912</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów jest specyficznym środkiem reakcji prawnokarnej, ściśle związanym z przestępczością komunikacyjną. Zasadniczo orzeczenie zakazu ma na celu eliminację z ruchu sprawcy przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Funkcja zabezpieczająco-ochronna w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów jest szczególnie widoczna, co nie zmienia faktu, iż środek ten może pełnić ponadto inne funkcje penalne. W jakim zakresie zatem zasady i dyrektywy wymiaru kary określone w art. 53, art. 54 § 1 i art. 55 k.k. mają zastosowanie w przypadku środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów?

Na wstępie należy syntetycznie określić czym są zasady i dyrektywy wymiaru kary oraz jaka jest ich rola przy oznaczaniu środków reakcji prawnokarnej na popełnione przestępstwo. Warto przywołać definicję sformułowaną przez M. Melezini, która stwierdza, że „zasady sądowego wymiaru kary są to reguły o charakterze normatywnym, które swym zakresem obejmują węzłowe problemy związane z wymiarem kary i które muszą być w pełni przestrzegane w procesie konkretyzacji wymiaru kary, jako że określają nieprzekraczalne granice sądowego wymiaru kary”<sup>913</sup>. Znaczenie zasad sądowego wymiaru kary jest bardzo istotne, gdyż ich treść obejmuje podstawowe wartości o charakterze aksjologicznym, które

---

<sup>911</sup> Por. m.in. W. Wróbel, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom I. Komentarz do art. 1-116 k.k., red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 793; Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 537; N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2007, s. 416; V. Konarska-Wrzošek, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 385; R. Hałas, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2015, s. 453; W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 86.

<sup>912</sup> A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2005, s. 235.

<sup>913</sup> M. Melezini, Zasady sądowego wymiaru kary, (w:) System Prawa Karnego. Tom 5. Nauka o karze. Sądowy wymiar kary, red. T. Kaczmarek, Warszawa 2015, s. 162.

przyjmuje obowiązujący system prawa karnego<sup>914</sup>. Zdaniem V. Konarskiej-Wrzosek zasady rozstrzygają kwestie natury ogólnej dotyczące wymiaru kary, na których opiera się każdy bez wyjątku jednostkowy akt wymiaru kary, abstrahujące od okoliczności sytuacyjnych danej sprawy, a także niezwiązane bezpośrednio z wyborem oraz dawkowaniem kar i środków karnych w indywidualnych przypadkach<sup>915</sup>. Do zasad sądowego wymiaru kary, które zostały ujęte w kodeksie karnym, zalicza się:

- zasadę względnej swobody sądu przy wymiarze kary (art. 53 k.k.);
- zasadę indywidualizacji kary (art. 55 k.k.);
- zasadę oznaczoności kar i środków karnych;
- zasadę humanitaryzmu (art. 3 k.k.)
- zasadę zaliczania rzeczywistego pozbawienia wolności na poczet orzeczonej kary oraz okresu faktycznego stosowania nieizolacyjnych środków zapobiegawczych na poczet orzeczonych środków karnych (art. 63 k.k.)<sup>916</sup>.

Obok zasad sądowego wymiaru kary sąd zobowiązany jest do przestrzegania i realizowania w jednostkowym akcie wymiaru kary kierunkowych dyrektyw<sup>917</sup>. Dyrektywy wymiaru kary definiuje się jako „ustawowe wskazania ukierunkowujące sąd- w ramach przyznanej mu uznaniowości i swobody decyzji- w kwestii wyboru rodzaju kar i środków karnych oraz ich wysokości na gruncie indywidualnego przypadku, których zadaniem jest zagwarantowanie realizacji założonych w danym systemie prawa celów stawianych przed karą”<sup>918</sup>. W doktrynie zwraca się uwagę, iż zasady mają charakter jednoznacznych reguł, określających nieprzekraczalne granice sądowego wymiaru kary, nie przewidujące żadnej uznaniowości<sup>919</sup>. Dyrektywy z kolei wskazują jedynie pewne cele, które należy realizować przy wyborze rodzaju oraz wymiaru środków penalnych, zmierzając w kierunku najefektywniejszego ich spełnienia w granicach wyznaczonych przez ustawowe zagrożenie,

---

<sup>914</sup> M. Królikowski, S. Żółtek, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 248-249.

<sup>915</sup> V. Konarska-Wrzosek, Dyrektywy wyboru kary w polskim ustawodawstwie karnym, Toruń 2002, s. 50-51; taż, (w:) Kodeks karny..., s. 363-364.

<sup>916</sup> Zob. m.in. V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 364-365; M. Melezini, Zasady sądowego wymiaru kary..., s. 163; W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne, Kraków 2010, s. 500-501; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 736. Por. także Wyrok SA w Warszawie z dnia 15.2.2013 r., II AKa 367/12, Legalis nr 739627.

<sup>917</sup> W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne..., s. 495.

<sup>918</sup> V. Konarska-Wrzosek, Dyrektywy wyboru kary..., s. 73. Por. także K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1-116 Kodeksu karnego, Kraków-Zakamycze 1998, s. 407; tenże, Dyrektywy sądowego wymiaru kary, Warszawa 1964, s. 16; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 733; M. Melezini, Zasady sądowego wymiaru kary..., s. 162; V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 365.

<sup>919</sup> V. Konarska-Wrzosek, Dyrektywy wyboru kary..., s. 49.

jak również zasady wymiaru kar i innych środków prawnokarnych<sup>920</sup>. Dyrektywy wymiaru kary dzieli się na: dyrektywy ogólne, mające zastosowanie do wszystkich kar i środków o charakterze penalnym oraz dyrektywy szczególne, dotyczące poszczególnych rodzajów kar (środków karnych), a także określonych kategorii sprawców, bądź rodzajów przestępstw<sup>921</sup>. Nie ulega jednak wątpliwości, że dyrektywy oraz zasady ujęte przede wszystkim w kodeksie karnym, odgrywają bardzo istotną rolę w racjonalnej konkretyzacji sankcji karnej w jednostkowym przypadku wobec sprawcy przestępstwa.

W art. 53 § 1 *in principio* k.k. została wyrażona zasada względnej swobody sądu przy wymiarze kary. Istotę tej zasady ujęto w ten sposób, że „Sąd wymierza karę według swojego uznania, w granicach przewidzianych przez ustawę (...)”<sup>922</sup>. Sąd przy orzekaniu nie jest związany żadnym aktem normatywnym o randze niższej niż ustawa<sup>923</sup>. Swoboda sądu przy wymiarze kary nie może być z jednej strony zupełnie nieograniczona, gdyż wówczas mogłaby zamienić się w dowolność, z drugiej zaś strony nie może doznawać zbytniego skrepowania<sup>924</sup>. Zasada względnej swobody sądu wiąże się bezpośrednio z konstytucyjnymi zasadami: niezależności sądów (art. 175 ust. 1 Konstytucji RP) oraz niezawisłości sędziowskiej (art. 178 ust. 1 Konstytucji RP). W doktrynie wskazuje się, iż zasada swobodnego uznania sądu przy wymiarze środków karnych oznacza, że sąd ma możliwość wyboru rodzaju i rozmiaru (czasu trwania i wysokości) środka karnego, a także możliwość decydowania o tym czy w konkretnej sprawie zastosować środek karny, czy też zrezygnować z jego orzeczenia, bądź poprzestać na orzeczeniu jednego środka karnego, czy ewentualnie kumulatywnie zastosować kilka środków karnych<sup>925</sup>.

W przypadku zakazu prowadzenia pojazdów zakres swobodnej oceny sędziowskiej został przez ustawodawcę zakreślony wąsko. Kolejne nowelizacje kodeksu karnego

---

<sup>920</sup> Por. W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne..., s. 495; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 733;

<sup>921</sup> W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne..., s. 496.

<sup>922</sup> Sąd Apelacyjny w Lublinie w wyroku z dnia 3.11.1999 r. (II AKa 170/99, Przegląd orzecznictwa SA w Lublinie 1999, nr 10, s. 32-33) trafnie zwrócił uwagę, iż „Artykuł 53 § 1 k.k. przyznaje sądowi swobodne uznanie w wymiarze kary lub środka karnego, w granicach przewidzianych przez ustawę. Nie oznacza to wszak dowolności, ale celowość i racjonalność doboru rodzaju i ukształtowania wymiaru kary w sposób podyktowany limitującą funkcją winy i innymi dyrektywami tzw. sądowego wymiaru kary”.

<sup>923</sup> Por. m.in. V. Konarska-Wrżosek, Dyrektywy wyboru kary..., s. 53-54; taż, (w:) Kodeks karny..., s. 364; Z. Sienkiewicz, (w:) M. Kalitowski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 87; taż, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. M. Bojarski, Warszawa 2012, s. 391; Ł. Pohl, Prawo karne. Wykład części ogólnej, Warszawa 2012, s. 468-469; J. Utrat-Milecki, Pozytywny sens zwrotu „sąd wymierza karę według swojego uznania”, (w:) Zasada proporcjonalności w prawie karnym, red. T. Dukiet-Nagórska, Warszawa 2010, s. 359-361; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. s. 738-739.

<sup>924</sup> S. Hypś, (w:) Prawo karne, red. A. Grzeškowiak, Warszawa 2012, s. 266; R.G. Hałas, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grzeškowiak, K. Wiak, Warszawa 2014, s. 337.

<sup>925</sup> M. Melezini, Granice swobodnego uznania sądu przy wymiarze środków karnych, (w:) Problemy współczesnego prawa karnego i polityki kryminalnej. Księga jubileuszowa Profesor Zofii Sienkiewicz, red. M. Bojarski, J. Brzezińska, K. Łucarz, Wrocław 2015, s. 271.

stopniowo ograniczały swobodę sądu w procesie decydowania o potrzebie zastosowania zakazu oraz ustalania jego wymiaru. Polityka karna nastwiona na zaostrzenie represji karnej w sprawach dotyczących przestępstw komunikacyjnych miała bezpośrednie przełożenie na praktyczną realizację zasady względnej swobody sądu przy wymiarze środków reakcji prawnokarnej. Zasada określona w art. 53 § 1 *in principio* k.k. w obecnym stanie prawnym znajduje całościowe zastosowanie jedynie przy orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 1 k.k. Fakultatywny tryb orzekania tego zakazu umożliwia jego racjonalne kształtowanie. Sąd może w pełni decydować zarówno o celowości orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, jak i o wymiarze tego środka karnego, mając do dyspozycji szerokie „widełki” zakreślone w art. 43 § 1 k.k.

Obligatoryjność orzekania zakazu prowadzenia pojazdów wyłącza swobodę sądu w kwestii oceny celowości zastosowania zakazu w danym przypadku. Spełnienie przesłanek szczególnych zwalnia sąd od rozważenia, jakie dyrektywy sądowego wymiaru kary przemawiają za orzeczeniem tego środka karnego<sup>926</sup>. Sąd zostaje zobligowany do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów nawet wbrew własnemu przekonaniu o niecelowości skorzystania *in concreto* z tego środka reakcji. Orzeczenia w części odnoszącej się do zakazu prowadzenia pojazdów są wydawane mechanicznie, bez głębszej refleksji i uzasadnienia, co godzi w rolę sądów jako organów wymiaru sprawiedliwości oraz niejako przenosi odpowiedzialność za tak podjęte rozstrzygnięcia na ustawodawcę. Oczywiście obligatoryjny tryb zakazu prowadzenia pojazdów rodzi realne niebezpieczeństwo pojawiania się w obrocie prawnym orzeczeń nietrafnych i niesprawiedliwych, które będą całkowicie oderwane od okoliczności sytuacyjnych popełnionego przestępstwa oraz osobowości jego sprawcy. W doktrynie słusznie podkreśla się, iż obligatoryjność niepotrzebnie wiąże sędziego, ograniczając zakres racjonalnej decyzji, prowadząc do orzekania wbrew temu, co dyktuje zasada sprawiedliwości<sup>927</sup>. Według poglądu W. Wróbla ustawa nadmiernie krepująca sąd orzekający może zostać uznana za sprzeczną z Konstytucją RP, uniemożliwiając racjonalne sprawowanie wymiaru sprawiedliwości<sup>928</sup>. Nie jest wskazane realizowanie celów politycznych za pomocą dowolnego kształtowania kompetencji sądów oraz narzucania treści podejmowanych rozstrzygnięć<sup>929</sup>. W doktrynie zauważa się, iż może to doprowadzić do

---

<sup>926</sup> Z. Sienkiewicz, Kilka refleksji o dyrektywach wymiaru..., s. 292.

<sup>927</sup> Por. R.A. Stefański, Nowe środki karne i problem ich spójności z systemem Kodeksu karnego, (w:) Problem prawa karnego z perspektywy jego nowelizacji, Materiały ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego, Toruń 20-22 września 2010 r., red. A. Marek, T. Oczkowski, Warszawa 2011, s. 102-103, 104 i 109.

<sup>928</sup> W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwo komunikacyjne, PiP 2001, nr 7, s. 63-64.

<sup>929</sup> Ibidem, s. 64.

dehumanizacji odpowiedzialności karnej, odrywając wymiar kary od cech indywidualnych skazanego, traktując go jedynie jako jednostkę statystyczną- jednego ze sprawców czynów określonego rodzaju. Dehumanizacja taka może polegać również na tym, że wymiar sprawiedliwości nabierze cech automatyzmu. Wskazuje się ponadto, że mniejszy udział sędziego przy orzekaniu kary i kształtowaniu jej wymiaru, skutkuje tym, iż nie czuje się on w pełni odpowiedzialny za tę część wyroku<sup>930</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów, o którym mowa w art. 42 § 2 k.k. chociaż obligatoryjny, pozostawia pewien zakres swobody orzeczniczej. Sąd posiada mianowicie kompetencję dotyczącą określania zakresu przedmiotowego zakazu, mogącego objąć „wszelkie pojazdy”, bądź jedynie „pojazdy określonego rodzaju”. Jest ponadto władny do ustalenia wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów, który musi oscylować w granicach od 3 lat do 15 lat. Nowelizacja z 20 marca 2015 r. zawężyła i w tym przypadku granice swobodnego uznania sądu, wprowadzając odrębną i co należy podkreślić- wyższą dolną granicę obligatoryjnego terminowego zakazu prowadzenia pojazdów, ustalając ją na poziomie nie krótszym niż 3 lata. W przypadku fakultatywnego zakazu prowadzenia pojazdów (art. 42 § 1 k.k.) jego dolna granica wymiaru jest znacznie łagodniejsza- wynosi 1 rok.

W całkowitej sprzeczności z kodeksową koncepcją środków karnych pozostaje zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekany dożywotnio (art. 42 § 3 i 4 k.k.)<sup>931</sup>. Zasada względnej swobody sądu przy wymiarze kar i środków karnych w razie orzeczenia tego zakazu ulega całkowitemu wyłączeniu. Ustawodawca narzuca sądowi gotowe rozstrzygnięcie, które uzależnia od spełnienia przesłanek wyszczególnionych w art. 42 § 3 lub 4 k.k. Sędziemu orzekającemu w danej sprawie całkowicie odbiera się możliwość wpływania na wymiar kary<sup>932</sup>. Określony bowiem został zarówno wymiar zakazu prowadzenia pojazdów- trwa dożywotnio, jak i zakres przedmiotowy- obejmuje wszelkie pojazdy mechaniczne. Obligatoryjny tryb orzekania dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów znosi potrzebę rozważenia celowości jego orzeczenia, nadając mu szczególnie represyjny charakter, który tylko w niewielkim stopniu niweluje ujęta w art. 42 § 3 k.k. klauzula „wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami” umożliwiająca odstępianie od orzeczenia tego zakazu. Regulacja dożywotniego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze budzi istotne zastrzeżenia z punktu widzenia możliwości stosowania przez sąd zasad i dyrektyw wymiaru kary, a ponadto może

---

<sup>930</sup> L. Gardocki, Kształtowanie polityki karnej drogą ustawodawczą, *Studia Iuridica* 1979, nr VIII, s. 59-63.

<sup>931</sup> Por. R.A. Stefański, *Nowe środki karne...*, s. 109.

<sup>932</sup> M. Melezini, *Środki karne jako instrument...*, s. 119-120.



pozostawać w sprzeczności z konstytucyjnymi zasadami<sup>933</sup>. Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekany dożywotnio jest *de facto* środkiem reakcji o charakterze bezwzględnie oznaczonym, nie zakładającym indywidualnego dostosowywania stopnia ingerencji w dobra jednostki<sup>934</sup>. Dolegliwość tego skądinąd wciąż środka karnego, w mojej opinii nie znajduje w polskim systemie prawa karnego wystarczającego uzasadnienia, a zarazem dalszej racji bytu. Górna granica terminowego zakazu prowadzenia pojazdów ustalona na nieprzekraczalnym poziomie 15 lat, jest i tak bardzo wysoka, umożliwiając długotrwałą eliminację najbardziej groźnych sprawców przestępstw komunikacyjnych.

W przypadku odpowiedzialności karnej ponoszonej przez sprawców przestępstw komunikacyjnych, mających charakter nieumyślny, jest wskazana daleko idąca indywidualizacja wymiaru kary i środków karnych. Niejednokrotnie bowiem zachodzi potrzeba uwzględniania przyczynienia się pokrzywdzonego do popełnienia przestępstwa oraz innych szczególnych okoliczności sytuacyjnych, które mogą znacznie zmniejszać winę sprawcy<sup>935</sup>. W przepisie art. 55 k.k. została ujęta jedna z podstawowych zasad wymiaru kary, tj. zasada indywidualizacji kary<sup>936</sup>, zakładająca że „Okoliczności wpływające na wymiar kary uwzględnia się tylko co do osoby, której dotyczy”<sup>937</sup>. Indywidualizacja oznacza różnicowanie wymiaru kary odrębnie w stosunku do każdego sprawcy<sup>938</sup>, a zatem „dostosowywanie kary w jednostkowym akcie jej wymiaru, do właściwości i warunków osobistych sprawcy”<sup>939</sup>. W sprzeczności z zasadą indywidualizacji stoi wprowadzanie środków reakcji o charakterze obligatoryjnym. Mechanicznego wykonywania przepisów ustawy nie da się pogodzić z ideą wymiaru sprawiedliwości. Orzeczenie sprawiedliwe to takie, które dostosowuje wymiar kary m.in. do cech osobowości konkretnego sprawcy, charakteru jego motywów, sposobu działania, podatności na oddziaływanie prewencyjne kary itd.<sup>940</sup> Nowelizacje odnoszące się do zakazu prowadzenia pojazdów nie tylko ograniczyły swobodę sądu przy ustalaniu jego

<sup>933</sup> M. Melezini, *Zasady sądowego wymiaru kary...*, s. 176-177; R.A. Stefański, *Nowe środki karne...*, s. 109.

<sup>934</sup> P. Burzyński, *Ustawowe określenie sankcji karnej*, Warszawa 2008, s. 194.

<sup>935</sup> R.A. Stefański, *Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów*, Prok. i Pr. 2011, nr 5, s. 8; tenże, *Ustawowe zaostrożenie represji za przestępstwa komunikacyjne*, Prok. i Pr. 2010, nr 7-8, s. 19.

<sup>936</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, *Kodeks karny...*, s. 535.

<sup>937</sup> Do zasady indywidualizacji kary określonej w art. 55 k.k. nawiązują zasady konstytucyjne, w szczególności zasada równości wobec prawa, zobowiązująca do wymierzenia w podobnych okolicznościach podobnych kar, a ponadto zasada godności człowieka, nakazująca traktować każdego człowieka zgodnie z jego indywidualną wartością. Tak zob. *Uzasadnienie rządowego projektu*, s. 136. Por. także, K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do art. 1-116 Kodeksu karnego*, Kraków-Zakamycze 1998, s. 423.

<sup>938</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, *Kodeks karny...*, s. 535. Por. także Wyrok SA w Białymstoku z dnia 15.1.2013 r., II AKa 247/12, KZS 2013, nr 4, poz. 86.

<sup>939</sup> A. Grześkowiak, *Wymiar kary*, (w:) *Prawo karne. Zagadnienia teorii i praktyki*, red. A. Marek, Warszawa 1986, s. 215.

<sup>940</sup> L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 2008, s. 185.

wymiaru, ale również znacząco zawężyły możliwość indywidualizacji, która może być w pełni realizowana wyłącznie na gruncie art. 42 § 1 k.k., przewidującego tryb fakultatywny orzekania zakazu. Grupa sprawców przestępstw komunikacyjnych, która w chwili czynu była w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego, bądź zbiegła z miejsca zdarzenia, podlega szczególnie surowemu traktowaniu, o czym świadczy obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów oraz jego wyższe ramy czasowe. Nie kwestionując zagrożenia, jakie wywołuje dla bezpieczeństwa ruchu aktywność tego rodzaju osób, należy odnieść się krytycznie do generalizowania ich odpowiedzialności karnej i uniemożliwienia sądowi zbadania okoliczności konkretnego przypadku, dzięki czemu decyzja dotycząca zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów będzie nosiła znamię adekwatności i racjonalności. Nieuwzględnianie odmienności indywidualnych przypadków przy obligatoryjnym zakazie prowadzenia pojazdów w konsekwencji może prowadzić do sytuacji, w której orzeczenie będzie cechowało się zbędną *in concreto* represyjnością<sup>941</sup>.

Przy ustalaniu wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów sąd powinien uwzględnić wskazania wynikające z poszczególnych dyrektyw sądowego wymiaru kary. Bardzo ważną rolę odgrywają przy tym dyrektywy sprawiedliwościowe, nakazujące branie pod uwagę współmierność orzekanych środków reakcji do stopnia społecznej szkodliwości czynu sprawcy oraz stopnia jego winy<sup>942</sup>. O wysokim stopniu społecznej szkodliwości danego czynu mogą przesądzać różnorodne okoliczności określone w art. 115 § 2 k.k., przede wszystkim chodzić może o sposób zachowania przestępcy oraz niekiedy bardzo poważne skutki popełnienia przestępstwa komunikacyjnego. Współmierność do stopnia winy również ma istotne znaczenie, zważywszy na fakt, iż zakaz prowadzenia pojazdów orzekany jest z reguły przy przestępstwach nieumyślnych. Szczególne okoliczności sytuacyjne konkretnego przypadku mogą wpłynąć na znaczne zmniejszenie stopnia winy sprawcy, a zarazem spowodować zaniechanie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, bądź zastosowanie zakazu, ale ukształtowanie jego wymiaru w dolnych granicach czasowych<sup>943</sup>.

Należy mieć na uwadze, iż polski ustawodawca przyjął model sankcji względnie oznaczonych, co w praktyce oznacza, że środki reakcji na przestępstwo zostały określone w sposób ramowy i dopiero w każdorazowym akcie wymiaru kary następuje ich

---

<sup>941</sup> Z. Sienkiewicz, O niektórych przejawach zaostrzenia represji karnej, (w:) Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara, Tom I, red. A. Adamski, J. Bojarski, P. Chrzczonowicz, M. Leciak, Toruń 2014, s. 274.

<sup>942</sup> Por. m.in. Wyrok SA w Warszawie z dnia 16.7.2014 r., II AKa 204/14, Legalis nr 1049678; wyrok SA we Wrocławiu z dnia 18.9.2013 r., II AKa 242/13, Legalis nr 999557; wyrok SA w Gdańsku z dnia 5.9.2013 r., II AKa 276/13, KZS 2013, nr 12, poz. 49.

<sup>943</sup> Z. Sienkiewicz, Kilka refleksji o dyrektywach wymiaru..., s. 292.

konkretyzacja<sup>944</sup>. Oznacza to nie tylko odniesienie się do przewidzianej w przepisie części szczególnej k.k. sankcji, ale możliwość wymierzenia kary, którą rozumie się jako suma możliwych konsekwencji prawnych, mogących przybrać formę kary *sensu stricto* (art. 32 k.k.), środka karnego (art. 39 k.k.), bądź środka probacyjnego (art. 66 i 69 k.k.)<sup>945</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów jest orzekany z reguły obok kary, zatem decyzja o orzeczeniu tego środka karnego oraz o ustaleniu jego wymiaru, musi zostać podjęta uwzględniając rodzaj i wysokość orzeczonej kary. W przypadku, gdy zachodzą przesłanki określone w art. 42 § 1 k.k., sąd może kierując się ogólnymi dyrektywami wymiaru kary uznać za wystarczające orzeczenie samej kary. Rodzaj i wysokość wymierzonej kary może dawać podstawę, iż *in concreto* zostaną zrealizowane wskazania ogólnych dyrektyw sądowego wymiaru kary, bez uzasadnionej potrzeby łączenia kary ze środkiem karnym<sup>946</sup>. W piśmiennictwie akcentuje się fakt, iż reakcja karna na popełnione przestępstwo składa się z sumy dolegliwości, którą zawiera kara i środek karny. Cała ta dolegliwość nie może zaś przekroczyć stopnia winy sprawcy oraz musi odpowiadać stopniowi społecznej szkodliwości popełnionego czynu<sup>947</sup>.

Istota zakazu prowadzenia pojazdów polega na czasowej eliminacji z ruchu sprawcy przestępstwa komunikacyjnego. Ważną rolę przy ustalaniu wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów odgrywa zatem dyrektywa prewencji indywidualnej (szczególnej, specjalnej), a więc zorientowanej na osobę sprawcy<sup>948</sup>. Oznacza ona uwzględnianie przy wymiarze tego środka karnego celów zapobiegawczych i wychowawczych, które ma osiągnąć wobec skazanego, tak aby uchronić społeczeństwo przed niebezpieczeństwem ponownego popełnienia przez niego przestępstwa komunikacyjnego<sup>949</sup>. Wyraźnie prewencyjny charakter zakazu prowadzenia pojazdów<sup>950</sup>, został zaakcentowany przez ustawodawcę w treści art. 42 § 1 *in fine* k.k. Przepis ten zakłada, iż orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju jest wskazane „w szczególności, jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji”.

---

<sup>944</sup> W polskim systemie prawa występują pewne odstępstwa od zasady względnej oznaczości sankcji karnej, do których należy bez wątpienia regulacja art. 42 § 4 k.k. Przepis ten bowiem zobowiązuje sąd do bezwzględnego orzeczenia środka karnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio wobec sprawcy, w razie ponownego skazania w warunkach określonych w 42 § 3 k.k. Zob. W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 731.

<sup>945</sup> M. Szewczyk, Kilka uwag na temat środków karnych na tle obowiązującego kodeksu karnego, (w:) W kręgu teorii i praktyki prawa karnego. Księga poświęcona pamięci Profesora Andrzeja Wąska, Lublin 2005, s. 352.

<sup>946</sup> Z. Sienkiewicz, Kilka refleksji o dyrektywach wymiaru..., s. 297.

<sup>947</sup> M. Szewczyk, Kilka uwag na temat środków karnych..., s. 355.

<sup>948</sup> Por. Ł. Pohl, Prawo karne..., s. 444.

<sup>949</sup> R.G. Hałas, (w:) Kodeks karny..., s. 338.

<sup>950</sup> Z. Sienkiewicz, Kilka refleksji o dyrektywach wymiaru..., s. 297.

Realizacja wymienionych w art. 53 § 1 k.k. celów szczególnoprewencyjnych wymaga różnorodnych sposobów oddziaływania wymierzonej kary na sprawcę przestępstwa, przy czym może ono przybrać formę: odstraszenia, uniemożliwienia lub utrudnienia popełnienia kolejnego przestępstwa, a także wychowania sprawcy<sup>951</sup>. Dyrektywa prewencji indywidualnej w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów polega przede wszystkim na pozbawieniu skazanego możliwości znalezienia się w układzie sytuacyjnym, w którym występuje ryzyko ponownego popełnienia przestępstwa komunikacyjnego<sup>952</sup>. Orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów skutkuje oderwaniem sprawcy od udziału w ruchu komunikacyjnym, co w założeniu powinno sprzyjać poprawie bezpieczeństwa innych jego uczestników. Sąd musi poznać osobowość sprawcy, dzięki czemu będzie mógł dokonać trafnej diagnozy w zakresie oddziaływań indywidualnoprewencyjnych. Ocena osoby sprawcy przez pryzmat jej dotychczasowego życia<sup>953</sup>, a także okoliczności popełnionego przestępstwa komunikacyjnego<sup>954</sup>, pozwala na ustalenie czy czyn ten stanowił sytuację nadzwyczajną, przypadek, zbieg nieszczęśliwych okoliczności, czy też sprawca ujawnia w ten sposób postawę lekceważenia porządku prawnego, a dotychczas stosowane środki okazały się bezskuteczne<sup>955</sup>. Jak słusznie podnosi się w literaturze prawidłowe określenie rozmiaru sankcji karnej z uwagi na cele prewencji indywidualnej, jest możliwe wyłącznie wówczas, gdy sąd posiada do dyspozycji szeroki zakres informacji o charakterze osobopoznawczym, dotyczących także środowiska oraz trybu życia sprawcy. Sąd powinien być świadomy rzeczywistych możliwości oddziaływania na sprawcę, a orzekanie uzasadnione realizacją celów indywidualnoprewencyjnych nie może dokonywać się w sferze idealnej<sup>956</sup>. W piśmiennictwie wskazuje się, że prognoza socjalna oraz wybór odpowiedniej kary, to zadania o wiele trudniejsze niż orzekanie co do winy sprawcy czy kwalifikacji prawnej jego czynu,

---

<sup>951</sup> Por. m.in. Z. Sienkiewicz, (w:) *Prawo karne materialne...*, s. 397; V. Konarska-Wrzošek, *Dyrektywy wyboru kary...*, s. 93.

<sup>952</sup> R.A. Stefański, *Prawo karne materialne część ogólna*, Warszawa 2008, s. 308.

<sup>953</sup> Położenie większego nacisku na osiągnięcie zadań wychowawczych i zapobiegawczych jest możliwe tylko w przypadku, gdy popełnione przestępstwo nie wynika z demoralizacji sprawcy, stanowiąc jedynie niechlubny epizod w dotychczasowej pozytywnej linii postępowania sprawcy. Zob. Wyrok SN z dnia 21.7.1976 r., III KR 164/76, OSNPG 1977, nr 3, poz. 19. Por. także M. Budyn-Kulik, (w:) *Prawo karne materialne. Część ogólna*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2011, s. 424; K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, *Kodeks karny...*, s. 42-44.

<sup>954</sup> Ukształtowanie reakcji na popełnione przestępstwo zależy nie tylko od wnikliwej oceny osobowości sprawcy, poznania jego dotychczasowego życia pod kątem ewentualnego naruszania norm prawa karnego, ale również w dużej mierze od charakteru popełnionego czynu, przedmiotu zamachu (ochrony) oraz rozmiarów skutków przestępstwa (przy przestępstwach materialnych). Zob. S. Hyps, (w:) *Prawo karne...*, s. 269.

<sup>955</sup> R.G. Hałas, (w:) *Kodeks karny...*, s. 338.

<sup>956</sup> W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2010, s. 514.

wymagające od sędziego wykazania się wiedzą specjalną z zakresu psychologii, socjologii, pedagogiki, psychiatrii lub nauki o więziennictwie<sup>957</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów należy postrzegać w kategoriach środka prospektywnego, a więc ukierunkowanego na osiągnięcie społecznie użytecznych celów<sup>958</sup>. Orzeczony zakaz ma służyć poprawie skazanego, która polega na wywołaniu takich przeżyć psychicznych, które będą w stanie powstrzymać sprawcę od popełnienia nowego przestępstwa<sup>959</sup>. Wychowawcze oddziaływanie w ramach prewencji indywidualnej może przybrać postać poprawy jurydycznej (minimalny cel), polegającej na zapobieżeniu powrotowi sprawcy na drogę przestępstwa lub poprawy moralnej, nastawionej na całkowite przekształcenie osobowości sprawcy<sup>960</sup>. Poprawę moralną rozumie się jako maksymalistyczny cel, gdyż opiera się na osiągnięciu głębszych przeobrażeń osobowości skazanego, niż tylko powstrzymanie go od popełnienia kolejnych przestępstw<sup>961</sup>. Oznacza przekształcenie osobowości sprawcy i jego postawy życiowej w kierunku pozytywnym, a także zmianę zachowania sprawcy na prospołeczne ze względu na wewnętrzną akceptację obowiązujących norm prawnych<sup>962</sup>. Efekt wychowawczy zostanie osiągnięty, jeżeli osoba skazana będzie przejawiała krytyczny stosunek do własnego czynu oraz do popełniania przestępstw w ogóle<sup>963</sup>.

W przypadku orzekania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów sąd nigdy nie może tracić z pola widzenia celów wychowawczych, chociaż nierzadko ich realizacja wydaje się *in concreto* nierealna. Uwzględnienie celów zapobiegawczych i wychowawczych musi wystąpić w każdorazowym wymiaru kary, przy czym może to nastąpić w różnych proporcjach<sup>964</sup>. Czasowa eliminacja z ruchu skazanego powinna skłonić go do pewnych refleksji, oceny i przewartościowania dotychczasowej postawy jako uczestnika ruchu<sup>965</sup>. Ważne jest ugruntowanie bardziej odpowiedzialnej postawy za własne zachowanie, które może mieć katastrofalny wpływ, np. w postaci wypadku drogowego z ofiarami śmiertelnymi.

---

<sup>957</sup> T. Kaczmarek, Ogólne dyrektywy sądowego wymiaru kary jako problem kodyfikacyjny, (w:) Nauka o karze. Sądowy wymiar kary. Tom 5. System Prawa Karnego, red. T. Kaczmarek, Warszawa 2015, s. 241-242.

<sup>958</sup> Ł. Pohl, Prawo karne..., s. 444.

<sup>959</sup> T. Kaczmarek, Ogólne dyrektywy sądowego wymiaru..., s. 245.

<sup>960</sup> R.A. Stefański, Prawo karne materialne..., s. 308.

<sup>961</sup> T. Kaczmarek, Ogólne dyrektywy sądowego wymiaru..., s. 245.

<sup>962</sup> V. Konarska-Wrzosek, Dyrektywy wyboru kary..., s. 93-94. Zob. także m.in. A. Krukowski, Prewencja indywidualna jako naczelną dyrektywą wykonania kary w projektach kodeksu karnego i kodeksu karnego wykonawczego, PiP 1969, nr 3, s. 550-551.

<sup>963</sup> P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 234.

<sup>964</sup> V. Konarska-Wrzosek, Dyrektywy wyboru kary..., s. 94.

<sup>965</sup> Istotne jest aby zmiana postawy sprawcy przestępstwa miała charakter trwały, a to musi wynikać z dobrowolnej, krytycznej oceny dotychczasowego sposobu postępowania. Skłonić do tego w pewnym stopniu może przymus i dolegliwość zastosowanego środka reakcji karnej. Por. W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 757.

Rozwinięta technika motoryzacyjna poza oczywistymi korzyściami, niesie ze sobą również szereg poważnych zagrożeń dla zdrowia i życia ludzkiego. Oddziaływanie na psychikę sprawcy przestępstwa komunikacyjnego w niektórych przypadkach może opierać się na pewnym wstrząsie, czy też terapii szokowej, mającej za zadanie uświadomienie takiemu sprawcy skutków jego zachowania się, a ponadto znaczenia szkody społecznej, jaką spowodował oraz krzywdy wyrządzonej ofiarom wypadku. W doktrynie zwraca się uwagę, że sprawca wypadku drogowego nie przechodzi procesu resocjalizacji w więzieniu, nie można traktować go jako pospolitego przestępcę, gdyż nigdy nie odseparował się od społeczeństwa. Terapia szokowa powinna być zasadniczym i głównym celem odpowiedzialności karnej ponoszonej przez tego typu sprawców przestępstw komunikacyjnych. Zakaz prowadzenia pojazdów w tym kontekście stanowi ważny środek reakcji karnej. Realizacji założeń prewencji indywidualnej służy odpowiednio dobrany zakres przedmiotowy zakazu, jak i określony czas jego trwania, odzwierciedlający stopień surowości tego środka karnego<sup>966</sup>.

Dyrektywa prewencji indywidualnej, kierowania się celami wychowawczymi, nie zawsze oznacza łagodniejsze traktowanie sprawcy<sup>967</sup>. Cele wynikające z prewencji indywidualnej mogą w danym przypadku uzasadniać wymierzenie surowszej kary<sup>968</sup>. Należy jednak zauważyć, iż orzeczenie długotrwałego zakazu prowadzenia pojazdów musi mieć odpowiednie uzasadnienie, zaś jego dolegliwość nie może nigdy przekroczyć stopnia winy sprawcy<sup>969</sup>. Zbyt długi okres zakazu prowadzenia pojazdów może przynieść efekt odwrotny od zakładanego. Skazany będzie go postrzegał jako reakcję niesprawiedliwą, akt gwałtu na jego osobie, co sprzyja negatywnemu postrzeganiu wymiaru sprawiedliwości. W konsekwencji sprawca taki może być bardziej skłonny do lekceważenia przepisów prawa, a nawet popełnienia kolejnego przestępstwa komunikacyjnego.

W art. 53 § 1 *in fine* k.k. została ujęta dyrektywa prewencji ogólnej jako uwzględnianie „potrzeb w zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa”. Przez pojęcie prewencji ogólnej rozumie się oddziaływanie wymierzonej kary na inne osoby niż sam sprawca. Oddziaływanie to polega na określonym wpływaniu na procesy decyzyjne, tak aby w efekcie powstrzymać przed popełnieniem przestępstwa. Wyróżnia się dwie formy prewencji ogólnej:

---

<sup>966</sup> Tak zob. T. Cyprjan, Problem kary za przestępstwa drogowe, PiP 1962, nr 4, s. 628. Por. także K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej, Wrocław 2005, s. 91.

<sup>967</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) M. Kalitowski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 91.

<sup>968</sup> Por. Wyrok SN z dnia 4.10.1971 r., KR 182/71, OSNKW 1972, nr 2, poz. 33; wyrok SN z dnia 18.11.1977 r., V KR 177/77, OSNKW 1978, nr 2-3, poz. 23.

<sup>969</sup> W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 758.

- 1) prewencję negatywną- odstraszenie, a więc oddziaływanie na sferę emocjonalną potencjalnych sprawców przestępstw;
- 2) prewencję pozytywną- wzmacnianie poczucia obowiązywania norm prawnych, a także wartości społecznych uporządkowanych w pewnej przyjętej hierarchii<sup>970</sup>.

Kodeks karny odrzuca dyrektywę prewencji ogólnej negatywnej, przyjmując jednocześnie model karania, w którym celem kary ma być „kształtowanie świadomości prawnej społeczeństwa”, a zatem prewencja ogólna pozytywna. Sąd staje przed niełatwym zadaniem spersonifikowania jednostkowego wymiaru kary według potrzeb ogólnoprewencyjnych<sup>971</sup>. W doktrynie wskazuje się, iż oznacza to konieczność informowania o normach prawnych oraz o sankcjach karnych przewidzianych za ich naruszenie, a ponadto umacnianie i kształtowanie postaw poszanowania prawa, budzenie zaufania do porządku prawnego oraz kształtowanie świadomości zadośćuczynienia poczuciu sprawiedliwości<sup>972</sup>. Chodzi w związku z tym o uwzględnianie przy kształtowaniu wymiaru kary jej społecznego odbioru. Najważniejsze jest tutaj umacnianie przekonania o nieuchronności kary, nieopłacalności popełniania przestępstw, ale również ugruntowanie przekonania, że sprawcy każdorazowo zostanie wymierzona sprawiedliwa kara, która będzie współmierna do stopnia społecznej szkodliwości czynu oraz stopnia winy jego sprawcy<sup>973</sup>.

Przy orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów sąd musi wziąć pod uwagę potrzeby w zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa<sup>974</sup>. Dyrektywa prewencji ogólnej wyrażona w art. 53 § 1 *in fine* k.k. nie daje klarownego kryterium dotyczącego określania rodzaju i czasu trwania kary, czy też środka karnego<sup>975</sup>. Zindywidualizowany akt ukarania sprawcy przestępstwa powinien mieć pozytywny wpływ na postrzeganie wymiaru sprawiedliwości przez społeczeństwo<sup>976</sup>. Informacja o orzeczonym zakazie prowadzenia pojazdów ma zakorzenić w świadomości przede wszystkim osób wywodzących się ze środowiska społecznego, z którego pochodzi skazany, jak i osoby pokrzywdzone, że należy przestrzegać przepisów prawa, a popełnienie przestępstwa komunikacyjnego wiąże się z

---

<sup>970</sup> Ibidem.

<sup>971</sup> T. Kaczmarek, *Ogólne dyrektywy sądowego wymiaru...*, s. 249.

<sup>972</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, *Kodeks karny...*, s. 522. Por. także *Nowe kodeksy- z 1997 r. z uzasadnieniami*, Warszawa 1997, s. 153; wyrok SA w Poznaniu z dnia 29.11.2012 r., II AKa 239/12, *Legalis* Nr 731035.

<sup>973</sup> Por. Z. Sienkiewicz, (w:) *Prawo karne materialne...*, s. 398; *taż*, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, *Kodeks karny...*, s. 524; Ł. Pohl, *Prawo karne...*, s. 445; L. Gardocki, *Prawo karne...*, s. 189. Zob. także m.in. Wyrok SA w Gdańsku z dnia 7.11.2013 r., II AKa 349/13, *Legalis* nr 747044; wyrok SA w Krakowie z dnia 7.11.2013 r., II AKa 193/13, *KZS* 2013, nr 11, poz. 59; wyrok SA w Gdańsku z dnia 24.10.2013 r., II AKa 334/13, *Legalis* Nr 746520.

<sup>974</sup> Wyrok SA w Krakowie z dnia 25.10.2012 r., II AKa 161/12, *Legalis* Nr 731073.

<sup>975</sup> K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, *Kodeks karny...*, s. 416.

<sup>976</sup> Wyrok SA w Katowicach z dnia 1.8.2013 r., II AKa 222/13, *Legalis* Nr 736466.

odpowiedzialnością karną. Ukaranie sprawcy przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji powinno być dla społeczeństwa konkretnym dowodem praworządności państwa i stać się czynnikiem powstrzymującym od popełnienia przestępstwa. W literaturze wskazuje się, że przy szerzącej się nagminnie przestępczości komunikacyjnej orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów, a przede wszystkim wyznaczony przez sąd czas jego trwania, który będzie współmierny do stopnia społecznej szkodliwości czynu sprawcy oraz stopnia jego winy, może wzbudzać zaufanie do wymiaru sprawiedliwości, a ponadto przekonanie o obowiązywaniu norm prawnych i odpowiedzialności za ich naruszenie<sup>977</sup>.

Ważne znaczenie odgrywa sprawny mechanizm w ściganiu i osądzeniu sprawców. W przypadku zakazu prowadzenia pojazdów perspektywa ukarania i orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, może okazać się niewystarczającym kontrargumentem do zajęcia miejsca za kierownicą pojazdu. Sprawcy przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. muszą zostać złapani na przysłowiowym „gorącym uczynku”, zatem odpowiedzialność karna stanie się realna dopiero wówczas, gdy dojdzie do zwiększenia intensywności kontroli drogowych. W innym wypadku poszczególne jednostki wprowadzić mogą mieć świadomość karygodności prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości, jednakże występuje na tyle wysokie prawdopodobieństwo, że uda im się uniknąć negatywnych konsekwencji takiego zachowania, iż popycha ich to do podjęcia ryzyka.

Sąd, orzekając zakaz prowadzenia pojazdów powinien zwrócić uwagę na cel wychowawczy, polegający na wzbudzeniu szacunku dla prawnie chronionych dóbr oraz przekonania o ich nienaruszalności. Ma to szczególnie doniosłe znaczenie w przypadku tego rodzaju dóbr prawnych, których poszanowanie nie spotyka się z powszechną akceptacją albo co do naruszania których społeczeństwo wykazuje dużą tolerancję<sup>978</sup>. W społeczeństwie polskim wciąż w pewnych kręgach pokutuje milczące przyzwolenie na prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości. Ważne jest ugruntowanie w świadomości społecznej myślenia na wzór: „Piłem, więc nie prowadzę”. Niewątpliwie pozytywną rolę odgrywają w tym zakresie kampanie medialne propagujące odpowiedzialną postawę kierowców na drodze. Pytaniem pozostaje wpływ jednostkowego aktu ukarania sprawcy przestępstwa komunikacyjnego na kształtowanie świadomości prawnej społeczeństwa, skoro sędzia nie ma faktycznej możliwości rozpoznania społecznych właściwości adresatów takiego oddziaływania. Stopień internacjonalizacji norm prawnych i społecznych może być różny, wszystko zależy od wielu czynników, wykształcenia, doświadczeń życiowych itd. W piśmiennictwie podnosi się, iż

---

<sup>977</sup> Z. Sienkiewicz, Kilka refleksji o dyrektywach wymiaru..., s. 293.

<sup>978</sup> J. Kulesza, Negatywna prewencja generalna, PiP 2011, nr 1, s. 40.



brak możliwości weryfikacji ogólnoprewencyjnego oddziaływania pozbawia dyrektywę prewencji ogólnej waloru praktycznego<sup>979</sup>.

Obecna regulacja środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów w wątpliwym świetle stawia założenia dyrektywy prewencji ogólnej w znaczeniu pozytywnym. Dotychczasowa praktyka legislacyjna doprowadziła do istotnego podwyższenia stopnia represyjności przepisów dotyczących odpowiedzialności karnej sprawców przestępstw komunikacyjnych. Nowelizacje kodeksu karnego postrzega się jako najlepszy, a zarazem najtańszy sposób walki z pijanymi kierowcami<sup>980</sup>. Ustawodawca upraszcza problem, zakładając, że wystarczy zaostriżyć sankcje karne, aby odnieść pożądany efekt prewencyjny. Działalność taka obarczona jest piętnem populizmu penalnego, odwołującego się do występujących w społeczeństwie polskim punitywnych nastrojów<sup>981</sup>, zwłaszcza po głośnych medialnie tragicznych zdarzeniach drogowych z udziałem nietrzeźwych kierowców. Metoda odstraszenia potencjalnych sprawców przestępstw komunikacyjnych za pomocą wymierzanych kar lub środków karnych, powoduje naruszenie konstytucyjnej zasady godności człowieka. Sprawcę przestępstwa nie traktuje się w sposób podmiotowy, ale dochodzi do jego uprzedmiotowienia, gdyż staje się jedynie narzędziem polityki karnej- występuje w charakterze środka przeznaczonego do odstraszenia innych osób przed popełnieniem przestępstwa<sup>982</sup>. W literaturze zwraca się uwagę, że nadmierna surowość prawa może kłócić się ze skutecznością, ponieważ „W ramach relacji cel-środku prawo karne staje się bardziej radykalne, a więc także odpowiednio rosną społeczne motywacje awersyjne wobec stosowania drakońskiego prawa”<sup>983</sup>. Następuje naruszenie praw jednostki, gdy wobec sprawcy stosuje się nadmierną dolegliwość dla realizacji celów ogólnoprewencyjnych<sup>984</sup>. Przykładowo nietrzeźwy sprawca wypadku drogowego poza karą pozbawienia wolności musi liczyć się z tym, że sąd zastosuje w jego przypadku zakaz prowadzenia pojazdów w granicach od 3 do 15 lat, bądź dożywotnio oraz nawiązkę w wysokości co najmniej 10000 zł, a także świadczenie pieniężne w wysokości co najmniej 5000 zł (jeśli prowadził w chwili czynu pojazd mechaniczny). Obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów i innych

---

<sup>979</sup> Z. Sienkiewicz, Kilka refleksji o dyrektywie prewencji ogólnej, (w:) Państwo prawa i prawo karne. Księga Jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla, Tom II, red. P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Warszawa 2012, s. 939.

<sup>980</sup> A. Golonka, Odpowiedzialność za przestępstwo popełnione przez sprawcę znajdującego się w czasie czynu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia- uwagi *de lege lata* i postulaty *de lege ferenda*, (w:) Reforma prawa karnego, red. I. Sepioło-Jankowska, Warszawa 2014, s. 250.

<sup>981</sup> Szerzej na ten temat K. Krajewski, Punitywność społeczeństwa polskiego, (w:) Mit represyjności albo o znaczeniu prewencji kryminalnej, Kraków-Zakamycze 2002, s. 173 i n. Por. także K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny..., s. 416-417.

<sup>982</sup> W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne..., s. 514.

<sup>983</sup> J. Utrat-Milecki, Kara. Teoria i kultura penalna: perspektywa integralnokulturowa, Warszawa 2010, s. 87.

<sup>984</sup> A. Zoll, Wymiar kary w aspekcie praw jednostki, Pal. 1968, nr 5-6, s. 43-44.

środków reakcji prawnokarnej skutkuje odpowiedzialnością, która jest oderwana do stopnia winy sprawcy i stopnia społecznej szkodliwości popełnionego przez niego czynu. Należy podkreślić, iż tylko kara sprawiedliwa jest w stanie wpoić szacunek do przestrzegania norm prawnych, a także przekonać społeczeństwo o ich nienaruszalności<sup>985</sup>. Częste nowelizacje, polegające na stałym zaostrzaniu sankcji karnych, prowadzą do zerwania proporcji pomiędzy ciężarem naruszenia dobra prawnego a stopniem naruszenia dobra i praw jednostki w procesie wymiaru kary<sup>986</sup>. Odpowiedzialność sprawcy przestępstwa komunikacyjnego jest nieproporcjonalnie surowa, stanowi przejaw represji, pozostającej w sprzeczności z aksjologią kodeksu karnego z 1997 r. w jego pierwotnym brzmieniu. Trudno w ogóle mówić o ogólnoprewencyjnym oddziaływaniu zakazu prowadzenia pojazdów skoro z procesu jego orzekania ustawodawca stopniowo wyłączał uznanie sądu, ustalając że jego orzeczenie ma być obligatoryjne, zawężając zakres temporalny i przedmiotowy, czego doskonały przykład stanowi regulacja zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekanego dożywotnio.

Zakaz prowadzenia pojazdów opiera się na ingerencji w prawa i wolności jednostki, która podlega odpowiedzialności karnej z tytułu popełnienia przestępstwa komunikacyjnego. Ważne znaczenie odgrywa w tym kontekście zasada humanitaryzmu wyrażona w art. 3 k.k., zakładająca, że „kary oraz inne środki przewidziane w tym kodeksie stosuje się z uwzględnieniem zasad humanitaryzmu, w szczególności z poszanowaniem godności człowieka”<sup>987</sup>. Wprowadzenie zasady humanitaryzmu do kodeksu karnego z 1997 r. wiązało się ściśle z przyjęciem nowej filozofii karania<sup>988</sup>. Projektodawcy wyrazili jasno swoje preferencje aksjologiczne, stwierdzając że: „Myślą przewodnią nowego prawa karnego musi

---

<sup>985</sup> Z. Sienkiewicz, *Kilka refleksji o dyrektywie prewencji ogólnej...*, s. 936.

<sup>986</sup> A. Zoll, *Wymiar kary w aspekcie...*, s. 43.

<sup>987</sup> Regulacja art. 3 k.k. stanowi uszczegółowienie zasady humanitaryzmu wynikającej z Konstytucji RP oraz ratyfikowanych przez Polskę dokumentów międzynarodowych. Konstytucja RP w art. 30 akcentuje konieczność poszanowania przyrodzonej godności człowieka oraz jej ochrony przez władze publiczne. Warto również zwrócić uwagę na art. 40 Konstytucji RP, który stanowi, iż „Nikt nie może być poddany torturom ani okrutnemu, niehumanicznemu lub poniżającemu traktowaniu i karaniu. Zakazuje się stosowania kar cielesnych”. Rozwinięcie zasady humanitaryzmu na stadium wykonywania kar i innych środków znajduje się w art. 4 § 1 k.k., zgodnie z którym: „Kary, środki karne, zabezpieczające i zapobiegawcze wykonuje się w sposób humanitarny, z poszanowaniem godności ludzkiej skazanego. Zakazuje się stosowania tortur lub niehumanicznego albo poniżającego traktowania i karania skazanego”. Zob. m.in. M. Melezini, *Zasady sądowego wymiaru kary...*, s. 164-166; M. Trafny, *Zasada humanitaryzmu w kodeksie karnym*, *Prok. i Pr.* 2007, nr 3, s. 30-31; G.B. Szczygieł, *Zasada humanitaryzmu w prawie karnym*, (w:) *Konstytucyjno-ustawowa regulacja stosunków społecznych w RP i Republice Białoruś*, red. J. Matwiejuk, Białystok 2009, s. 342-343; A. Zoll, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 99-100; J. Bury, *Zasada humanitaryzmu w polskim prawie karnym*, (w:) *Kara kryminalna. Analiza psychologiczno-prawna*, red. M. Kuć, I. Niewiadomska, Lublin 2004, s. 70-73.

<sup>988</sup> Por. A.M. Kania, *Zasada humanitaryzmu w kontekście unormowań prawnokarnych*, (w:) *Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego*, Tom XXVI, red. L. Bogunia, Wrocław 2010, s. 57.

być ochrona godności człowieka, zarówno pokrzywdzonego, jak i sprawcy przestępstwa, a także ochrona dóbr służących człowiekowi, jego rozwojowi i pokojowemu współżyciu z innymi ludźmi<sup>989</sup>. Rdzeniem zasady humanitaryzmu jest poszanowanie godności człowieka, rozumianej jako cecha przyrodzona i niezbywalna, stanowiąca atrybut przysługujący każdej istocie ludzkiej. Wykazuje ona tożsamość z pojęciem człowieczeństwa, nie może zostać odebrana ani przez ustawodawcę, ani przez nikogo innego<sup>990</sup>. Zasada humanitaryzmu „nie ma znaczenia deklaratoryjnego, lecz powinna stanowić zasadniczą dyrektywę wymiaru kary i stosowania innych środków będących prawnokarną reakcją na popełnienie czynu zabronionego”<sup>991</sup>. Adresatami określonej w art. 3 k.k. zasady humanitaryzmu są przede wszystkim organy, do których kompetencji należy orzekanie kar i innych środków przewidzianych w kodeksie karnym, a zatem w pierwszej kolejności sądy<sup>992</sup>. Znaczenie zasady humanitaryzmu w systemie prawa karnego podkreśla jej usytuowanie na czołowym miejscu, tj. w rozdziale I k.k. dotyczącym zasad odpowiedzialności karnej, a nie w rozdziale VI określającym zasady i dyrektywy wymiaru kary i środków karnych<sup>993</sup>. Niewątpliwie zatem zasadę humanitaryzmu należy traktować w kategoriach naczelnej zasady orzekania sankcji prawa karnego, która musi być każdorazowo uwzględniana przy stosowaniu kar i innych środków reakcji prawnokarnej<sup>994</sup>. Zasada humanitaryzmu stanowi punkt wyjścia do interpretacji innych przepisów statuujących zasady i dyrektywy sądowego wymiaru kary, w szczególności art. 53 k.k.<sup>995</sup> Norma prawna wyrażona w art. 3 k.k., która odnosi się do stosowania kar i innych środków reakcji prawnokarnej, sprowadza się do minimalizowania cierpień, dolegliwości oraz innych niedogodności zadawanych w związku z realizacją norm

---

<sup>989</sup> Uzasadnienie rządowego projektu nowego kodeksu karnego, (w:) Nowe kodeksy karne z 1997 r. z uzasadnieniami, Warszawa 1998, s. 116.

<sup>990</sup> Zob. M. Melezini, *Zasady sądowego wymiaru kary...*, s. 164, 166; A. Grześkowiak, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2014, s. 43; M. Korycka-Zirk, *Teorie zasad prawa a zasada proporcjonalności*, Warszawa 2012, s. 169-170.

<sup>991</sup> Uzasadnienie rządowego projektu..., s. 119.

<sup>992</sup> M. Melezini, *Zasady sądowego wymiaru kary...*, s. 166-167. Poza głównym adresatem normy ujętej w art. 3 k.k. - sądami, zasada humanitaryzmu dotyczy również pozostałych organów wymiaru sprawiedliwości karnej, w tym prokuratury, Policji, Służby Więziennej itd. Por. W. Zalewski, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Tom I. Komentarz*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 162.

<sup>993</sup> M. Melezini, *Zasady sądowego wymiaru kary...*, s. 167; M. Trafny, *Zasada humanitaryzmu w kodeksie...*, s. 32.

<sup>994</sup> Por. A. Wąsek, aktualizacja M. Kulik, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 26-27; J. Giezek, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 39; tenże, (w:) *Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna*, Warszawa 2014, s. 43; A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2005, s. 119; M. Trafny, *Zasada humanitaryzmu w kodeksie...*, s. 32; M. Melezini, *Zasady sądowego wymiaru kary...*, s. 167; B. Janiszewski, *Humanitaryzm jako zasada sądowego wymiaru kary*, (w:) *Nauka wobec współczesnych zagadnień prawa karnego w Polsce*, red. B. Janiszewski, Poznań 2004, s. 101.

<sup>995</sup> A. Zoll, (w:) *Kodeks karny...*, s. 102.

prawa karnego. Wyznacza ona górny próg oddziaływania przez organy wymiaru sprawiedliwości na sprawcę przestępstwa, który nie może zostać przekroczony<sup>996</sup>.

W doktrynie wskazuje się, iż „prawo karne powinno być humanitarne, ludzkie w tym znaczeniu, że wymagania przezeń stawiane powinny być na miarę ludzi, a stosowane kary i środki nie powinny być okrutne, nie powinny poniżać karanego ani wyrządzać mu zbędnych dolegliwości”<sup>997</sup>. Dolegliwość wpisana jest w odpowiedzialność karną, kary i inne środki przewidziane w kodeksie karnym służą naprawieniu zła wyrządzonego przez sprawcę na skutek popełnienia przestępstwa. W przypadku orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów dolegliwość tkwi w czasowym ograniczeniu swobody przemieszczania sprawcy, którego eliminuje się z ruchu w charakterze osoby prowadzącej pojazd. Uzasadnieniem funkcjonowania zakazu prowadzenia pojazdów w systemie środków karnych są względy zabezpieczające, polegające na stworzeniu barier natury fizycznej (zatrzymanie prawa jazdy) oraz natury psychicznej (świadomość istnienia orzeczonego zakazu)<sup>998</sup>, mających uchronić społeczeństwo przed ponownym popełnieniem przez sprawcę przestępstwa komunikacyjnego. Sądy przy orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów powinny mieć na uwadze normę z art. 3 k.k., a ponadto zdawać sobie sprawę, że taki zakaz wiąże się z poważną ingerencją w prawa i wolności, rzutując na życie sprawcy oraz jego bliskich. W piśmiennictwie zaleca się szczególnie ostrożne podejście w razie orzekania środków karnych zawierających w sobie elementy represyjne. Chodzi zwłaszcza o te, w których można dostrzec czynnik piętnowania sprawców, pociągający za sobą moralną dezaprobatę ich zachowania przez społeczeństwo<sup>999</sup>. Osoba karana musi być celem, a nie środkiem działań związanych z procesem orzekania zakazu prowadzenia pojazdów oraz kształtowania jego zakresu przedmiotowego i temporalnego<sup>1000</sup>. Organy wymiaru sprawiedliwości nie mogą tracić z pola widzenia, że za każdą rozpatrywaną sprawą stoi konkretny człowiek- sprawca przestępstwa, ale także pokrzywdzony. W doktrynie podkreśla się, że na gruncie kodeksu karnego nie jest możliwe kierowanie się prewencją ogólną w ujęciu negatywnym. W sprzeczności z zasadą humanitaryzmu pozostaje orzekanie surowych środków reakcji, przekraczających swoją surowością stopień zawinienia, ukierunkowanych na odstraszenie innych potencjalnych sprawców<sup>1001</sup>. Obecna regulacja zakazu prowadzenia pojazdów cechuje się niezwykłą

---

<sup>996</sup> Zob. B. Janiszewski, *Humanitaryzm jako zasada...*, s. 97, 101.

<sup>997</sup> L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 2008, s. 12.

<sup>998</sup> Por. V. Konarska-Wrzošek, (w:) *Kodeks karny...*, s. 372.

<sup>999</sup> A.M. Kania, *Zasada humanitaryzmu w kontekście...*, s. 64.

<sup>1000</sup> Por. A. Zoll, (w:) *Kodeks karny...*, s. 100-101; W. Zalewski, (w:) *Kodeks karny...*, s. 162.

<sup>1001</sup> A. Zoll, (w:) *Kodeks karny...*, s. 101; tenże, *Nowa Kodyfikacja Karna. Kodeks karny. Zasady odpowiedzialności karnej*, Warszawa 1998, s. 58.

represyjnością, której wyrazem jest obligatoryjność w stosowaniu tego środka karnego, zawężone ramy temporalne, a przede wszystkim występowanie zakazu orzekanego dożywotnio. Uwidaczniają się elementy prewencji ogólnej negatywnej, gdyż ustawodawca zakłada, iż surowe sankcje karne prowadzą do skuteczniejszej likwidacji określonych sposobów postępowania w społeczeństwie. Przystępczość komunikacyjna, zwłaszcza z udziałem nietrzeźwych kierowców, stanowi negatywne i bardzo groźne zjawisko społeczne, jednakże karanie mające na celu odstraszenie innych, narusza konstytucyjną zasadę ochrony godności człowieka<sup>1002</sup>. Sprawcę przestępstwa komunikacyjnego uprzedmiotawia się, staje on się jedynie narzędziem realizacji wyznaczonej polityki kryminalnej w rękach władzy państwowej, narzucającej odgórnie, tj. drogą legislacyjną, poziom represyjności stosowanych środków reakcji prawnokarnej.

Warto zwrócić uwagę, że poza zasadami wymiaru kary określonymi w kodeksie karnym występują również zasady mające charakter konstytucyjny, do których zalicza się:

- zasadę poszanowania godności człowieka (art. 30 Konstytucji RP);
- zakaz stosowania tortur i okrutnego traktowania (art. 40 Konstytucji RP);
- zasadę równego traktowania przez władze publiczne (art. 32 ust. 1 Konstytucji RP);
- zasadę stosunkowości (proporcjonalności) w ograniczaniu zakresu korzystania z konstytucyjnych praw i wolności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP)<sup>1003</sup>.

Zgodnie z brzmieniem art. 31 ust. 3 Konstytucji RP ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób, przy czym ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw. Ujęty w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP wymóg określany jest mianem zasady proporcjonalności, stosunkowości lub współmierności<sup>1004</sup>. Zasada proporcjonalności stanowi kluczową zasadę limitującą ingerencję w prawa człowieka, a także podstawowy wzorzec hierarchicznej

---

<sup>1002</sup> A. Sakowicz, Opinia prawna na temat projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2586), Warszawa, dnia 25 września 2014 r.

<sup>1003</sup> Szerzej na ten temat- zob. W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne..., s. 498-500; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 733-736.

<sup>1004</sup> Ł. Pohl, Prawo karne. Wykład części ogólnej, Warszawa 2013, s. 439. Z zasady proporcjonalności wynika nakaz: 1) stosowania środków, które umożliwiają skuteczną realizację zamierzonych celów; 2) stosowania środków niezbędnych, tzn. środków najmniej uciążliwych dla jednostki; 3) zachowania proporcji między korzyścią, którą przynoszą zastosowane środki, a ciężarem nałożonym na jednostkę. Zob. Wyrok TK z dnia 28.6.2000 r., K 34/99, OTK ZU 2000, nr 142, poz. 4.

kontroli norm<sup>1005</sup>. Unormowanie art. 31 ust. 3 Konstytucji RP oznacza wyraz idei przewodniej polskiego systemu prawa karnego, polegającej na traktowaniu kary jako *ultima ratio*<sup>1006</sup>. Sądy rozstrzygając o odpowiedzialności karnej sprawcy powinny mieć na uwadze, że stosowanie każdego środka reakcji (niezależnie czy to będzie kara, czy też środek karny), wiąże się nieodzownie z większą lub mniejszą ingerencją w prawa i wolności osoby karanej. Konstytucyjna zasada proporcjonalności zakłada w związku z tym traktowanie jako *ultima ratio* nie tylko kary pozbawienia wolności, ale innego rodzaju kar i środków penalnych<sup>1007</sup>. Jeżeli sąd dysponuje możliwością wyboru pomiędzy środkiem mniej lub bardziej dolegliwym, ma obowiązek zastosowania wobec sprawcy łagodniejszego środka, gdy jest to wystarczające dla realizacji celów kary<sup>1008</sup>. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której sąd orzeknie karę w rozmiarze przekraczającym miarę konieczności, a zatem w wymiarze nadającym tej karze status w pewnym jej zakresie- zbędnej, stanowiącej reakcję prawnokarną nadmiernie dolegliwą, nieuzasadnioną potrzebą rozpatrywanego przypadku<sup>1009</sup>.

Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów skutkuje m.in. ograniczeniem jednej z ważnych konstytucyjnych wolności, chodzi mianowicie o wolność poruszania się po terytorium RP (art. 52 ust. 1 Konstytucji RP)<sup>1010</sup>. W doktrynie funkcjonowanie w systemie prawa karnego środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów, a także dywersyfikacja stopnia odpowiedzialności w zależności od określonych przesłanek, zasadniczo nie wzbudza kontrowersji i większych zastrzeżeń<sup>1011</sup>. *Ratio legis* zakazu prowadzenia pojazdów opiera się na czasowej lub trwałej eliminacji z uczestnictwa w ruchu sprawcy z uwagi na niebezpieczeństwo związane z jego aktywnością w tymże ruchu, wynikające z faktu popełnienia przestępstwa komunikacyjnego. Wprowadzenie możliwości ograniczenia przez sąd wolności poruszania się oraz wyboru środka lokomocji w wyniku orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów (wszelkich lub określonego rodzaju), z punktu widzenia zasady

---

<sup>1005</sup> P. Tuleja, J. Sokólska-Warchoł, Zasada proporcjonalności jako podstawa hierarchicznej kontroli norm, (w:) Konstytucji. Rząd. Parlament. Księga jubileuszowa Profesora Jerzego Ciemniewskiego, red. P. Radziejewicz, J. Wawrzyniak, Warszawa 2014, s. 349.

<sup>1006</sup> W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 736.

<sup>1007</sup> Ibidem.

<sup>1008</sup> Por. W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne..., s. 500; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 736; K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny..., s. 377; A. Grześkowiak, (w:) Synteza prawa polskiego od 1989 roku, red. T. Guz, J. Głuchowski, M.R. Pałubka, Warszawa 2013, s. 575-576; K. Wojtyczek, Zasada proporcjonalności jako granica prawa karania, (w:) Racjonalna reforma prawa karnego, red. A. Zoll, Warszawa 2001, s. 301; A. Zoll, Nowa kodyfikacja karna w świetle Konstytucji, CzPKiNP 1997, nr 2, s. 102.

<sup>1009</sup> Ł. Pohl, Prawo karne..., s. 439.

<sup>1010</sup> P. Kiziukiewicz, Stanowienie i stosowanie środków karnych w świetle zasady proporcjonalności, (w:) Zasada proporcjonalności w prawie karnym, red. T. Dukiet-Nagórska, Warszawa 2010, s. 302-303.

<sup>1011</sup> W. Zontek, Zasady orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. Pytania o (nie)proporcjonalność w kontekście aktualnych regulacji prawnych i orzecznictwa, (w:) Zasada proporcjonalności w prawie karnym, red. T. Dukiet-Nagórska, Warszawa 2010, s. 408-409, 415.

proporcjonalności wyrażonej w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, znajduje zatem w pełni uzasadnienie w konieczności zapewnienia w demokratycznym państwie bezpieczeństwa w sferze ruchu komunikacyjnego. Zasada proporcjonalności powinna odgrywać istotną rolę przy ustalaniu wszelkich środków reakcji prawnokarnej, a zwłaszcza orzekania tych środków, których istota tak jak w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów, polega na znaczącej ingerencji w prawa i wolności osoby karanej. Konstytucyjna zasada proporcjonalności przedstawia walory gwarancyjno-ochronne, stanowiąc zapórę dla orzeczenia środka penalnego w wymiarze, który *in concreto* będzie nadmiernie surowy<sup>1012</sup>.

Zasada proporcjonalności odgrywa ważną rolę w procesie stosowania ustaw karnych, stając się podstawą interpretacji dyrektyw sądowego wymiaru kary, ustalania stopnia społecznej szkodliwości, jak też określania zakresu dóbr prawnie chronionych<sup>1013</sup>. Respektowanie zasady ujętej w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP w procesie kształtowania wymiaru środka reakcji karnej wobec sprawcy, jest korzystne z punktu widzenia prawidłowego funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości, gdyż zastosowane kary i inne środki, będą wykazywały cechę adekwatności oraz sprawiedliwości, oznaczając niezbędną reakcję prawnokarną dla realizacji w danym przypadku celów kary. Ustawodawca powinien z kolei przykładać większą uwagę aby zmiany zmierzające w kierunku zaostrzenia odpowiedzialności karnej sprawców przestępstw komunikacyjnych, posiadały legitymizację w realnej potrzebie ochrony wartości określonych w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP oraz posiadały cechę konieczności<sup>1014</sup>.

## **§2. Okoliczności szczególne wpływające na wymiar zakazu prowadzenia pojazdów**

W art. 53 § 2 k.k. ustawodawca wprowadził katalog różnorodnych okoliczności dotyczących popełnienia czynu zabronionego oraz związanych z osobą sprawcy, które powinny zostać uwzględnione przez sąd przy ustalaniu konkretnego rozmiaru sankcji karnej w oparciu o zasady i dyrektywy wymiaru kary<sup>1015</sup>. Do tego typu okoliczności szczególnych zaliczone zostały następujące okoliczności: motywacja i sposób zachowania się sprawcy,

---

<sup>1012</sup> M. Szczepaniec, J. Zygmunt, Zasada proporcjonalności na płaszczyźnie wymiaru kary, (w:) Zasada proporcjonalności w prawie karnym, red. T. Dukiet-Nagórska, Warszawa 2010, s. 371.

<sup>1013</sup> P. Tuleja, Zasada proporcjonalności jako podstawa prawnokarnej ingerencji w prawa jednostki, (w:) Kryminalizacja narażenia dobra prawnego na niebezpieczeństwo, red. J. Majewski, Warszawa 2015, s. 18.

<sup>1014</sup> R. Pawlik, Konstytucyjne podstawy i zakres prawa karania- zagadnienia wybrane z perspektywy odpowiedzialności za przestępstwo i wykroczenie, (w:) Państwo demokratyczne, prawne i socjalne. Studia prawne, Tom 3, red. M. Grzybowski, Kraków 2014, s. 430.

<sup>1015</sup> W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 766.

popęlnienie przestępstwa wspólnie z nieletnim, rodzaj i stopień naruszenia ciążących na sprawcy obowiązków, rodzaj i rozmiar ujemnych następstw przestępstwa, właściwości i warunki osobiste sprawcy, sposób życia przed popełnieniem przestępstwa i zachowanie się po jego popełnieniu, a zwłaszcza staranie o naprawienie szkody lub zadośćuczynienie w innej formie społecznemu poczuciu sprawiedliwości, a także zachowanie się pokrzywdzonego.

Katalog okoliczności istotnych dla wymiaru kary cechuje uniwersalizm, dotyczy bowiem typowych i powtarzalnych okoliczności, występujących w niemal pełnym zestawie na gruncie każdej sprawy karnej<sup>1016</sup>. Wyliczenie zawarte w art. 53 § 2 k.k. nie jest jednak wyczerpujące, ma charakter jedynie przykładowy, o czym świadczy użyty zwrot „w szczególności”<sup>1017</sup>. W doktrynie podkreśla się, iż nie można wykluczyć sytuacji, gdy z punktu widzenia poszczególnych zasad i dyrektyw wymiaru kary znaczenie będą posiadać także inne okoliczności, których nie uwzględniono w treści przepisu art. 53 § 2 k.k.<sup>1018</sup> Okoliczności szczególne określone w art. 53 § 2 k.k. zostały ujęte w sposób neutralny, tzn. ich wystąpienie może świadczyć zarówno na korzyść, jak i na niekorzyść sprawcy przestępstwa, z wyjątkiem jednej- popełnienie przestępstwa wspólnie z nieletnim- zawsze na niekorzyść<sup>1019</sup>. O obciążającym lub łagodzącym wpływie tych okoliczności na intensywność odpowiedzialności karnej decyduje ocena sądu orzekającego, posiłkującego się podmiotową oraz przedmiotową charakterystyką konkretnej sprawy<sup>1020</sup>. W literaturze wskazuje się, iż art. 53 § 2 k.k. nie ma samoistnego charakteru normatywnego. Katalog okoliczności ujętych w tym przepisie jest powiązany ściśle z zespołem kodeksowych zasad i dyrektyw wymiaru kary, stanowiąc jednocześnie ważną podbudowę faktyczną dla realizacji celów stawianych przed karą<sup>1021</sup>.

Okoliczności szczególne wymienione w art. 53 § 2 k.k. w dużej mierze pokrywają się z wyznacznikami stopnia społecznej szkodliwości czynu sprawcy określonymi w art. 115 § 2 k.k.<sup>1022</sup> Motywacja i sposób zachowania się sprawcy, waga naruszonych przez sprawcę obowiązków, a także rodzaj i rozmiar wyrządzonej szkody są elementami składającymi się na ocenę społecznej szkodliwości czynu i jednocześnie okolicznościami wpływającymi na

<sup>1016</sup> V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 375.

<sup>1017</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz. Tom I, Gdańsk 2005, s. 524; taż, (w:) M. Kalitowski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz. Tom II, Gdańsk 1999, s. 94.

<sup>1018</sup> W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 766.

<sup>1019</sup> V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 375.

<sup>1020</sup> Wyrok SN z dnia 19.1.1979 r., RW 540/78, OSNKW 1979, nr 4, poz. 339. Zob. także A. Marek, (w:) Kodeks karny..., s. 230; tenże, Prawo karne, Warszawa 2011, s. 346; Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 524-525; taż, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. M. Bojarski, Warszawa 2012, s. 401.

<sup>1021</sup> V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 375; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 767; T. Kaczmarek, Ogólne dyrektywy..., s. 16-19; J. Giezek, Okoliczności wpływające..., s. 45-134.

<sup>1022</sup> K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny..., s. 392.



wymiar kary i innych środków prawnokarnych<sup>1023</sup>. Jedną okolicznością może mieć znaczenie dla realizacji kilku różnych ogólnych dyrektyw wymiaru kary, np. motywacja sprawcy jest istotna przy ocenie stopnia winy sprawcy, jak i wpływa na stopień społecznej szkodliwości jego czynu, zaś właściwości sprawcy należy wziąć pod uwagę przy ustalaniu stopnia winy oraz jednocześnie- realizacji dyrektywy prewencji indywidualnej<sup>1024</sup>.

Okoliczności objęte ustawowymi znamionami przestępstwa (typu podstawowego lub kwalifikowanego), bądź będące przesłankami orzekania środka karnego określonego w art. 39 pkt 3 k.k., nie mogą w zasadzie stanowić podstawy do surowszego albo łagodniejszego wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów. Zostały one już uwzględnione w procesie kryminalizacji danego czynu, determinując stopień społecznej szkodliwości, a jednocześnie kształtując rozmiar i rodzaj konsekwencji prawnych przewidzianych w razie jego popełnienia. W doktrynie jednak zwraca się uwagę, iż w przypadku szczególnego nasilenia tych okoliczności (np. chodzić może o wysoki wskaźnik stanu nietrzeźwości w organizmie sprawcy, rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu), powinny one zostać wzięte pod uwagę jako okoliczności obciążające przy wymiarze środków reakcji prawnokarnej<sup>1025</sup>. Okoliczności należące do znamion przestępstwa mogą mieć znaczenie przy ustalaniu wymiaru kary i innych środków wówczas, gdy w rachubę wchodzi okoliczności podlegające stopniowaniu co do ich nasilenia, co do jakości lub nagromadzenia<sup>1026</sup>. Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w wyroku z dnia 14.10.2005 r.<sup>1027</sup> słusznie stwierdził, że „okoliczności zaliczane do znamion ustawowych przypisanych oskarżonym przestępstw, mogą być uznane za okoliczności obciążające przy wymiarze kary i innych środków przewidzianych w kodeksie karnym, gdy podlegają stopniowaniu i zawierają takie elementy, które różnią je, na niekorzyść oskarżonego, od okoliczności typowych”<sup>1028</sup>.

---

<sup>1023</sup> R.G. Hałas, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2014, s. 339.

<sup>1024</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 525; R. Kaczor, Normatywny a funkcjonalny charakter okoliczności łagodzących i obciążających dla wymiaru kary, WPP 2009, nr 4, s. 93.

<sup>1025</sup> A. Marek, Prawo karne..., s. 346-347.

<sup>1026</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 525; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 749; H. Pracki, Wpływ znamion i okoliczności czynu na wymiar kary, NP 1975, nr 10-11, s. 1409-1416. Por. także m.in. Wyrok SN z dnia 3.11.2004 r., V KK 1/03, Prok. i Pr. 2005, nr 11, poz. 1; wyrok SA w Krakowie z dnia 26.6.1996 r., II AKA 46/96, KZS 1996, nr 7-8, poz. 48; wyrok SN z dnia 19.11.1985 r., III KR 268/85, OSNPG 1986, nr 10, poz. 139; wyrok SN z dnia 29.4.1983 r., IV KR 67/83, OSNKW 1984, nr 1-2, poz. 8; wyrok SN z dnia 18.12.1974 r., V KRN 341/74, OSNKW 1975, nr 2, poz. 25.

<sup>1027</sup> II AKA 246/05, OSA 2006, nr 2, poz. 7.

<sup>1028</sup> Większe od minimalnego nasilenie okoliczności kwalifikującej uzasadnia zaostrzenie wymiaru kary w ramach przestępstwa typu kwalifikowanego, zaś mniejsze od minimalnego nasilenie tej okoliczności nie stanowi okoliczności łagodzącej, lecz decyduje o nieprzyjęciu istnienia przestępstwa typu kwalifikowanego. Zob. H. Pracki, Wpływ znamion i okoliczności czynu..., s. 1415.

Pierwszą okolicznością wymienioną w art. 53 § 2 k.k. jest motywacja sprawcy, którą połączono z jego sposobem zachowania. Motywacja stanowi pojęcie zbiorcze, obejmujące swym zakresem również elementy intelektualno-wolicjonalne psychiki sprawcy, które kierują, a zarazem są siłą napędową jego zachowania<sup>1029</sup>. W doktrynie wskazuje się, iż motywacja sprawcy przestępstwa wiąże się ze sferą intelektualną, a nie emocjonalną zachowania sprawcy. W danej sprawie zachowanie sprawcy może być znamienne wieloma różnymi procesami motywacyjnymi, a których ustalenie jest niezbędne dla właściwego ustalenia wymiaru kary<sup>1030</sup>. Zbadanie motywacji czynu wykazuje istotne znaczenie przy ocenie stopnia winy sprawcy, stopnia społecznej szkodliwości popełnionego przez niego czynu, ale również stanowi ważny czynnik prognozy kryminologicznej dotyczącej przyszłego zachowania się sprawcy, tym samym jest niezbędnym elementem dla realizacji celów indywidualnoprewencyjnych<sup>1031</sup>. Ocena motywacji w kontekście ustalenia wymiaru kary i innych środków może być różna w zależności czy będzie to motywacja o charakterze nagannym, zasługująca na potępienie<sup>1032</sup> (np. motyw zemsty, chęć osiągnięcia bezprawnej korzyści majątkowej lub osobistej), czy też motywacja pozytywna, zasługująca na uwzględnienie na korzyść (np. działanie zmierzające do zaspokojenia potrzeb rodziny, podjęte w warunkach zagrożenia, szczególnego splotu okoliczności lub na skutek współczucia)<sup>1033</sup>. W przypadku występowania kilku różnych motywacji u sprawcy przestępstwa, należy ustalić która z tych motywacji miała *in concreto* charakter dominujący<sup>1034</sup>. Sposób zachowania sprawcy przesądza przede wszystkim o stopniu społecznej szkodliwości czynu<sup>1035</sup>, stanowiąc wyznacznik charakteryzujący zarówno czyn, jak i świadcząc o właściwościach i cechach jego sprawcy<sup>1036</sup>. Analogicznie do motywacji sprawcy, sposób jego zachowania może wpłynąć bądź na obostrzenie wymiaru środków penalnych (np. zachowanie szczególnie brutalne, agresywne, popełnienie przestępstwa z użyciem niebezpiecznych przedmiotów), bądź zostać potraktowane jako okoliczność

---

<sup>1029</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 525.

<sup>1030</sup> P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 245.

<sup>1031</sup> A. Marek, Prawo karne..., s. 346; Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 526; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 767.

<sup>1032</sup> Wyrok SA w Krakowie z dnia 8.11.2006 r., II AKa 157/06, KZS 2006, nr 12, poz. 21.

<sup>1033</sup> Zob. m.in. J. Wojciechowska, Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. G. Rejman, Warszawa 1999, s. 923; A. Marek, Prawo karne..., s. 346; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 767; V. Konarska-Wrzošek, (w:) Kodeks karny..., s. 375.

<sup>1034</sup> W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 768.

<sup>1035</sup> P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny..., s. 245; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 768.

<sup>1036</sup> A. Marek, Prawo karne..., s. 346.

łagodząca odpowiedzialność karną sprawcy (np. zachowanie niepewne, nieagresywne, zachowanie wobec pokrzywdzonego)<sup>1037</sup>.

Rodzaj i stopień naruszenia ciężących na sprawcy obowiązków stanowią elementy decydujące o ocenie stopnia społecznej szkodliwości czynu. Obowiązki, których musi przestrzegać sprawca mogą wynikać z kodeksu karnego, jak i z przepisów innych ustaw. Źródłem tych obowiązków może być ponadto zwyczaj lub szczególna sytuacja, w jakiej znalazł się sprawca<sup>1038</sup>. Zakaz prowadzenia pojazdów jest środkiem reakcji prawnokarnej stosowanym w związku z popełnieniem przestępstwa komunikacyjnego. Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji obejmują czyny popełnione w trzech strefach ruchu: lądowym (drogowym i kolejowym), wodnym (śródlądowym i morskim) oraz powietrznym (lotniczym i międzyplanetarnym). W każdej z tych stref obowiązują pewne zasady bezpieczeństwa rozumiane jako normy gwarancyjne, których przestrzeganie wyłącza lub znacznie ogranicza niebezpieczeństwo istniejące w ruchu<sup>1039</sup>. Zasadami bezpieczeństwa w ruchu są reguły ogólne i szczególne określające warunki bezpieczeństwa o charakterze generalnym, niezależne od indywidualnych właściwości uczestnika ruchu, wyrażone przede wszystkim wprost w przepisach regulujących porządek i bezpieczeństwo w ruchu<sup>1040</sup>. W przypadku poszczególnych rodzajów ruchu najważniejsze znaczenie w tym kontekście odgrywają następujące ustawy: ustawa z dnia 20.6.1997 r.- Prawo o ruchu drogowym (ruch drogowy), ustawa z dnia 28.3.2003 r. o transporcie kolejowym<sup>1041</sup> (ruch kolejowy), ustawa z dnia 21.12.2000 r. o żegludze śródlądowej (ruch śródlądowy), ustawa z dnia 18.9.2001 r.- Kodeks morski<sup>1042</sup> (ruch morski), ustawa z dnia 3.7.2002 r.- Prawo lotnicze<sup>1043</sup> (ruch powietrzny)<sup>1044</sup>.

---

<sup>1037</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 526; też, (w:) M. Kalitowski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 95.

<sup>1038</sup> Por. Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 526; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 527; P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny..., s. 246.

<sup>1039</sup> Por. R.A. Stefański, Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie. Część I, *Ius Novum* 2008, nr 2, s. 48; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 288.

<sup>1040</sup> Por. R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 136-137; tenże, *Zasady bezpieczeństwa w ruchu...*, s. 48-50; tenże, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 944; tenże, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 1046-1047.

<sup>1041</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 1297 ze zm.

<sup>1042</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2015 r. poz. 1320.

<sup>1043</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 978 ze zm.

<sup>1044</sup> W przywołanych ustawach oraz przepisach wykonawczych do nich zostały unormowane jedynie zasady bezpieczeństwa w ruchu, które dotyczą najbardziej typowych sytuacji. Nie wszystkich przypadków jednak można przewidzieć i unormować.

Jednym ze znamion każdego z przestępstw komunikacyjnych jest naruszenie zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym<sup>1045</sup>. Różny może być stopień i charakter naruszenia tychże zasad, co powinno bez wątpienia znaleźć odzwierciedlenie w odpowiedzialności sprawcy przestępstwa komunikacyjnego, zwłaszcza w wymiarze środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów. Przesłanką merytoryczną wyszczególnioną w art. 42 § 1 *in fine* k.k. jest zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji, związane z dalszym udziałem w ruchu sprawcy przestępstwa komunikacyjnego. Ocena stopnia tego zagrożenia opiera się na rozpatrzeniu okoliczności popełnienia przestępstwa, do których należy ustalenie czy sprawca naruszył zasady bezpieczeństwa obowiązujące w ruchu umyślnie, czy też nieumyślnie. Odpowiedzialność sprawcy musi być współmierna do stopnia jego winy oraz stopnia społecznej szkodliwości czynu. Sprawcy naruszający umyślnie zasady bezpieczeństwa ruchu z reguły stanowią większe zagrożenie, dlatego też wobec tych osób powinien być orzekany częściej zakaz prowadzenia pojazdów. Jakże różny jest stopień społecznej szkodliwości wtedy, gdy sprawca wypadku drogowego (art. 177 k.k.) naruszył zasady bezpieczeństwa ruchu w sposób nieumyślny w porównaniu do sprawcy analogicznego czynu, działającego jednakże umyślnie. Przeważnie umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu wiąże się z większym stopniem społecznej szkodliwości czynu. Stwierdzenie umyślności lub nieumyślności naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu ma zatem bardzo istotne znaczenie praktyczne. Rozstrzygnięcie tej kwestii wpływa na ustalenie stopnia społecznej szkodliwości czynu, a zarazem na ostateczny wymiar zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1046</sup>.

Ruch komunikacyjny stanowi dynamiczny układ, charakteryzujący się zmiennością sytuacyjną, w którym ogromną rolę odgrywa postawa sprawcy, polegająca na zachowaniu daleko idącej ostrożności. Kierowca musi być świadomy niebezpieczeństwa, jakie niesie uczestnictwo w ruchu, dbając o kondycję psychofizyczną oraz należyty stan techniczny pojazdu<sup>1047</sup>. Prowadzenie pojazdu mechanicznego wiąże się z ogromną odpowiedzialnością, gdyż może rozwijać znaczne prędkości, zagrażając poważnie bezpieczeństwu ruchu. Brak należytej uwagi, roztargnienie, zmęczenie, niedostosowanie prędkości do warunków atmosferycznych- to tylko przykłady okoliczności, które mogą zaważyć na życiu i zdrowiu uczestników ruchu. Dokonanie ustaleń w przedmiocie nieumyślności wiąże się koniecznością wskazania naruszonej przez sprawcę konkretnej reguły ostrożności. Nie wystarczy samo

---

<sup>1045</sup> R.A. Stefański, *Zasady bezpieczeństwa w ruchu...*, s. 48.

<sup>1046</sup> K. Łucarz, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 226.

<sup>1047</sup> W. Kotowski, *Zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego w świetle prawa*, WPP 2013, nr 4, s. 121.

stwierdzenie, że zachował się on nieostrożnie, niezbędne jest bowiem stwierdzenie, że był świadom tego, że swoim zachowaniem może zrealizować znamiona czynu zabronionego (przewidywał taką możliwość), bądź też, że możliwości takiej nie przewidywał, choć mógł ją przewidzieć<sup>1048</sup>. Nie zawsze sprawcy naruszający nieumyślnie zasady bezpieczeństwa ruchu stanowią mniejsze zagrożenie dla ruchu<sup>1049</sup>. Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów będzie miało w tego typu przypadkach charakter sygnalizacyjny. Wskazuje się, iż zachowanie sprawcy było naganne, stworzyło sytuację niebezpieczną, a zarazem skłania się skazanego do przewartościowania jego postawy na drodze i dotychczasowego stosunku do reguł obowiązujących w ruchu.

Sąd powinien zbadać charakter i motywy naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu oraz stosunek sprawcy do tych naruszeń. Istotne znaczenie może odgrywać rodzaj naruszonej zasady bezpieczeństwa ruchu, jak również stopień tego naruszenia. Za orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów w wyższym wymiarze może przemawiać naruszenie podstawowych zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu lub ich rażące naruszenie. W doktrynie podstawowe zasady bezpieczeństwa ruchu ujmuje się jako takie, które mają decydujący wpływ na bezkolizyjność ruchu<sup>1050</sup>. Do tego typu zasad można zaliczyć m.in. następujące zasady<sup>1051</sup>: ostrożności, ograniczonego zaufania, prędkości bezpiecznej, ruchu prawostronnego, zmiany kierunku jazdy i pasa ruchu, wymijania, pierwszeństwa przejazdu, zachowania trzeźwości itd. Kierowca zobowiązany jest do znajomości oraz bezwzględного przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu. Niebezpieczny sposób prowadzenia samochodu przez oskarżonego skutkuje tym, iż popełnionego przez niego czynu nie można oceniać w kategoriach znikomej szkodliwości<sup>1052</sup>. Do naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu dochodzi, gdy sprawca postępuje w sposób sprzeczny z określoną dyrektywą nakazującą ściśle określony sposób postępowania. Jego bezprawne zachowanie związane jest z podjęciem manewru lub jego zaniechaniem, bądź stanowiące kombinację działań i zaniechań<sup>1053</sup>.

---

<sup>1048</sup> Postanowienie SN z dnia 5.11.2014 r., V KK 162/14, LEX nr 1573978.

<sup>1049</sup> H. Pracki, Umyślne i nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu jako znamię przestępstwa drogowego, NP 1977, nr 2, s. 194.

<sup>1050</sup> Zob. R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, Warszawa 1990, s. 154; K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 226.

<sup>1051</sup> Szerzej na temat zasad bezpieczeństwa ruchu, zob. m.in. R.A. Stefański, Wykroczenia drogowe. Komentarz, Warszawa 2011, s. 119-211; tenże, Zasady bezpieczeństwa w ruchu... Część I..., s. 48 i n.; tenże, Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie. Część II, Ius Novum 2008, nr 3, s. 53 i n.; W. Kotowski, Zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego..., s. 120 i n.; W. Kotowski, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa 2011, s. 249 i n.; tenże, Problemy ruchu drogowego. Komentarz, Warszawa 2007, s. 147 i n.

<sup>1052</sup> Wyrok SN z dnia 3.6.1996 r., II KRN 19/96, niepubl.

<sup>1053</sup> R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym..., s. 143-144.

Rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu ma miejsce przede wszystkim wówczas, gdy dochodzi do prowadzenia pojazdu przez nietrzeźwego kierowcę lub sprawca umyślnie przekracza zakazy i nakazy obowiązujące bezwzględnie w ruchu drogowym, albo chodzi o ryzykowną i brawurową jazdę z chęci popisania się, wyzycia lub zmuszenia innych uczestników do ustąpienia z drogi<sup>1054</sup>. Ustalenie, iż naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu było „rażące” musi nastąpić biorąc pod uwagę kompleksową ocenę okoliczności konkretnego zdarzenia, porównując rzeczywiste zachowanie sprawcy z określonym wzorcem postępowania należytego i możliwego w danej sytuacji faktycznej<sup>1055</sup>. Jeśli postawa kierowcy w sposób znaczący odbiegała od powszechnie przyjętych zasad bezpieczeństwa ruchu, wówczas można przyjąć, że doszło do ich rażącego naruszenia. Z rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa ruchu będziemy mieli do czynienia zawsze wtedy, gdy sprawca świadomie nie przestrzega obowiązujących w ruchu drogowym zasad bezpieczeństwa ruchu (nakazów/zakazów), zwłaszcza jeśli narusza więcej niż jedną z podstawowych reguł obowiązujących w ruchu, bądź też w wyniku naruszenia kilku zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym powoduje kilka różnych skutków<sup>1056</sup>. Rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu oznacza aktywność kierowcy równoznaczną z wysokim stopniem zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu<sup>1057</sup>, co powinno znaleźć odniesienie w orzeczonym zakazie prowadzenia pojazdów, w szczególności adekwatnie określonym jego wymiarze, który zapewni ochronę innych uczestników ruchu.

Zwykle przy większym naruszeniu zasad bezpieczeństwa ruchu występuje także wyższy stopień winy sprawcy, chociaż nie jest to regułą. Sąd Najwyższy słusznie zauważa, iż zawinienie sprawcy jest tym większe, im większe znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu ma naruszona zasada<sup>1058</sup>. Należy inaczej traktować osoby, dopuszczające się rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, które od lat prowadzą pojazdy od jednostek niedoświadczonych, rozpoczynających praktykę jako kierowca. Niedoświadczenie sprawcy należy traktować jako okoliczność łagodzącą, pod warunkiem jednak, iż nie miało miejsca umyślne nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa ruchu, w szczególności zasady rozważnej i ostrożnej

---

<sup>1054</sup> Tak: Wyrok SN z dnia 6.11.1971 r., N 56/71, OSNKW 1974, nr 2, poz. 40. Por. także m.in. W. Sieracki, Rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym i znaczenie tego naruszenia przy wymiarze kary za przestępstwo z art. 145 k.k., WPP 1977, nr 3, s. 317; W. Kubala, Głosa do wyroku SN z dnia 6.10.1976 r., Rw 327/76, OSPiKA 1977, nr 6, poz. 10.

<sup>1055</sup> A. Bachrach, Nowe wytyczne Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe (Dyrektywy wymiaru kary), PiP 1976, nr 5, s. 51.

<sup>1056</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 229 i powołane tam orzecznictwo.

<sup>1057</sup> Postanowienie SN z dnia 27.3.1985 r., V KRN 135/85, OSNPG 1986, nr 8-9, poz. 120.

<sup>1058</sup> Uchwała z dnia 28.2.1975 r., V KZP 2/75, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33, teza 29.

jazdy<sup>1059</sup>. Z kolei w razie umyślnego naruszenia przez sprawcę nie jednego, lecz kilku podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu, wówczas możemy mówić o występowaniu istotnej okoliczności wpływającej na zaostrzenie odpowiedzialności karnej<sup>1060</sup>.

Kolejne okoliczności określone w art. 53 § 2 k.k.- rodzaj i rozmiar ujemnych następstw przestępstwa, mogą w konkretnym wypadku zostać potraktowane jako okoliczności obciążające (poważny rozmiar uszczerbku) albo łagodzące (znikomy charakter szkody)<sup>1061</sup>. Ustawodawca nie bez przyczyny użył pojęcia „ujemne następstwa”, które posiada szeroki zakres, obejmujący różne rodzaje konsekwencji popełnionego czynu zabronionego. Do tego typu następstw najczęściej zalicza się szkodę majątkową, chociaż następstwa mogą również mieć charakter niematerialny, przybierający postać krzywdy moralnej, poczucia upokorzenia ofiary, utraty zaufania czy autorytetu pokrzywdzonego, naruszenia więzi rodzinnych, negatywnego przykładu dla innych itd.<sup>1062</sup> Przy przestępstwach komunikacyjnych dla wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów i innych środków reakcji prawnokarnej „istotne znaczenie powinien mieć rodzaj i wielkość wyrządzonej szkody według zasady: im poważniejsza szkoda, tym większy stopień społecznego niebezpieczeństwa czynu i większe jej znaczenie jako okoliczności wpływającej na zaostrzenie kary”<sup>1063</sup>. Sądy powinny mieć na uwadze różny stopień wartości i charakter naruszonych dóbr. Wypadek drogowy może skutkować wieloma ujemnymi następstwami: utratą życia, uszczerbkiem na zdrowiu, czy też istotnym zniszczeniem mienia, np. prowadzonego w czasie czynu samochodu i jego zawartości. Nie ulega wątpliwości, że kryterium skutku przy ustalaniu wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów bywa zawodne, gdyż musi być rozpatrywane w kontekście stopnia winy sprawcy. Przestępstwa komunikacyjne cechuje zwykle niewielki stopień winy-niewspółmiernie mały w porównaniu do groźących skutków, związanych w niebezpieczeństwem, jakie oznacza w rękach ludzkich maszyna, przy której prowadzeniu nawet niewielkie uchybienie powoduje groźne następstwa<sup>1064</sup>. Sąd Najwyższy stwierdził, że orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów będzie celowe w razie skazania za przestępstwo drogowe o skutkach śmiertelnych albo w postaci ciężkiego uszkodzenia ciała lub rozstroju

---

<sup>1059</sup> Uchwała z dnia 28.2.1975 r..., teza 31.

<sup>1060</sup> Por. Wyrok SN z dnia 24.9.1971 r., Rw 944/71, OSNKW 1972, nr 2, poz. 39.

<sup>1061</sup> R.G. Hałas, (w:) Kodeks karny..., s. 339.

<sup>1062</sup> Por. Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 527; W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 768; V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 376; J. Wojciechowska, (w:) Kodeks karny..., s. 924; J. Wojciechowski, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2002, s. 131.

<sup>1063</sup> Uchwała z dnia 28.2.1975 r..., teza 30. Zob. także J. Giezek, Okoliczności łagodzące i obciążające a uzasadnienie wyroków sądowych w części dotyczącej wymiaru kary, NP 1987, nr 5, s. 55.

<sup>1064</sup> K. Łuczcz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 242.

zdrowia, zwłaszcza wtedy, gdy sprawca okazał rażące lekceważenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W tego typu sytuacjach, w szczególności jeżeli występuje dodatkowo przesłanka przewidująca zmianę trybu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów na obligatoryjny (stan nietrzeźwości, stan pod wpływem środka odurzającego lub zbiegnięcie z miejsca zdarzenia), sądy powinny środek karny zakazu stosować na dłuższe okresy<sup>1065</sup>.

Właściwości i warunki osobiste sprawcy mają znaczenie przede wszystkim dla określenia wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów z punktu widzenia realizacji celów zapobiegawczych oraz wychowawczych wobec skazanego<sup>1066</sup>. Całościowa charakterystyka osoby sprawcy jest kluczowa dla wystawienia właściwej prognozy kryminologicznej<sup>1067</sup>, odgrywającej bardzo ważną rolę w przypadku sprawców przestępstw komunikacyjnych. Pozwala ona na racjonalną indywidualizację odpowiedzialności karnej, dostosowania wymiaru kary i innych środków do faktycznej sytuacji konkretnego sprawcy, w taki sposób aby reakcja karna miała rzeczywiście charakter dolegliwości osobistej<sup>1068</sup>. W piśmiennictwie do właściwości osobistych zalicza się następujące właściwości: wiek, płeć, poziom rozwoju intelektualnego, stan zdrowia psychicznego i fizycznego, cechy charakteru, temperament, podatność na wpływy, zdolności, zainteresowania, ambicje, nałogi, stosunek do siebie samego, innych ludzi i otaczającego świata, a także stosunek do powszechnie akceptowanych wartości<sup>1069</sup>. Z kolei przez warunki osobiste sprawcy należy rozumieć warunki materialne, mieszkalne, zdrowotne, stan cywilny, liczbę dzieci i osób na utrzymaniu, miejsce pracy, źródło utrzymania, poziom wykształcenia i kwalifikacji zawodowych, relacje społeczne, utrzymywanie kontaktów ze środowiskami ocenianymi pozytywnie lub negatywnie, stany konfliktów, zatargów itd.<sup>1070</sup> Przy kształtowaniu zakazu prowadzenia pojazdów sąd powinien w szczególności zwrócić uwagę czy sprawca nie jest uzależniony od alkoholu, narkotyków lub innych środków odurzających. O alkoholizmie może świadczyć w pierwszej kolejności ilość pobytów sprawcy przestępstwa komunikacyjnego w izbie wytrzeźwień. Jeżeli co najmniej kilka razy przebywał w izbie wytrzeźwień, wówczas istnieje realne prawdopodobieństwo ponownego tam trafienia. Skłonność do nadużywania alkoholu

---

<sup>1065</sup> Uchwała z dnia 28.2.1975 r..., teza 39.

<sup>1066</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) M. Kalitowski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 97; V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 376.

<sup>1067</sup> P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny..., s. 247.

<sup>1068</sup> V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 376-377.

<sup>1069</sup> Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 527; V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 376.

<sup>1070</sup> K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny..., s. 397; V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 376; Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 527.



negatywnie świadczy o osobowości sprawcy, stanowiąc bez wątpienia zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu, które wymaga niejednokrotnie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów w dłuższym wymiarze.

Niewątpliwie okres posiadania prawa jazdy i praktyki jako kierowcy łączy się z doświadczeniem, które ma ważny wpływ na poprawę jakości prowadzenia pojazdów i jednocześnie przekłada się na zmniejszenie zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu. Dostateczny brak doświadczenia może stać się jedną przyczyn wypadku drogowego, zwłaszcza gdy kierowca stanął w obliczu zaskakującej sytuacji drogowej, której nie umiał sprostać<sup>1071</sup>. W orzecznictwie występuje pogląd, w myśl którego niedoświadczenie sprawcy przestępstwa komunikacyjnego należy ujmować jako okoliczność łagodzącą, za wyjątkiem sytuacji, gdy doszło do umyślnego nieprzestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu, a zwłaszcza nakazu rozważnej i ostrożnej jazdy<sup>1072</sup>. Podejście generalizujące zakładające, że krótki okres posiadania prawa jazdy i związane z nim niedoświadczenie, każdorazowo powinno się uwzględniać przy wymiarze zakazu prowadzenia pojazdów w charakterze okoliczności łagodzącej, może okazać się w pewnych przypadkach nieuzasadnione. Kierowcy młodzi są bardziej podatni na przekraczanie dozwolonej prędkości, brawurę w czasie jazdy, lekceważenie zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu, tym samym popełnione przestępstwo komunikacyjne może tym bardziej przemawiać za czasową ich eliminacją z uczestnictwa w ruchu. Orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów szczególnie w tego typu przypadkach pełni ważną rolę- instrumentu polityki kryminalnej, który poza naturalną funkcją ochronno-zabezpieczającą jest w stanie oddziaływać wychowawczo na osobę młodą, o nie całkowicie jeszcze ukształtowanej psychice. Niedoświadczenie powinno skłaniać kierowcę do zachowania w większym stopniu ostrożności w czasie jazdy oraz skrupulatniejszego przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu, jeśli tego nie czyni, jego postępowanie jest wyjątkowo naganne<sup>1073</sup>

Ustalenia dotyczące sposobu życia przed popełnieniem przestępstwa stanowią dla sądu istotne informacje, pozwalające na bardziej pełne poznanie sprawcy, co może mieć znaczenie dla postawienia prognozy kryminologicznej. Sposób życia sprawcy przed krytycznym momentem popełnienia przestępstwa, może stanowić okoliczność zarówno łagodzącą, jak i przemawiającą za zastosowaniem intensywniejszej reakcji prawnokarnej ze

---

<sup>1071</sup> Wyrok SN z dnia 12.7.1975 r., V KRN 65/75, OSNKW 1975, nr 12, poz. 160.

<sup>1072</sup> Uchwała z dnia 28.2.1975 r..., teza 31. Podobnie zob. Wyrok SN z dnia 31.3.1987 r., V KRN 52/87, OSNPG 1988, nr 2, poz. 19.

<sup>1073</sup> Wyrok SN z dnia 16.5.1979 r., V KRN 93/79, OSNPG 1979, nr 11, poz. 148; wyrok SN z dnia 4.11.1977 r., V KRN 268/77, niepubl.

względu na zapobiegawcze lub wychowawcze oddziaływanie. Pozytywnie o dotychczasowym sposobie życia sprawcy świadczy w szczególności ustabilizowana sytuacja społeczna, nienaganne wykonywanie ciężących na sprawcy obowiązków społecznych, charakter zatrudnienia, zaangażowanie społeczne, działalność charytatywna, dobra opinia środowiskowa<sup>1074</sup>. Negatywnie charakteryzuje sprawcę przeciwny sposób życia, a zatem niewywiązywanie się ze swoich podstawowych obowiązków, zaniedbywanie rodziny, brak zabiegania o znalezienie pracy lub częste jej porzucanie, życie cudzym kosztem nie dając nic w zamian, zadawanie się z niewłaściwym towarzystwem, częste nadużywanie alkoholu lub odurzanie się innymi środkami, naruszanie przepisów prawa<sup>1075</sup>.

Uprzednia karalność, w szczególności za przestępstwa komunikacyjne, stanowi okoliczność dotyczącą sposobu dotychczasowego życia i charakteru sprawcy, którą należy bez wątpienia uwzględnić przy ustalaniu wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów. W orzecznictwie postrzega się uprzednią karalność w odniesieniu do czasu poprzedzającego przestępstwo wyłącznie jako okoliczność obciążającą, tym bardziej negatywną, gdy chodzi o sprawcę wielu podobnych przestępstw<sup>1076</sup>. W doktrynie wyraźnie podkreśla się, że uprzedniej karalności nie wolno nie doceniać jako pewnego czynnika prognostycznego przy orzekaniu kar oraz innych środków zwalczania przestępczości komunikacyjnej<sup>1077</sup>. Wcześniejsza karalność w życiorysie sprawcy może wyjątkowo negatywnie charakteryzować jego osobę, rzutując na ocenę prawdopodobieństwa popełnienia czynu zabronionego i świadcząc o nieskuteczności dotychczas stosowanych środków reakcji<sup>1078</sup>. Jak trafnie zauważa K. Łucarz, uprzednia karalność, zwłaszcza wielokrotna, świadczy o braku zdyscyplinowania społecznego, stawiając takich sprawców w rzędzie potencjalnych kandydatów do wypadku drogowego<sup>1079</sup>. Z drugiej jednak strony nie należy zapominać o sprawcach, których czyn stanowił jedynie niechlubny epizod w ich dotychczasowym nienagannym życiu. Powszechność różnorodnych form transportu oraz środków lokomocji powoduje, że w zasadzie każdy przy splocie pewnych nieszczęśliwych okoliczności, może stać się sprawcą wypadku drogowego. Osobę taką trudno traktować jako przestępcę kryminalnego, bo nim nie

---

<sup>1074</sup> W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 772; K. Buchała, (w:) K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny..., s. 398.

<sup>1075</sup> V. Konarska-Wrzošek, (w:) Kodeks karny..., s. 377.

<sup>1076</sup> Wyrok SA w Warszawie z dnia 29.10.2014 r., II AKa 318/14, Legalis Nr 1164640. Zob. także m.in. Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 29.5.2014 r., II AKa 136/14, Legalis Nr 1049721; wyrok SA w Poznaniu z dnia 13.9.2012 r., II AKa 171/12, Legalis Nr 731026; wyrok SA w Warszawie z dnia 5.9.2014 r., II AKa 209/14, Legalis Nr 1092704; wyrok SA w Warszawie z dnia 17.4.2013 r., II AKa 112/13, Legalis Nr 1049053; wyrok SA we Wrocławiu z dnia 25.5.2011 r., II AKa 108/11, Legalis Nr 776106.

<sup>1077</sup> K. Buchała, Sprawcy przestępstw w komunikacji drogowej, ZN IBPS 1975, nr 2, s. 15.

<sup>1078</sup> W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 773.

<sup>1079</sup> K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 241.

jest, naruszył wprawdzie zasady bezpieczeństwa ruchu, ale trudno stawiać go na równi z zabójcą, gwałtcielem czy złodziejem. Niekaralność powinna zatem zostać odnotowana na korzyść sprawcy przestępstwa komunikacyjnego, świadczy bowiem pozytywnie o dotychczasowym jego sposobie życia, co należy uwzględnić zawsze jako okoliczność łagodzącą przy wymiarze zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1080</sup>.

Przy ustalaniu wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów sąd powinien również wziąć pod uwagę zgodnie z brzmieniem art. 53 § 2 k.k., zachowanie się sprawcy po popełnieniu przestępstwa, a zwłaszcza staranie o naprawienie szkody lub zadośćuczynienie w innej formie społecznemu poczuciu sprawiedliwości<sup>1081</sup>. Chodzi tutaj zarówno o zachowanie sprawcy bezpośrednio po dokonaniu czynu zabronionego, jak i w czasie odleglejszym od popełnienia przestępstwa, w tym w trakcie prowadzonego postępowania karnego<sup>1082</sup>. Staranie o naprawienie szkody lub zadośćuczynienie w innej formie społecznemu poczuciu sprawiedliwości zostały wskazane jedynie jako przykładowe zachowania sprawcy uwzględniane przy wymiarze kary i innych środków reakcji. Nie można wykluczyć sytuacji, gdy sąd weźmie pod uwagę inne okoliczności, na podstawie których można wnioskować o postawie sprawcy po popełnieniu przestępstwa. W doktrynie podjęcie starań o naprawienie szkody postrzega się jako okoliczność świadcząca pozytywnie o sprawcy, dowodząca jego krytycznego stosunku do popełnionego przez siebie czynu, co pozwala z reguły na postawienie optymistycznej prognozy kryminologicznej odnośnie możliwości osiągnięcia celów kary, w szczególności w zakresie oddziaływania indywidualnoprzewencyjnego<sup>1083</sup>. Okolicznością łagodzącą będzie niewątpliwie przyznanie się do winy<sup>1084</sup>, wyrażenie przez sprawcę skruchy, wyrzutów sumienia, żalu z powodu popełnionego czynu, przeproszenie pokrzywdzonych<sup>1085</sup>. Fakt udzielenia przebaczenia oskarżonemu przez pokrzywdzonego ma

---

<sup>1080</sup> Wyrok SA w Gdańsku z dnia 8.12.2010 r., II AKa 302/10, POSAG 2011, nr 1, poz. 3.

<sup>1081</sup> Wyrok SN z dnia 14.3.2006 r., II KK 291/05, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 577.

<sup>1082</sup> V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny..., s. 377.

<sup>1083</sup> P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny..., s. 248.

<sup>1084</sup> Sąd Apelacyjny w Krakowie w wyroku z dnia 20 września 2014 r. (II AKa 145/14, KZS 2014, nr 11, poz. 31) słusznie jednak stwierdził, iż „Nie jest okolicznością obciążającą przy wymiarze kary treść wyjaśnień oskarżonego, a w szczególności że nie przyznał się do zarzuczonego mu czynu, że nie wykazał skruchy i żalu, nie przeprosił pokrzywdzonej. Jedną z gwarancji procesowych przysługujących oskarżonemu jest prawo do składania wyjaśnień takiej treści, jaką uznaje za odpowiednią dla swej obrony. Dlatego nie wolno uznawać za obciążające nie przyznawania się, braku skruchy i żalu itp. Natomiast zaistnienie tych okoliczności zawsze będzie uznawane za łagodzące karę”. Podobnie por. także Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 21.8.2013 r., II AKa 228/13, Legalis Nr 999547; wyrok SA w Białymstoku z dnia 24.6.2003 r., II AKa 146/03, KZS 2003, nr 12, poz. 36; wyrok SA w Łodzi z dnia 14.9.2000 r., II AKa 140/00, Prok. i Pr. 2001- wkł. „Orzecznictwo”, nr 6, poz. 18; wyrok SA w Katowicach 10.5.2001 r., II AKa 44/01, KZS 2001, nr 8, poz. 61.

<sup>1085</sup> Na ten temat występuje bogate orzecznictwo, zob. m.in. Wyrok SA w Warszawie z dnia 22.10.2014 r., II AKa 296/14, Legalis Nr 1092990; wyrok SA w Krakowie z dnia 7.11.2013 r., II AKa 187/13, KZS 2014, nr 1, poz. 60; wyrok SA w Szczecinie z dnia 26.9.2013 r., II AKa 168/13, Legalis Nr 744321; wyrok SA w Łodzi z dnia 7.2.2013 r., II AKa 302/12, KZS 2013, nr 4, poz. 87; wyrok SA w Białymstoku z dnia 29.11.2012 r., II AKa

bardzo duże znaczenie dla wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów, stanowi okoliczność łagodzącą, gdyż likwiduje jednostkową krzywdę<sup>1086</sup>. Na szczególną dezaprobatę zasługuje zachowanie sprawcy wypadku drogowego, który zbiegł z miejsca zdarzenia, nie udzielając ofierze niezbędnej pomocy. Zignorowanie obowiązku udzielenia pomocy przez osobę, która spowodowała, bądź przyczyniła się do zdarzenia, w wyniku którego inna osoba znalazła się w położeniu grożącym niebezpieczeństwem utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, jest znacznie bardziej naganne od nie udzielenia pomocy ofierze przez osobę postronną, a przez to niewątpliwie cechuje się większym stopniem społecznej szkodliwości<sup>1087</sup>.

Zachowanie się pokrzywdzonego stanowi okoliczność, którą sąd jest zobowiązany każdorazowo rozważyć przy wymiarze zakazu prowadzenia pojazdów. Chodzi o zachowanie, wykazujące bezpośredni związek z realizacją znamion czynu zabronionego, mogące przybrać postać prowokacji lub współprzyczynienia się. Znaczenie tej okoliczności szczególnej należy rozważać przede wszystkim przez pryzmat przypisania sprawcy negatywnej oceny czynu zabronionego, a jednocześnie określenia stopnia winy<sup>1088</sup>. Ruch komunikacyjny stanowi układ złożony, w którym prawidłowe zachowanie każdego ze współuczestników wpływa na bezpieczeństwo w ruchu oraz jego prawidłowe funkcjonowanie jako całości. Współodpowiedzialnymi za wypadek drogowy może być dwóch lub więcej uczestników ruchu drogowego, z zastrzeżeniem przypisania im tylko takiego skutku, jaki został przez nich spowodowany poprzez chociażby nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu<sup>1089</sup>. W takiej sytuacji żaden ze współuczestników wypadku drogowego nie realizuje w całości istoty czynu zabronionego, aczkolwiek każdy z nich w ściśle określony sposób przyczynia się swoim zachowaniem do jego powstania<sup>1090</sup>. Mamy do czynienia z wielosprawstwem przedmiotowym, gdzie sprawstwo i wina dotyczą nie tylko jednej osoby, ale rozkłada się między co najmniej dwie różne osoby, pozostające jednak ze sobą w pewnym związku

---

216/12, Legalis Nr 723067; wyrok SA w Gdańsku z dnia 28.6.2012 r., II AKa 206/12, KZS 2013, nr 4, poz. 84; wyrok SA w Krakowie z dnia 17.9.2009 r., II AKa 116/09, KZS 2009, nr 7-8, poz. 56; wyrok SA w Krakowie z dnia 14.5.2008 r., II AKa 49/08, KZS 2008, nr 7-8, poz. 62; wyrok SA w Krakowie z dnia 22.2.2007 r., II AKa 171/06, KZS 2007, nr 3, poz. 28; wyrok SN z dnia 14.9.2005 r., IV KK 160/05, OSNwSK 2005, nr 1, poz. 1659; wyrok SA w Krakowie z dnia 2.12.2001 r., II AKa 292/1, KSZ 2002, nr 1, poz. 12.

<sup>1086</sup>Por. Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 12.9.2013 r., II AKa 185/13, Legalis Nr 999534; wyrok SA we Wrocławiu z dnia 4.4.2013 r., II AKa 81/13, Legalis Nr 999518; wyrok SA we Wrocławiu z dnia 4.4.2013 r., II AKa 83/13, Legalis Nr 999519; wyrok SA w Krakowie z dnia 17.5.2000 r., II AKa 74/00, KZS 2000, nr 5, poz. 38. Zob. także Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 530; V. Konarska-Wrzošek, (w:) Kodeks karny..., s. 378.

<sup>1087</sup>Wyrok SA w Katowicach z dnia 6.12.2012 r., II AKa 437/12, KZS 2013, nr 5, poz. 58.

<sup>1088</sup>W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 781.

<sup>1089</sup>Wyrok SN z dnia 23.7.2014 r., V KK 32/14, LEX nr 1499212.

<sup>1090</sup>K. Łuczarski, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 244-245.

funkcjonalnym<sup>1091</sup>. Występuje wówczas problem z określeniem stopnia winy każdego ze współuczestników, co jest istotne z punktu widzenia ich odpowiedzialności karnej, gdyż kodeks karny hołduje zasadzie odpowiedzialności indywidualnej i osobistej. Sąd Najwyższy niejednokrotnie zajmował się tym problemem, wskazując m.in., iż „Odpowiedzialność za skutek uzasadnia jedynie takie przyczynienie się, które w sposób istotny zwiększa ryzyko wystąpienia tego skutku, który jest relewantny z punktu widzenia typizacji czynu”<sup>1092</sup>. Przyczynienie się do zdarzenia przestępnego jest uzależnione zawsze od konkretnych okoliczności<sup>1093</sup>. Naruszenie przez współuczestnika oraz inną osobę zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i przyczynienie się do zaistnienia wypadku komunikacyjnego, oznacza okoliczność zmniejszającą winę sprawcy, a w związku z tym powinno być traktowane przez sądy jako okoliczność łagodząca, chyba że przyczynienie, o którym mowa nie miało istotnego wpływu na powstanie wypadku, bądź też sprawca widząc to zachowanie nie wyciągnął z tego faktu koniecznych dla siebie wniosków<sup>1094</sup>. Przyczynienie się do wypadku przez współuczestnika ruchu drogowego albo inną osobę powinno być uwzględnione na korzyść sprawcy, zwłaszcza wtedy, gdy owe przyczynienie się jest znaczne<sup>1095</sup>. Przykładem przyczynienia się może być postawa pieszego, który dopuszcza się przechodzenia przez pas jezdni w niedozwolonym miejscu. Kierowca powinien zachowywać ostrożność, jednakże nie zawsze obiektywnie możliwe jest wyhamowanie pojazdu na czas, gdy pieszy nagle wbiega na pas ruchu<sup>1096</sup>. Zachowanie innego uczestnika ruchu (pieszego), sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa ruchu, powinno zostać odpowiednio uwzględnione przy orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów, wskazując na niecelowość zastosowania tego środka karnego w danym przypadku, bądź też przemawiając za łagodniejszym ustaleniem jego wymiaru w dolnych granicach.

---

<sup>1091</sup> A. Bachrach, Nowe wytyczne Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe..., s. 245.

<sup>1092</sup> Wyrok SN z dnia 8.4.2013 r., II KK 206/12, OSP 2014, nr 6, poz. 63.

<sup>1093</sup> Wyrok SN z dnia 11.1.2012 r., III KK 74/11, LEX nr 1119505.

<sup>1094</sup> Postanowienie SN z dnia 19.12.1984 r., V KRN 169/84, niepubl.; postanowienie SN z dnia 19.12.1989 r., V KR 169/89, Pal. 1991, nr 10, s. 76.

<sup>1095</sup> Uchwała z dnia 28.2.1975 r..., teza 38.

<sup>1096</sup> Z orzecznictwa Sądu Najwyższego wynika, iż przyczynienie się ofiary do zaistnienia wypadku nie zawsze oznacza dla sprawcy występowaniem szczególnych preferencji. Przyczynienie się pokrzywdzonego do powstania wypadku drogowego, nawet jeżeli było znaczne, nie oznacza, że zawinienie oskarżonego było znikome. Sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa ruchu zachowanie nie może mieć większego znaczenia dla odpowiedzialności sprawcy wypadku drogowego w zakresie winy, jak i kary, w przypadku gdy sprawca widział to zachowanie i nie wyciągnął z tego faktu koniecznych dla siebie wniosków. Tak zob. Postanowienie SN z dnia 19.12.1989 r., V KR 169/89, Pal. 1991, nr 10, s. 76; wyrok SN z dnia 27.3.1986 r., Rv 206/86, OSNKW 1987, nr 1-2, poz. 1. Por. także K.J. Pawelec, Zarys metodyki pracy adwokata w sprawach wypadków drogowych, Warszawa 2008, s. 380.

Katalog zawarty w art. 53 § 2 k.k. nie ma charakteru zamkniętego, zatem sąd może uwzględnić również inne okoliczności<sup>1097</sup>, które *in concreto* będą na tyle istotne, iż zasługują na rozważenie w kontekście wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów. W pierwszej kolejności należy wskazać tutaj wykryty u sprawcy przestępstwa komunikacyjnego stan nietrzeźwości lub stan pod wpływem środka odurzającego, a więc okoliczności będące przesłankami obligatoryjnego orzekania zakazu (art. 42 § 2, 3 lub 4 k.k.). Stężenie alkoholu w organizmie sprawcy może być różne, nie byłoby logiczne i pożądane z punktu widzenia zasady sprawiedliwości, aby traktować na równi osobę, u której w czasie popełnienia czynu stwierdzono np. 0,6 promila ze sprawcą mającym we krwi stężenie alkoholu o wartości 3,0 promile. Okolicznością obciążającą jest wskaźnik stężenia alkoholu lub innej substancji odurzającej osiągający znaczne wartości, gdy stopień intoksykacji w każdym jednostkowym przypadku powoduje istotne zaburzenia psychomotoryczne, co w oczywisty sposób stwarza realne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.

Okolicznością, na którą warto również zwrócić uwagę jest rodzaj pojazdu prowadzonego przez sprawcę w chwili popełnienia przestępstwa komunikacyjnego. Determinuje on bowiem stopień i rozmiar zagrożenia dla bezpieczeństwa w komunikacji, co powinno znaleźć odniesienie przy kształtowaniu przez sąd zakresu przedmiotowego, jak i zakresu temporalnego zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1098</sup>. Bez wątpienia zagrożenie, jakie wywołują pojazdy mechaniczne jest znacząco wyższe od tego, które wiąże się z prowadzeniem innych pojazdów (niemechanicznych). W doktrynie wskazuje się, że długość okresu zakazu prowadzenia pojazdów powinna zależeć od rodzaju pojazdu według następującej zależności: im większy pojazd, tym dłuższy powinien być okres pozbawienia uprawnień do jego prowadzenia<sup>1099</sup>. Przykładowo kierowca prowadzący ciężki zestaw składający się z samochodu ciężarowego i przyczepy wypełnionej ładunkiem, stwarza proporcjonalnie większe zagrożenie od kierującego samochodem osobowym. W sytuacji kolizyjnej, mniejsza manewrowość i wydłużenie czasu potrzebnego do zareagowania na bodziec zewnętrzny, powoduje że kierowca taki niejednokrotnie nie jest w stanie zahamować

---

<sup>1097</sup> A. Marek, Kodeks karny..., s. 231.

<sup>1098</sup> Zob. m.in. Wyrok z dnia 24.1.2007 r., III KK 436/06, Legalis Nr 97138; wyrok z dnia 24.1.2007 r., III KK 439/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 290; wyrok SN z dnia 6.2.2007 r., III KK 446/06, Prok. i Pr. 2007- wkł. „Orzecznictwo”, nr 7-8, poz. 4; wyrok SN z dnia 27.2.2007 r., II KK 382/06, Legalis nr 108220; wyrok SN z dnia 22.3.2007 r., II KK 407/06, LEX nr 280703; wyrok SN z dnia 24.4.2007 r., IV KK 492/06, Legalis Nr 108599; wyrok SN z dnia 20.6.2007 r., III KK 145/07, LEX nr 296730; wyrok SN z dnia 20.1.2010 r., IV KK 395/09, LEX nr 570153.

<sup>1099</sup> R. Góral, Praktyka sądów powszechnych w sprawach prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości, ZK-A 1968, nr 4, s. 34; A. Dobrzyński, O właściwą represję karną w sprawach z art. 28 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu, ŁL 1964, nr 12, s. 11.

i dochodzi do wypadku drogowego i to z reguły z ofiarami śmiertelnymi. Osoby prowadzące pojazdy o dużej wielkości są zobowiązane w związku z tym do zachowania na drodze szczególnej ostrożności i wzmożonej uwagi<sup>1100</sup>.

### **§3. Dyrektywy wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego jako łączny środek karny**

W art. 90 k.k. uregulowano kwestię stosowania środków karnych w przypadku występowania realnego zbiegu przestępstw. Wspomniany przepis określa dwie kategorie środków karnych: podlegające łączeniu oraz niepodlegające łączeniu, przewidując dla nich obu odmienne zasady orzekania i stosowania przy kształtowaniu wymiaru kary łącznej<sup>1101</sup>. Niewątpliwie w sytuacji, gdy chociażby co do jednego ze zbiegających się przestępstw orzeczono środek karny, sąd nie może zrezygnować z uwzględnienia go, wymierzając karę łączną<sup>1102</sup>.

Zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 90 § 1 k.k.: „Środki karne, przepadek, środki kompensacyjne, środki zabezpieczające oraz dozór stosuje się, chociażby orzeczono je tylko co do jednego ze zbiegających się przestępstw”. Mamy tutaj do czynienia ze środkami penalnymi, które nie są łączone i każdy z nich podlega odrębnemu wykonaniu<sup>1103</sup>. W art. 90 § 1 k.k. została wyrażona zasada kumulatywnego stosowania środków karnych niepodlegających łączeniu w wypadku orzeczenia kary łącznej za pozostające w zbiegu przestępstwa. Zasada ta przesądza jednoznacznie, że środek karny orzeczony chociażby za jedno przestępstwo pozostające w realnym zbiegu będzie stosowany obok orzeczonej kary łącznej<sup>1104</sup>. Zasada kumulatywnego stosowania środków karnych niepodlegających łączeniu orzeczonych za pozostające w zbiegu przestępstwa dotyczy środków karnych wymienionych w art. 39 pkt 7 i 8 k.k., tj. świadczenia pieniężnego i podania wyroku do publicznej wiadomości<sup>1105</sup>. W przypadku pozostałych środków karnych tego samego rodzaju niepodlegających łączeniu (art. 39 pkt 1-3 k.k.), środki te nie są wykonywane kumulatywnie (poprzez dodawanie okresów ich stosowania), ale według zasad określonych art. 43 § 2 i 2a k.k. W konsekwencji oznacza to, że początek okresu wykonywania tych środków karnych (w

<sup>1100</sup> Wyrok SN z dnia 9.11.1992 r., II KRN 173/92, niepubl.

<sup>1101</sup> P. Kardas, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, s. 1146.

<sup>1102</sup> P. Hofmański, L.K. Paprzycki, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2012, s. 583.

<sup>1103</sup> M. Gałązka, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2014, s. 445.

<sup>1104</sup> P. Kardas, (w:) Kodeks karny..., s. 1147.

<sup>1105</sup> Zob. Wyrok SN z dnia 12.5.1988 r., KRN 2/88, OSNKW 1988, nr 11-12, poz. 81; G. Rejman, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. G. Rejman, Warszawa 1999, s. 1234.

tym zakazu prowadzenia pojazdów), rozpoczyna swój bieg po uprawomocnieniu się każdego z orzeczeń, z zawieszeniem ich biegu w czasie odbywania przez skazanego kary pozbawienia wolności, chociażby orzeczonej za inne przestępstwo<sup>1106</sup>. Jeśli zachodzi konieczność wykonania kilku środków karnych niepodlegających łączeniu, środki takie nie są wykonywane kumulatywnie, a co za tym idzie okresy ich wykonywania biegną równolegle do siebie<sup>1107</sup>.

Możliwość łączenia dotyczy wyłącznie środków karnych terminowych, których wykonywanie jest rozciągnięte w czasie<sup>1108</sup>. W doktrynie uzasadnienie tego ograniczenia upatruje się przede wszystkim w ich charakterze, a ponadto w potrzebie racjonalizacji wykonania orzeczonych środków<sup>1109</sup>. W myśl art. 90 § 2 k.k.: „W razie orzeczenia za zbiegające się przestępstwa pozbawienia praw publicznych, zakazów lub obowiązku tego samego rodzaju, sąd stosuje odpowiednio przepisy o karze łącznej”. Przepis art. 90 § 2 k.k. formułuje zatem podstawę prawną do łączenia orzeczonych dwa lub więcej razy za zbiegające się przestępstwa pozbawienia praw publicznych lub zakazów tego samego rodzaju<sup>1110</sup>.

Zwrot „zakazy tego samego rodzaju” może sprawiać pewne problemy interpretacyjne, gdyż w katalogu ujętym w art. 39 k.k. występuje kilka środków karnych, w których nazwie pojawia się słowo „zakaz”. Wydaje się, że łączenie np. zakazu prowadzenia pojazdów z zakazem prowadzenia działalności związanej z wychowaniem, leczeniem, edukacją małoletnich lub opieką nad nimi, pozbawione byłoby jakichkolwiek racjonalnych podstaw, gdyż wprawdzie oba środki są zakazami, jednakże ich treść i zakres jest całkowicie różny. Należy w związku z tym uznać za słuszny pogląd dominujący w doktrynie, że sformułowanie funkcjonujące na gruncie art. 90 § 2 k.k.- „zakazy tego samego rodzaju”, powinno się interpretować ścieśniająco i obejmować nim nie tylko określone w art. 39 pkt 2, 2a, 2b, 2c, 2d i 3 k.k. środki karne, w nazwie których pojawia się słowo „zakaz”. Dodatkowym warunkiem jest konieczność rodzajowej i zakresowej tożsamości tych

---

<sup>1106</sup> Por. Wyrok SN z dnia 7.3.2012 r., III KK 306/11, LEX nr 1157563; postanowienie SN z dnia 20.12.2007 r., I KZP 34/07, OSNKW 2008, nr 1, poz. 2 z aprobuską glosą T. Krawczyka, OSP 2009, nr 5, s. 375-380, jak również z częściowo krytyczną glosą J.A. Kuleszy, WPP 2009, nr 4, s. 151-159 oraz aprobuskami uwagami R.A. Stefańskiego, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego i prawa wykroczeń za 2007 r., WPP 2008, nr 1, s. 128-129. Zob. także M. Gałązka, (w:) Kodeks karny..., s. 447; R.A. Stefański, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji w 2015 roku, red. R.A. Stefański, Warszawa 2016, s. 269.

<sup>1107</sup> Por. m.in. R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny..., s. 347; W. Zontek, Glosa do postanowienia SN z dnia 29 sierpnia 2007 r., sygn. akt: I KZP 23/07, CzPKiNP 2007, nr 2, s. 304-305; M. Pyrcak, Środki karne, środki probacyjne i środki zabezpieczające a kara łączna- wybrane problemy orzecznicze związane z karą łączną, (w:) Zagadnienia teorii i nauczania prawa karnego. Kara łączna. Księga Jubileuszowa Profesor Marii Szewczyk, red. W. Górski, P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Warszawa 2013, s. 616.

<sup>1108</sup> M. Gałązka, (w:) Kodeks karny..., s. 446.

<sup>1109</sup> I. Kosierb, Łączny środek karny, Prok. i Pr. 2015, nr 4, s. 141.

<sup>1110</sup> P. Kardas, (w:) Kodeks karny..., s. 1149.



zakazów<sup>1111</sup>. Jak podkreśla J. Giezek nie tylko bowiem rodzaj zakazu, ale także tożsamość i zakres decyduje o możliwości połączenia orzeczonych środków karnych za pozostające w zbiegu realnym przestępstwa<sup>1112</sup>. W przypadku orzeczonych jednostkowo zakazów prowadzenia pojazdów i zakazów zajmowania różnych stanowisk, wykonywania różnych zawodów czy też prowadzenia różnego typu działalności, zabieg łączenia opisany w art. 90 § 2 k.k. będzie niemożliwy. W takiej sytuacji każdy z zakazów zostanie odrębnie uwzględniony w wyroku orzekającym karę łączną, a następnie wszystkie będą wykonywane równolegle<sup>1113</sup>.

Sąd w przypadku orzekania zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 1 lub 2 k.k. dysponuje stosunkowo szerokimi możliwościami kształtowania jego zakresu przedmiotowego i temporalnego. W praktyce może zaistnieć wątpliwość czy orzeczone za pozostające w zbiegu przestępstwa zakazy o różnym zakresie powinno się traktować w kategorii „zakazów tego samego rodzaju”. Zagadnienie to ma doniosłe znaczenie, tylko bowiem takie środki karne podlegają łączeniu według odpowiednio stosowanych reguł dotyczących orzekania kary łącznej. Zastanówmy się czy można, a jeżeli tak to w jaki sposób połączyć orzeczone zakazy prowadzenia pojazdów przy braku ich tożsamości. W katalogu środków karnych w art. 39 pkt 3 k.k. zamieszczony został środek pod nazwą „zakaz prowadzenia pojazdów”, co mogłoby sugerować, iż wszelkie modyfikacje w aspekcie przedmiotowym i zakresowym, nie mają wpływu na postrzeganie wszelkich zakazów prowadzenia pojazdów jako zakazów należących do tego samego rodzaju. Weźmy jednak pod uwagę następujące konfiguracje zakazów: sąd orzekł zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych oraz zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych kategorii B (różny zakres przedmiotowy), bądź zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym i zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu wodnym (brak tożsamości rodzajowej). Podane przypadki ukazują mogące wystąpić różnice rodzajowe i zakresowe, chociaż wciąż mamy do czynienia niewątpliwie z zakazem prowadzenia pojazdów.

Ogólne odesłanie do przepisów o karze łącznej nie wskazuje w jaki sposób podchodzić do różniących się pod względem zakresu jednorodzących zakazów prowadzenia pojazdów<sup>1114</sup>. W doktrynie podjęto próbę znalezienia rozwiązania problemu

---

<sup>1111</sup> Tak zob. T. Razowski, Orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów w wyroku łącznym, Prok. i Pr. 2004, nr 4, s. 67; I. Kosierb, Łączny środek karny..., s. 144; P. Kardas, (w:) Kodeks karny..., s. 1149; S. Żółtek, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 669; A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2010, s. 267; Ł. Pohl, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 565. Stanowisko odmienne por. M. Gałązka, (w:) Kodeks karny..., s. 446-447.

<sup>1112</sup> J. Giezek, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 570.

<sup>1113</sup> I. Kosierb, Łączny środek karny..., s. 144.

<sup>1114</sup> M. Gałązka, (w:) Kodeks karny..., s. 446.

stosowania przepisu art. 90 § 2 k.k. do orzeczonych za zbiegające się przestępstwa zakazów prowadzenia pojazdów różniących się rodzajowo lub zakresowo. Przetawione zostały trzy teoretyczne rozwiązania:

- 1) orzeczenie jako zakazu łącznego zakazu prowadzenia pojazdów różnego rodzaju, uwzględniającego wszystkie rodzaje zakazów określonych w orzeczeniach jednostkowych;
- 2) orzeczenie jako łącznego zakazu najszerszego zakresowo, który pochłaniałby zakazy o węższych zakresach;
- 3) przyjęcie jako zakazu łącznego zakazu o najwęższym zakresie<sup>1115</sup>.

Każde z powyżej wskazanych rozwiązań dotknięte jest pewną wadą. Zdecydowanie ostatecznie z nich należy odrzucić *a priori*, gdyż prowadziłyby ono do bezpodstawnego premiowania sprawcy kilku przestępstw, za które orzeczone zostały jednostkowo zakazy o różnym zakresie<sup>1116</sup>. Druga z zaprezentowanych opcji także zawodzi, ponieważ nie uwzględnia rozbieżności okresów, na jaki może zostać orzeczony zakaz. Najszerszy zakresowo zakaz może być mianowicie orzeczony na okres dłuższy lub krótszy od zakazu węższego (pochłanianego). Prowadziłoby to do pozbawionego podstaw prawnych pogarszania lub premiowania sytuacji sprawcy. Inny mankament tego modelu tkwi w nie stwarzaniu podstaw do łączenia zakazów w przypadku, gdy orzeczono zakazy różniące się rodzajowo na te same okresy<sup>1117</sup>. Pierwsze rozwiązanie problemu łączenia orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów w razie występowania realnego zbiegu przestępstw, również nie jest dobre, gdyż nie umożliwia łączenia ze sobą zakazów różniących się zakresowo. Pomija zatem kwestię odmienności nie rodzajowej, a zakresowej zakazów<sup>1118</sup>.

Należy przyjąć, że zakazy prowadzenia pojazdów różniące się rodzajowo lub zakresem z punktu widzenia regulacji art. 39 pkt 3 k.k. stanowią wprawdzie „zakazy tego samego rodzaju”, jednakże nie podlegają łączeniu, gdyż jest to niemożliwe ze względów technicznych. W piśmiennictwie wskazuje się, że uzasadnienie dla tego twierdzenia stanowi brzmienie art. 90 § 2 k.k., w którym znajduje się odwołanie do przepisów o karze łącznej, zakładające ich „odpowiednie” stosowanie. Przepisy art. 85-87 k.k. mają zatem odpowiednie zastosowanie do orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów za pozostające w zbiegu przestępstwa. W konsekwencji prowadzić to może albo do zmodyfikowanego stosowania tych przepisów, albo niestosowania w ogóle przepisów, które ustawodawca nakazuje stosować

---

<sup>1115</sup> T. Razowski, Orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 63; P. Kardas, (w:) Kodeks karny..., s. 1150; W. Grzyb, Realny zbieg przestępstw. Analiza dogmatyczna na tle kodeksu karnego z 1997 r., Warszawa 2013, s. 219.

<sup>1116</sup> P. Kardas, (w:) Kodeks karny..., s. 1150.

<sup>1117</sup> T. Razowski, Orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 64; P. Kardas, (w:) Kodeks karny..., s. 1150.

<sup>1118</sup> Ibidem.

odpowiednio, a to ze względu na ich bezprzedmiotowość lub sprzeczność. Stosowanie przepisów o karze łącznej w sposób zmodyfikowany oznaczałoby nakaz łączenia zakazów prowadzenia pojazdów w rozumieniu art. 39 pkt 3 k.k., a zatem także zakazów różniących się rodzajowo i zakresowo. Nakaz łączenia odmiennych zakazów prowadzenia pojazdów należy jednak uznać za bezprzedmiotowy, biorąc pod uwagę przede wszystkim brak technicznych możliwości orzekania zakazu łącznego. Faktyczna możliwość odpowiedniego stosowania przepisów o karze łącznej istnieje wówczas, gdy jednostkowo orzeczone zakazy wykazują zbieżność pod względem rodzajowym i zakresowym. Użyty przez ustawodawcę w art. 90 § 2 k.k. zwrot „zakazy tego samego rodzaju” należy rozumieć wąsko, obejmując nim jedynie zakazy prowadzenia pojazdów rodzajowo i zakresowo tożsame<sup>1119</sup>.

W przypadku zakazu prowadzenia pojazdów występującego w charakterze łącznego środka karnego odpowiednie zastosowanie mają przepisy o karze łącznej. Wymiar takiego zakazu prowadzenia pojazdów jest podobnie jak przy orzekaniu kary łącznej wymiarem dwuetapowym<sup>1120</sup>. Punktem wyjścia dla wymiaru zakazu łącznego są zakazy wymierzone z osobna za zbiegające się przestępstwa. Sąd w pierwszej kolejności musi orzec zakazy jednostkowe za poszczególne przestępstwa pozostające w zbiegu realnym. Wymiar takich zakazów jest ustalany zgodnie z art. 56 k.k. przy wykorzystaniu ogólnych zasad i dyrektyw wymiaru kary stosowanych odpowiednio przy środkach karnych. Drugi etap ustalania wymiaru zakazu łącznego dokonuje się w oparciu o orzeczone zakazy prowadzenia pojazdów, które jak już zauważono wcześniej, muszą być tożsame ze sobą zakresowo, jak i rodzajowo.

W literaturze jako cel kary łącznej postrzega się syntetyczne spojrzenie na zachowanie się sprawcy, na jego czyny przestępne (dwa lub więcej), za które wymierzono kary tego samego rodzaju albo inne podlegające łączeniu (art. 85 § 1 k.k.). Funkcją i celem kary łącznej nie jest tworzenie- na skutek łączenia kar i środków karnych, korzystniejszej dla skazanego sytuacji prawnej. Kara łączna tym samym nie stanowi instytucji mającej działać na korzyść skazanego (choć jednocześnie nie może pogorszyć jego sytuacji), ale jest instytucją gwarantującą racjonalną politykę karania w stosunku do sprawcy wielu pozostających w zbiegu realnym przestępstw<sup>1121</sup>.

---

<sup>1119</sup> Por. P. Kardas, (w:) Kodeks karny..., s. 1150-1151; S. Żółtek, (w:) Kodeks karny..., s. 669-670; I. Kosierb, Łączny środek karny..., s. 144; W. Grzyb, Realny zbieg przestępstw..., s. 219; L. Tyszkiewicz, (w:) M. Kalitowski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny. Komentarz, Tom II, Gdańsk 1999, s. 269; T. Razowski, Orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 67-68; Ł. Pohl, (w:) Kodeks karny..., s. 565.

<sup>1120</sup> P. Kardas, Wymiar kary łącznej, (w:) System Prawa Karnego. Tom 5. Nauka o karze. Sądowy wymiar kary, red. T. Kaczmarek, Warszawa 2015, s. 588-589.

<sup>1121</sup> M. Szewczyk, Głosa do uchwały SN z dnia 20 stycznia 2005 r., I KZP 30/04, OSP 2005, nr 9, s. 449.

Obecny art. 85a k.k. stanowi, iż „Orzekając karę łączną, sąd bierze pod uwagę przede wszystkim cele zapobiegawcze i wychowawcze, które kara ma osiągnąć w stosunku do skazanego, a także potrzeby w zakresie kształtowania świadomości prawnej społeczeństwa”. Wynika z tego, że ustawodawca kładzie szczególny nacisk przy wymierzaniu kary łącznej na uwzględnianie celów prewencji indywidualnej i generalnej. Dyrektywy wymiaru kary łącznej określone w art. 85a k.k. należy odpowiednio stosować do podlegających łączeniu jednorodnych zakazów prowadzenia pojazdów. Sąd powinien przeanalizować akta spraw, w których zapadły prawomocne wyroki skazujące wobec określonego sprawcy, ustalając jak długotrwała powinna być jego eliminacja z ruchu jako osoby prowadzącej określone kategorie pojazdów. Wymaga ponadto rozważenia kwestia czy stworzone przez skazanego niebezpieczeństwo dla prawidłowego funkcjonowania ruchu komunikacyjnego uzasadniać może poszerzenie, bądź ewentualnie zawężenie zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego jako środka łącznego<sup>1122</sup>.

Przy określaniu wymiaru łącznego środka karnego mają odpowiednie zastosowanie przepisy o karze łącznej, co oznacza konieczność uwzględniania specyfiki orzeczonych środków karnych, które podlegają łączeniu. Ważne znaczenie odgrywa z pewnością art. 86 § 1 k.k., zawiera on bowiem reguły dotyczące wymierzania kary łącznej, określania jej dolnej granicy (najwyższa z kar wymierzonych za poszczególne przestępstwa) oraz górnej granicy (suma wymierzonych kar), jak również maksymalnego wymiaru o wartościach przewidzianych odrębnie dla każdej z kar. W doktrynie uznaje się, iż zawarte w art. 86 § 1 k.k. zasady absorpcji i kumulacji analogicznie powinny stanowić granice wymiaru w przypadku łączenia terminowych środków karnych. Zgodnie z zasadą absorpcji dolna granica łączonego zakazu prowadzenia pojazdów będzie wyznaczona przez najwyższy z wymierzonych zakazów jednostkowych orzeczonych za pozostające w zbiegu przestępstwa, przy czym może wynosić co najmniej rok lub 3 lata. Z kolei górną granicą zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego jako środek łączny, będzie suma okresów wymierzonych zakazów, która nie może przekroczyć 15 lat, a zatem maksymalnego wymiaru przewidzianego w art. 43 § 1 k.k. dla środka karnego wymienionego w art. 39 pkt 3 k.k. Najmniej trudności sprawi w praktyce sytuacja, gdy przynajmniej jeden z zakazów prowadzenia pojazdów orzeczono dożywotnio. Wówczas zakaz ten, analogicznie jak w przypadku kary dożywotniego pozbawienia wolności, pochłaniać będzie inne zakazy, nadające się do połączenia. Znajdzie tym samym zastosowanie zasada pełnej absorpcji,

---

<sup>1122</sup> T. Razowski, Orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów..., s. 61.

dekodowana z odpowiednio stosowanego art. 88 k.k. Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony dożywotnio niezależnie od wymiaru poszczególnych zakazów jednostkowych, będzie figurował wówczas jako zakaz łączny<sup>1123</sup>.

W piśmiennictwie zwraca się uwagę na pewnego rodzaju uprzywilejowanie skazanego, wobec którego zastosowano zakaz prowadzenia pojazdów jako środek łączny w warunkach zbiegu realnego przestępstw. Rozwiązanie dotyczące zasad ustalania wymiaru takiego zakazu może budzić pewne wątpliwości natury kryminalno-politycznej. Weźmy pod uwagę mianowicie przypadek sprawcy, który trzykrotnie zostaje skazany w oddzielnych postępowaniach za spowodowanie trzech różnych wypadków w komunikacji popełnionych w stanie nietrzeźwości. Niewątpliwie udział takiego sprawcy w ruchu stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa innych jego uczestników. Sądy orzekną jednostkowe zakazy prowadzenia pojazdów w najwyższym możliwym wymiarze, tj. każdy na okres 15 lat. W następstwie wydania wyroku łącznego zostać może jedynie jeden środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów na okres 15 lat. Z praktycznego punktu widzenia łączny zakaz prowadzenia pojazdów nie zmienia zbyt wiele w sytuacji skazanego, przy założeniu, że trzy wyroki uprawomocniłyby się w tym samym czasie, nawet w przypadku odrębnego wykonywania każdego z jednostkowych zakazów, skończyłyby się po upływie tego samego okresu, a zatem 15 lat. Patrząc jednak od strony psychologicznej całkowita absorpcja powoduje w podanym przypadku uprzywilejowanie skazanego, stwarzając poczucie, iż został on ukarany za jeden czyn, chociaż popełnił ich więcej. Sprawca może nawet poczuć się bezkarny, bądź potraktowany w sposób łagodniejszy niż na to rzeczywiście zasłużył<sup>1124</sup>.

Zdarzyć się mogą również sytuacje odwrotne, gdy orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów jako środka łącznego będzie postrzegane jako mniej korzystne. W literaturze wskazuje się, iż sprawca, wobec którego zastosowano środki karne tego samego rodzaju za przestępstwa pozostające w zbiegu skutkującym wymierzeniem kary łącznej, stawiany jest na dużo gorszej pozycji, gdyż może on być pozbawiony swoich praw dłużej niż w przypadku, gdy nie wymierzono by mu takiej kary<sup>1125</sup>. Przykładowo jeżeli orzeczono za dwa zbiegające

---

<sup>1123</sup> Por. P. Kardas, (w:) Kodeks karny..., s. 1148-1149; I. Kosierb, Łączny środek karny..., s. 144-147; S. Żółtek, (w:) Kodeks karny..., s. 670; W. Grzyb, Realny zbieg przestępstw..., s. 218; D. Kala, Postępowanie w przedmiocie wydania wyroku łącznego. Zagadnienia karnomaterialne i procesowe, Toruń 2003, s. 86-87; M. Gałazka, (w:) Kodeks karny..., s. 446; A. Marek, Kodeks karny..., s. 297; Ł. Pohl, (w:) Kodeks karny..., s. 565.

<sup>1124</sup> I. Kosierb, Łączny środek karny..., s. 146-147.

<sup>1125</sup> R.A. Stefański, Zawieszenie biegu kar dodatkowych..., s. 141-150; M. Pyrcak, Środki karne, środki probacyjne i środki zabezpieczające..., s. 617. Zob. także Postanowienie SN z dnia 20.12.2007 r., I KZP 34/07, OSNKW 2008, nr 1, poz. 2 z aprobującą glosą T. Krawczyka, OSP 2009, nr 5, s. 375-380 oraz aprobującymi uwagami R.A. Stefańskiego, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego i prawa wykroczeń za 2007 r., WPP 2008, nr 1, s. 128-129, a także częściowo krytyczną glosą J.A. Kuleszy, WPP 2009, nr 4, s. 151-159.

się przestępstwa jednorodnjowe zakazy prowadzenia pojazdów na okres 8 i 10 lat, według stosowanych odpowiednio reguł określonych w art. 86 § 1 k.k., sąd może orzec zakaz łączny w wymiarze nie krótszym niż 10 lat, a jednocześnie nie dłuższym niż 15 lat. W sytuacji, gdy stwierdzi, że cele zapobiegawcze i wychowawcze przemawiają za dłuższą eliminacją z ruchu sprawcy, wówczas orzeknie w wyroku łącznym zakaz na okres przekraczający 10 lat (od 11 do 15 lat). W rezultacie skazany będzie pozbawiony swoich praw dłużej niż gdyby orzeczone zakazy prowadzenia pojazdów biegły równolegle. Innym problemem są sytuacje, w których wprawdzie zachodzi realny zbieg przestępstw i orzeczone zostały zakazy prowadzenia pojazdów, ale obejmujące swym zakresem różnego rodzaju pojazdy. Sąd nawet widząc w perspektywie wszystkich podlegających łączeniu wyroków niebezpiecznego sprawcę, nie może w żaden sposób modyfikować czasu, na jaki zostały te zakazy orzeczone. Jeśli zatem orzeczono trzy jednostkowe zakazy prowadzenia pojazdów na okres 1 roku, wówczas każdy z nich będzie biegł odrębnie, równolegle do siebie<sup>1126</sup>.

Zgodnie z art. 576 § 1 k.p.k. z chwilą uprawomocnienia się wyroku łącznego, wyroki podlegające połączeniu nie ulegają wykonaniu w zakresie objętym wyrokiem łącznym. Chwila uprawomocnienia się wyroku łącznego ma zatem decydujące znaczenie, gdyż powoduje przerwanie wykonania zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za poszczególne przestępstwa pozostające w realnym zbiegu. Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony jako środek łączny podlega wówczas wykonaniu według zasad określonych w art. 43 § 2, 2a i 3 k.k. Należy jednak zwrócić uwagę, iż jednostkowe zakazy prowadzenia pojazdów mogły być wykonywane przed uprawomocnieniem się wyroku łącznego. Nasuwa się wątpliwość w jaki sposób na poczet łącznego środka karnego zaliczać okresy wykonywania każdego z tych zakazów. W doktrynie wskazuje się, iż w przypadku łączenia środków karnych zaliczeniu powinien podlegać okres ich rzeczywistego wykonania, przy czym równoległe okresy wykonania łączonych środków karnych nie powinny być dublowane. Jeśli okresy wykonywania jednostkowych zakazów prowadzenia pojazdów pokrywają się ze sobą, wówczas nie zachodzi potrzeba oddzielnego uwzględniania każdego z nich w wyroku łącznym. Łączny środek karny nie może stanowić „nagrody” dla skazanego, ale powinien oznaczać praktyczną racjonalizację wykonania jednostkowych środków karnych orzeczonych za zbiegające się przestępstwa<sup>1127</sup>.

---

<sup>1126</sup> W. Zontek, Głosa do postanowienia SN z dnia 29 sierpnia 2007 r..., s. 305.

<sup>1127</sup> I. Kosierb, Łączny środek karny..., s. 150-151.

## Rozdział VI.

### Przedawnienie wykonania zakazu prowadzenia pojazdów i zatarcie skazania

#### §1. Przedawnienie wykonania zakazu prowadzenia pojazdów

Przedawnienie stanowi tradycyjną instytucję ściśle związaną z upływem czasu. Występuje ono nie tylko w prawie karnym, ale również w innych dziedzinach prawa, w tym w prawie cywilnym oraz prawie podatkowym<sup>1128</sup>, chociaż ma wtedy inne znaczenie. Przedawnienie ujęte w kodeksie karnym polega na tym, że w związku z upływem określonego (dłuższego) odstępu czasu niemożliwym staje się wymierzenie kary za popełnione przestępstwo, bądź też kary już orzeczonej nie można wykonać<sup>1129</sup>. Regulacja dotycząca przedawnienia karalności (art. 101 k.k.) oraz przedawnienia wykonania kary (art. 103 k.k.) ma zastosowanie nie tylko do kar, ale również odpowiednio do innych środków reakcji prawnokarnej, w tym zakazu prowadzenia pojazdów.

W doktrynie słusznie zwraca się uwagę, iż instytucja przedawnienia ma podłoże w humanitaryzmie w stosunku do człowieka, który nie powinien być „ścigany” przez całe życie<sup>1130</sup>. Przedawnienie znajduje uzasadnienie we względach materialnoprawnych, jak i procesowych<sup>1131</sup>. Znaczny upływ czasu powoduje, iż osłabieniu ulega wrażenie wywołane popełnionym przestępstwem. Pociągnięcie do odpowiedzialności karnej często wówczas nie znajdowałoby uzasadnienia ani w potrzebach oddziaływania ogólnospołecznego, ani tym bardziej wpływu na samego sprawcę przestępstwa, u którego można zaobserwować nieraz istotne zmiany dotyczące jego właściwości oraz sytuacji społecznej. Za przedawnieniem przemawiają ponadto względy procesowe, a mianowicie prowadzenie postępowania karnego po wielu latach od popełnienia przestępstwa napotykałoby na znaczne trudności dowodowe, chodzić może m.in. o utratę dowodów rzeczowych, zacieranie się przebiegu zdarzenia w pamięci świadków itd.<sup>1132</sup> Należy zwrócić jednak uwagę, iż przedawnienie karalności nie

---

<sup>1128</sup> Por. L. Wilk, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 641; tenże, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. O. Górniok, Warszawa 2006, s. 372; tenże, (w:) Prawo karne. Część ogólna, szczególna i wojskowa, red. T. Dukiet-Nagórska, Warszawa 2012, s. 252.

<sup>1129</sup> N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. J. Giezek, Warszawa 2012, s. 625.

<sup>1130</sup> T. Bojarski, Polskie prawo karne. Zarys części ogólnej, Warszawa 2012, s. 343.

<sup>1131</sup> Szerzej na temat teorii uzasadniających byt przedawnienia w prawie karnym zob. m.in. K. Marszał, Przedawnienie w prawie karnym, Warszawa 1972, s. 50 i n.; Ł. Pohl, Prawo karne. Wykład części ogólnej, Warszawa 2013, s. 469-471.

<sup>1132</sup> Por. A. Marek, Prawo karne, Warszawa 2011, s. 381; W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne. Część ogólna, Kraków 2010, s. 577-578; R.A. Stefański, Prawo karne materialne. Część ogólna, Warszawa 2008, s. 380-381.

uwzględnia sprawiedliwościowego celu kary<sup>1133</sup>, co może okazać się rażące w niektórych przypadkach, których wyjątkowo drastyczne okoliczności popełnienia nawet pomimo upływu znacznego okresu zasługiwałyby na stosowną reakcję karną<sup>1134</sup>.

Przedawnienie karalności<sup>1135</sup> oznacza, że dany czyn nadal w świetle prawa karnego stanowi przestępstwo, jednakże na skutek upływu czasu wyłączona zostaje możliwość wymierzenia kary<sup>1136</sup>. Zerwaniu ulega zatem związek występujący między przestępstwem a karą kryminalną rozumianą jako reakcja na jego popełnienie<sup>1137</sup>. Jeżeli dojdzie do przedawnienia karalności, wówczas automatycznie zmienia się status sprawcy przestępstwa, który od tej chwili nie podlega karze. Osoba taka jest zatem traktowana przez prawo w taki sposób, jakby nigdy nie dopuściła się przestępstwa<sup>1138</sup>. W sferze procesowej konsekwencją przedawnienia karalności jest niedopuszczalność wszczęcia postępowania karnego w danej sprawie (przedawnienie ścigania). Jeżeli doszło już do wszczęcia postępowania, wówczas w myśl art. 17 § 1 pkt 6 k.p.k. zachodzi konieczność wydania orzeczenia o umorzeniu postępowania<sup>1139</sup>. Zwrot „karalność przestępstwa ustaje” należy ujmować szeroko, obejmując nim zarówno wymierzenie kary *sensu stricto*, jak i stosowanie środków karnych<sup>1140</sup>. Kwestia określenia charakteru prawnego przedawnienia jest przedmiotem ożywionej dyskusji w doktrynie. Większość autorów opowiada się za materialnoprawnym, bądź mieszanym

---

<sup>1133</sup> J. Warylewski, Prawo karne. Część ogólna, Warszawa 2012, s. 519.

<sup>1134</sup> Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 25.5.2004 r. (SK 44/03, OTK-A 2004, nr 5, poz. 46), stwierdził, że: „przedawnienie karalności czynów- bez względu na jego uzasadnienie- osłabia zawsze poczucie nieuchronności odpowiedzialności związanej z naruszeniem prawa. Oznaczać to może osłabienie poczucia prawa i zasad demokratycznego państwa prawnego”.

<sup>1135</sup> Przedawnienie karalności zgodnie z brzmieniem art. 101 § 1 k.k. następuje z upływem:

- a) 30 lat- jeżeli czyn stanowi zbrodnię zabójstwa;
- b) 20 lat- jeżeli czyn stanowi inną zbrodnię;
- c) 15 lat- gdy czyn stanowi występki zagrożony karą pozbawienia wolności przekraczającą 5 lat;
- d) 10 lat- gdy czyn stanowi występki zagrożony karą pozbawienia wolności przekraczającą 3 lata;
- e) 5 lat- gdy chodzi o pozostałe występki.

W art. 102 k.k. występuje podstawa prawna do przedłużenia biegu przedawnienia karalności, która polega na dodaniu 10 lat do terminów określonych w art. 101 § 1 k.k., bądź też 5 lat w pozostałych wypadkach. Dotyczy to sytuacji, gdy doszło do wszczęcia postępowania karnego przeciwko osobie (faza postępowania *in personam*), a zatem nastąpiło wydanie postanowienia o przedstawieniu zarzutów. Por. Postanowienie SN z dnia 16.3.2011 r., IV KK 426/10, KZS 2011, nr 9, poz. 22; wyrok SN z dnia 24.4.2007 r., IV KK 31/07, KZS 2007, nr 9, poz. 14; wyrok SN z dnia 7.11.2006 r., IV KK 150/06, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 2107; wyrok SN z dnia 12.9.2001 r., II KRN 158/01, Prok. i Pr. 2002- wkł. „Orzecznictwo”, nr 2, poz. 2.

<sup>1136</sup> Por. L. Wilk, (w:) Kodeks karny..., s. 642, 649.

<sup>1137</sup> A. Grześkowiak, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2014, s. 480.

<sup>1138</sup> W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne..., s. 587.

<sup>1139</sup> Zob. Wyrok SN z dnia 8.6.1977 r., I KR 87/77, OSNPG 1977, nr 11, poz. 114; wyrok SN z dnia 10.3.2004 r., II KK 338/03, Legalis.

<sup>1140</sup> A. Grześkowiak, (w:) Kodeks karny..., s. 483.



charakterem tej instytucji, rzadziej natomiast analizuje się przedawnienie wyłącznie w kontekście procesowym<sup>1141</sup>.

W art. 103 k.k. ustawodawca ujął drugi rodzaj przedawnienia- przedawnienie wykonania kary, które zakłada, że po upływie pewnego okresu będzie niedopuszczalne wykonanie kary, jeżeli nie została ona dotąd z różnych względów zrealizowana. Wystąpienie przedawnienia wykonania kary nie neguje prawidłowości wydanego przez sąd orzeczenia zawierającego rozstrzygnięcie o karze, a jedynie oznacza negatywną przesłankę do jej wykonania<sup>1142</sup>. Nie można wykonać kary, jeżeli od uprawomocnienia się wyroku skazującego<sup>1143</sup> upłynęło:

- 1) 30 lat - w razie skazania na karę pozbawienia wolności przekraczającą 5 lat albo karę surowszą;
- 2) 15 lat - w razie skazania na karę pozbawienia wolności nie przekraczającą 5 lat;
- 3) 10 lat - w razie skazania na inną karę (art. 103 § 1 k.k.).

W doktrynie wskazuje się, iż terminy przedawnienia wykonania kary mają charakter bezwzględny, tzn. nie ulegają przerwie ani ze względów prawnych, ani faktycznych oraz oznaczają, że po upływie tych terminów kary absolutnie nie można już wykonać<sup>1144</sup>. Wyjątek od tej zasady został określony w art. 104 § 1 k.k., w którym ujęto przypadek tzw. spoczywania biegu przedawnienia. Nie biegnie ono mianowicie, jeżeli przepis ustawy nie pozwala na wszczęcie lub dalsze prowadzenie postępowania karnego. Przedawnienie zostaje wstrzymane na czas trwania przeszkody uniemożliwiającej wszczęcie lub kontynuowanie postępowania karnego. Chodzi tutaj przed wszystkim o osoby, które korzystają z różnego rodzaju immunitetów<sup>1145</sup>. W momencie ustania tej przeszkody przedawnienie biegnie dalej, a okresu spoczywania nie wlicza się do terminu przedawnienia<sup>1146</sup>.

Unormowanie art. 103 § 1 pkt 3 k.k. dotyczące kwestii przedawnienia wykonania kary „stosuje się odpowiednio do środków karnych, środków kompensacyjnych oraz

---

<sup>1141</sup> Szczegółowe omówienie stanowisk dotyczących charakteru prawnego przedawnienia zob. M. Kulik, *Przedawnienie karalności i przedawnienie wykonania kary w polskim prawie karnym*, Warszawa 2014, s. 77-106 oraz wskazana tam literatura.

<sup>1142</sup> W praktyce przedawnienie wykonania kary znajduje zastosowanie niezwykle rzadko, ponieważ określone w ustawie terminy są bardzo długie, pozwalając organom wymiaru sprawiedliwości ostatecznie wykonać orzeczoną karę, nawet w razie szczególnie opieszałego ich działania. Zob. M. Królikowski, R. Zawłocki, *Prawo karne*, Warszawa 2015, s. 428.

<sup>1143</sup> Termin przedawnienia kary pozbawienia wolności biegnie od uprawomocnienia się wyroku skazującego, niezależnie od tego czy następnie zapadły orzeczenia modyfikujące w pewien sposób wymiar tej kary. Zob. Uchwała SN z dnia 25 marca 2003 r., I KZP 4/03, OSNKW 2003, nr 3-4, poz. 27.

<sup>1144</sup> Por. E. Bieńkowska, (w:) *Kodeks karny...*, s. 1305; R. Góral, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 1997, s. 148; A. Zoll, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz*, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 1259; L. Wilk, (w:) *Kodeks karny...*, s. 655.

<sup>1145</sup> Por. W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne...*, s. 584-585; Ł. Pohl, *Prawo karne...*, s. 474.

<sup>1146</sup> L. Wilk, (w:) *Kodeks karny...*, red. O. Górniok, ..., s. 384.

przepadku” (art. 103 § 2 k.k.)<sup>1147</sup>. W związku z powyższym przedawnienie wykonania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów następuje z chwilą upływu 10 lat od uprawomocnienia się wyroku skazującego<sup>1148</sup>. Rozważając zagadnienie przedawnienia wykonania zakazu prowadzenia pojazdów trzeba mieć na uwadze treść art. 43 § 2a k.k., zgodnie z którym okres, na jaki orzeczono zakaz nie biegnie w czasie odbywania kary pozbawienia wolności, chociażby orzeczonej za inne przestępstwo. Rezultatem tego unormowania jest zawieszenie (spoczywanie) biegu przedawnienia zakazu prowadzenia pojazdów w okresie, gdy sprawca odbywa karę pozbawienia wolności<sup>1149</sup>. Jak słusznie stwierdza A. Marek „odmienna interpretacja prowadziłaby do absurdałnej sytuacji, w której wykonanie orzeczonego środka ulegałoby przedawnieniu, zanim mogłoby się rozpocząć, jeżeli wykonywana kara pozbawienia wolności byłaby dłuższa niż orzeczony środek karny”<sup>1150</sup>.

Przedawnienie środków karnych, środków kompensacyjnych oraz przepadku następuje z chwilą upływu 10 lat liczonych od uprawomocnienia się wyroku skazującego. Zakaz prowadzenia pojazdów zgodnie z art. 43 § 2 k.k. obowiązuje od uprawomocnienia się orzeczenia. Nie ma w związku z tym faktycznej możliwości niewykonania zakazu, gdyż jest on ze swej istoty wykonywany niejako automatycznie z mocy prawa po uprawomocnieniu się orzeczenia<sup>1151</sup>. Od tego momentu skazany niestosujący się do treści orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów dopuszcza się przestępstwa określonego w art. 244 k.k. W doktrynie postuluje się konieczność nowelizacji art. 103 § 2 k.k., który to przepis nie powinien odnosić się do środków karnych wymienionych w art. 39 pkt 1-3 k.k.<sup>1152</sup>

---

<sup>1147</sup> Przepis art. 103 § 2 k.k. w brzmieniu nadanym mocą nowelizacji kodeksu karnego z dnia 20 lutego 2015 r., która weszła w życie 1 lipca 2015 r. Zob. Sz. Tarapata, Kilka uwag na temat nowelizacji przepisów kodeksu karnego dotyczących instytucji przedawnienia i zatarcia skazania, *Pal.* 2015, nr 7-8, s. 139-140; M. Hermanowicz, Przedawnienie w świetle projektów zmian kodeksu karnego, *Ius Novum* 2015, nr 1, s. 65-67; T. Bojarski, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. T. Bojarski, Warszawa 2016, s. 280; M. Leciak, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 607.

<sup>1148</sup> Por. A. Sakowicz, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 648.

<sup>1149</sup> Por. A. Marek, *Kodeks karny...*, s. 315; K. Banasik, *Przedawnienie w prawie karnym w systemie kontynentalnym i anglosaskim*, Warszawa 2013, s. 273; M. Mozgawa, (w:) *Kodeks karny. Praktyczny komentarz...*, s. 208; M. Mozgawa, (w:) *Prawo karne materialne. Część ogólna...*, s. 484; M. Leciak, (w:) *Kodeks karny...*, s. 607-608.

<sup>1150</sup> A. Marek, *Kodeks karny...*, s. 315.

<sup>1151</sup> Por. A. Zoll, (w:) *Kodeks karny...*, s. 1261; K. Banasik, *Przedawnienie w prawie karnym...*, s. 274; L. Wilk, (w:) *Kodeks karny...*, s. 656; M. Błaszczak, (w:) *Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116*, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2015, s. 681.

<sup>1152</sup> Por. A. Zoll, (w:) *Kodeks karny...*, s. 1261; K. Banasik, *Przedawnienie w prawie karnym...*, s. 275, 278.

## **§2. Zatarcie skazania w przypadku orzeczenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów**

Wymierzenie kary oraz zastosowanie innych środków penalnych oznacza akt potępienia czynu przestępnego popełnionego przez sprawcę. Osądzenie i ukaranie osoby winnej dokonania przestępstwa ma doniosłe znaczenie społeczne, jak i w pewnym sensie symboliczne, gdyż realizacja odpowiedzialności karnej przywraca niejako ład społeczny, naruszony na skutek zachowania sprawcy. Skazanie przez sąd wywołuje jednak wiele poważnych konsekwencji w aspekcie zarówno prawnym, jak i społecznym, przybierając wówczas postać stygmatyzacji czy odrzucenia<sup>1153</sup>. Skazany traci wypracowaną latami pozycję społeczną, którą z reguły nie może odzyskać po odbyciu kary<sup>1154</sup>. W toku ewolucji prawa karnego wykształciła się instytucja zatarcia skazania, której geneza tkwi głęboko w ideach humanitaryzmu- traktowania skazanego jako podmiot, nie zaś przedmiot oddziaływania. W doktrynie zatarcie skazania postrzega się w kontekście prewencji indywidualnej, związanej z reedukacją, resocjalizacją skazanego oraz ostatecznie stworzeniem dla niego warunków do powrotu normalnego życia<sup>1155</sup>. Zdaniem A. Grześkowiak „zatarcie skazania powinno być widziane jako dobrodziejstwo i swoista koncesja o podłożu humanitarnym, przede wszystkim wobec takiego skazanego, który w całości lub w części odcierpiał karę za popełnione przestępstwo. Jest dowodem swoistego „miłosierdzia” prawa karnego i przekonania, że człowiek może się zmienić, zwłaszcza gdy zrozumie zło swojego czynu i poniesie za niego odpowiedzialność”<sup>1156</sup>.

W kontekście odpowiedzialności karnej ponoszonej przez sprawców przestępstw komunikacyjnych można bez wątplenia stwierdzić, iż zatarcie skazania odgrywa niebagatelną rolę. Często popełnione przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji miało charakter przypadkowy, czego doskonałym przykładem jest kazus wypadku drogowego, w którym giną członkowie rodziny sprawcy- on rzecz jasna nie chciał żeby doszło do tego zdarzenia, jednakże musiał się na próżno zmierzyć ze splotem nieszczęśliwych okoliczności. Zatarcie skazania pozwala takiemu sprawcy na zamknięcie pewnego rozdziału swojego życia

---

<sup>1153</sup> Por. B.J. Stefańska, Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 616-617; M. Błaszczak, (w:) Kodeks karny..., s. 659-660; R. Krajewski, Zatarcie skazania w prawie karnym, PiP 2007, nr 11, s. 102.

<sup>1154</sup> Zob. B.J. Stefańska, Prawne i społeczne skutki skazania (Część druga), WPP 2008, nr 2, s. 72; też, Zmiany w zakresie zatarcia skazania, (w:) Reforma prawa karnego, red. I. Sepioło-Jankowska, Warszawa 2014, s. 415.

<sup>1155</sup> B.J. Stefańska, Zatarcie warunkowego skazania, Prok. i Pr. 2008, nr 7-8, s. 118.

<sup>1156</sup> A. Grześkowiak, (w:) Kodeks karny..., s. 500.

i rozpoczęcie nowego z „czystą kartą”<sup>1157</sup>. Sprawca przestępstwa komunikacyjnego nie jest pospolitym przestępcą, ale z reguły to porządny obywatel, który wprawdzie naruszył zasady bezpieczeństwa ruchu, co bezspornie należy uznać za naganne, jednakże na skutek popełnionego czynu nie zerwał całkowicie związku ze społeczeństwem. Sprawca czynu określonego w art. 178a § 1 k.k. nie podlega takiemu samemu natężeniu społecznej dezaprobaty w porównaniu do zabójcy, pedofila czy gwałciciela. Popełnienie przestępstwa komunikacyjnego nie zaprzepaszcza generalnie pozytywnej opinii o danej osobie, zwłaszcza jeżeli jest to zachowanie o charakterze jednorazowego incydentu. Skazanie może oznaczać dla sprawcy przestępstwa komunikacyjnego wyraźny sygnał i bodziec do przewartościowania dotychczasowej postawy w środowisku ruchu komunikacyjnego oraz jej ewentualnej korekty na bardziej odpowiedzialną, idącą w kierunku skrupulatnego przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu. Ważne znaczenie odgrywa w tym kontekście nie tyle sama kara, ile zakaz prowadzenia pojazdów, dzięki któremu sprawca zostaje na pewien czas odsunięty od udziału w ruchu w charakterze osoby prowadzącej pojazdy określonego rodzaju, mogąc spokojnie przemyśleć swoje postępowanie. Dolegliwość środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów niewątpliwie jest znacząca, sprawca „na własnej skórze” odczuł ujemne konsekwencje związane z popełnionym czynem, dlatego nie ma powodu, żeby po wykonaniu zakazu w nieskończoność w świetle prawa traktować taką osobę jako przestępcę, temu właśnie służy instytucja zatarcia skazania.

Skazanie sprawcy przestępstwa komunikacyjnego z jego skutkami ujmowane jako zdarzenie faktyczne ma charakter nieodwracalny. W znaczeniu prawnym skazanie wykazuje wymiar czasowy, podlegając unicestwieniu w określonych sytuacjach w wyniku zatarcia skazania<sup>1158</sup>. Istota instytucji zatarcia skazania została ujęta w art. 106 *in principio* k.k., stanowiącym, że „z chwilą zatarcia skazania uważa się je za niebyłe”. Zatarcie skazania polega zatem na przyjęciu fikcji prawnej, która zakłada, iż po upływie określonego czasu, uważa się za niebyłe nie tylko skazanie, ale również samo popełnienie przestępstwa<sup>1159</sup>. Prowadzi to do sytuacji, gdy skazany w świetle prawa uchodzi za osobę nie karaną, zaś

---

<sup>1157</sup> Por. E. Bieńkowska, (w:) Kodeks karny..., s. 1320.

<sup>1158</sup> Por. B.J. Stefańska, Zatarcie skazania, Warszawa 2014, s. 187.

<sup>1159</sup> Por. Wyrok SN z dnia 29.8.2013 r., IV KK 168/13, Prok. i Pr. 2013- wkł. „Orzecznictwo”, nr 11, poz. 2; wyrok SN z dnia 7.3.2012 r., II KK 31/12, LEX nr 1165250; wyrok SN z dnia 10.11.2010 r., IV KK 326/10, LEX nr 653743 z glosą B.J. Stefańskiej, WPP 2011, nr 1, s. 117-121; wyrok SA w Katowicach z dnia 29.10.2009 r., II AKa 322/09, LEX nr 553877; wyrok SN z dnia 18.6.2009 r., IV KK 164/09, LEX nr 512114. Zob. także m.in. M. Cieślak, Polskie prawo karne. Zarys systemowego ujęcia, Warszawa 1994, s. 484; B.J. Stefańska, Zatarcie skazania z mocy prawa, Prok. i Pr. 2009, nr 2, s. 62; też, Skutki zatarcia skazania, Prok. i Pr. 2007, nr 10, s. 54; M. Błaszczuk, Instytucja zatarcia skazania w polskim prawie karnym, Studia Iuridica 2006. Tom 46. Z zagadnień prawa karnego, s. 9; L. Gardocki, Prawo karne, Warszawa 2008, s. 212.

skazanie jako zdarzenie historyczne nie miało w ogóle miejsca<sup>1160</sup>. Konsekwencją zatarcia skazania jest usunięcie wpisu o skazaniu z rejestru skazanych (art. 106 *in fine* k.k.)<sup>1161</sup>.

Taki „eksskazany” od chwili zatarcia skazania może powoływać się na status niekaralności we wszystkich sferach życia, deklarować ten fakt wobec władz publicznych oraz innych osób, m.in. składając zeznania, oświadczenia, wypełniając kwestionariusze. Zatarcie skazania ma przede wszystkim praktyczne znaczenie przy określaniu pozycji skazanego w świetle prawa karnego, który nie może ponosić wówczas negatywnych konsekwencji związanych ze skazaniem. Dotyczy to w szczególności art. 53 § 2 k.k., zgodnie z którym uprzednia karalność może stanowić okoliczność wpływającą na zaostrezenie wymiaru kary oraz innych środków reakcji karnej, gdyż sąd jest zobowiązany do uwzględniania sposobu życia sprawcy przed popełnieniem przestępstwa, a ponadto art. 64 k.k., przyjmującego za jedną z przesłanek recydywy specjalnej wcześniejsze skazanie. W przypadku zatarcia skazania niedopuszczalne jest stosowanie jakichkolwiek ograniczeń, które prawo łączy z faktem skazania. Zatarcie skazanie i związana z nim możliwość składania oświadczeń o niekaralności jest istotna z punktu widzenia sytuacji zawodowej osoby skazanej (np. przy staraniu się o pracę), a także politycznej (np. przy ubieganiu się o mandat posła czy senatora). Złożenie oświadczenia o niekaralności nie wyczerpuje wówczas znamion przestępstwa składania fałszywych zeznań (art. 233 § 1 k.k.)<sup>1162</sup>. Nie oznacza to jednak, iż osoby prywatne mają obowiązek traktowania skazanego po zatarciu skazania jako osoby niekaranej. Fakt skazania może latami trwać w ludzkiej pamięci, zwłaszcza pokrzywdzonego i jego najbliższego otoczenia, wywierając wpływ na postrzeganie sprawcy przestępstwa. W niektórych przypadkach może nawet wchodzić w grę odpowiedzialność karna za zniesławienie (art. 212 k.k.), z uwagi na przypisywanie mu nieprawdziwych właściwości<sup>1163</sup>. Jeśli nastąpi zatarcie skazania niedopuszczalne jest przeprowadzenie o takie zniesławienie dowodu prawdy, ponieważ stoi temu na przeszkodzie istota instytucji określonej w art. 106 k.k.<sup>1164</sup>

---

<sup>1160</sup> Postanowienie SN z dnia 4.1.2011 r., SDI 32/10, Prok. i Pr. 2011- wkł. „Orzecznictwo”, nr 6, poz. 5 oraz głosę do tego postanowienia B.J. Stefańska, Pal. 2011, nr 9-10, s. 139-143. Por. także S. Zimoch, Istota i znaczenie instytucji zatarcia skazania, Warszawa 1979, s. 4; E. Bieñkowska, (w:) Kodeks karny..., s. 1320; L. Wilk, (w:) Kodeks karny..., s. 669, 671.

<sup>1161</sup> Zob. Ustawa z dnia 24.5.2000 r. o Krajowym Rejestrze Karnym (tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 1036 i 1629).

<sup>1162</sup> B.J. Stefańska, Ujawnienie zatartego skazania a przestępstwo zniesławienia, (w:) Przestępstwa przeciwko czci i nietykalności cielesnej, red. M. Mozgawa, Warszawa 2013, s. 332.

<sup>1163</sup> N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 645-646.

<sup>1164</sup> B.J. Stefańska, Ujawnienie zatartego skazania..., s. 331 i n.

Jak słusznie zwrócił uwagę Sąd Najwyższy, zatarcie skazania nie stwarza bynajmniej niewzruszalnego prawnego domniemania niewinności. Nie chodzi bowiem o domniemanie niewinności, które zostało już obalone prawomocnym wyrokiem skazującym, a jedynie o fikcję prawną. Zatrucie skazania „nie oznacza więc anulowania treści wyroku, tj. wyeliminowania go z mocą wsteczną z porządku prawnego jako w ogóle niewydanego, i nie niweluje też całkowicie wszystkich skutków skazania, bowiem skazany nie odzyskuje wszystkich utraconych np. praw, urzędów, orderów czy też odznaczeń”<sup>1165</sup>.

Zatarcie skazania wcale nie oznacza, że automatycznie dochodzi do przywrócenia stanu sprzed popełnienia przestępstwa. Sprawca przestępstwa komunikacyjnego, wobec którego sąd zastosował zakaz prowadzenia pojazdów, musi zmierzyć się z wieloma różnorodnymi konsekwencjami. W piśmiennictwie funkcjonuje pojęcie skutków skazania, przez które rozumie się pewne negatywne następstwa wiążące się automatycznie z faktem skazania na określoną karę lub środek karny. Skutki takie dotyczą osoby skazanej nie tylko w trakcie wykonywania kary, ale także po jej odbyciu, przy czym nie wchodzą wprost w zakres dolegliwości orzeczonej sankcji karnej. W rezultacie ostateczny ładunek dolegliwości, jaki odczuje sprawca jest znacznie wyższy od zamierzonego przez sąd, który w wyroku wymierza za przestępstwo określone środki reakcji prawnokarnej<sup>1166</sup>. Skutki skazania dzieli się na prawne, tj. określone bezpośrednio w przepisach obowiązującego prawa oraz społeczne, które dotyczą statusu społecznego skazanego, a zatem jego pozycji w społeczeństwie. Często osoba, w której życiorysie pojawił się konflikt z prawem spotyka się z pewnego rodzaju ostracyzmem ze strony środowiska, zyskując nawet niepoehlebne miano *persona non grata*<sup>1167</sup>.

Rozległość skutków orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów wykazuje bezpośredni związek z jego okresem. Najbardziej korzystny z punktu widzenia skazanego jest zakaz prowadzenia pojazdów zastosowany na okres nieprzekraczający 1 roku. W przypadku bowiem orzeczenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów na okres powyżej 1 roku sprawca przestępstwa komunikacyjnego, wobec którego sąd zastosował taki zakaz, nie odzyska automatycznie uprawnień do prowadzenia pojazdów, ale musi zdać egzamin państwowy sprawdzający jego kwalifikacje (art. 49 ust. 1 pkt 3 lit. b u.k.p.). Stwierdzenie, że dolegliwość zakazu prowadzenia pojazdów zależy od długości jego wymiaru, wykazuje duży

---

<sup>1165</sup> Postanowienie SN z dnia 4.1.2011 r, SDI 32/10, OSNKW 2011, nr 2, poz. 12.

<sup>1166</sup> B.J. Stefańska, Prawne i społeczne skutki skazania (Część pierwsza), WPP 2008, nr 1, s. 86; też, Zatarcie warunkowego skazania, Prok. i Pr. 2009, nr 7-8, s. 115; J. Waszczyński, Prawne skutki skazania, PiP 1968, nr 11, s. 808-809; S. Pławski, Zagadnienia kar dodatkowych i skutków skazania, NP 1958, nr 1, s. 13.

<sup>1167</sup> B.J. Stefańska, Zatarcie skazania, Warszawa 2014, s. 27-29.

stopień uogólnienia, które *in concreto* nie zawsze okazuje się prawdziwe. Przykładowo dla kierowcy zawodowego nawet krótkotrwały zakaz prowadzenia pojazdów wiąże się z koniecznością poszukania innego źródła zarobku, nieraz nawet przekwalifikowania się, gdyż dotychczasowi pracodawcy nie zawsze będą patrzyli chętnym okiem na pracownika, który popadł w konflikt z prawem, „wypadł z obiegu” i na nowo będzie musiał odbudowywać swój prestiż jako kierowcy. Orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów skutkuje zmianą pozycji sprawcy w hierarchii zawodowej, niejednokrotnie w tym zakresie dochodzi w odczuciu skazanego do pewnego rodzaju degradacji<sup>1168</sup>. Z drugiej strony występuje grupa tzw. niedzielnych kierowców, jeżdżących rzadko, okazjonalnie- dla takich osób nawet długotrwały zakaz prowadzenia pojazdów nie oznacza aż tak wielkiej niedogodności. W przypadku kierowców niezawodowych orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów może doprowadzić do zmiany stylu życia, nieraz ogranicza się do niezadowolenia spowodowanego koniecznością posługiwania się środkami komunikacji publicznej<sup>1169</sup>. Współczesny świat wymaga większej mobilności, dotyczy to zwłaszcza osób prowadzących działalność gospodarczą lub wykorzystujących pojazd do codziennych dojazdów do miejsca pracy. Orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów w przypadku tej grupy osób może stanowić znaczące utrudnienie w działalności zawodowej. Biorąc pod uwagę wskazane powyżej przykłady możliwych do wystąpienia skutków orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, należy stwierdzić, iż o ile instytucja zatarcia skazania odgrywa istotną rolę dla statusu sprawcy przestępstwa komunikacyjnego w obrębie prawa karnego, o tyle nie jest w stanie wyeliminować wszystkich pozostałych konsekwencji (prawnych i społecznych) zastosowania tego środka karnego.

W obecnie obowiązującym stanie prawnym zatracie skazania może nastąpić w następujących przypadkach:

1) z mocy prawa (automatycznie, bez potrzeby orzekania o nim):

- art. 4 § 4 k.k.- w razie depenalizacji czynu, tzn. jeżeli według nowej ustawy czyn objęty wyrokiem nie jest już zabroniony pod groźbą kary<sup>1170</sup>;

---

<sup>1168</sup> K. Porada, Mikrospołeczne skutki stosowania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, SKKiP 1979, t. 10, s. 339.

<sup>1169</sup> K. Porada, Społeczne skutki stosowania kary zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, PiP 1980, nr 10, s. 77.

<sup>1170</sup> W art. 4 § 4 k.k. chodzi o tzw. depenalizację pełną, zatem o taką sytuację, kiedy czyn objęty wyrokiem nie jest już zabroniony pod groźbą kary, tj. nie można zakwalifikować go ani jako przestępstwo, ani też wykroczenie. W praktyce oznacza to, że przepis ten nie ma zastosowania do wypadków, w których nastąpiło „przekwalifikowanie” przestępstwa do kategorii wykroczeń. Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 24.8.1999 r. (II KRN 150/99, Prok. i Pr.- wkł. „Orzecznictwo” 2000, nr 2, poz. 1), wskazał że wówczas dochodzi jedynie do modyfikacji penalizacji, która nie pociąga za sobą zatarcia skazania następującego z mocy prawa. Podobnie por. Postanowienie SN z 8.7.1999 r., II KKN 136/99, niepubl. Zob. także B.J. Stefańska, Zatarcie skazania z mocy prawa..., s. 67-69.

- art. 76 § 1 i 2 k.k.- przy warunkowym zawieszeniu wykonania kary z upływem 6 miesięcy od pomyślnego zakończenia okresu próby<sup>1171</sup>, przy czym jeżeli orzeczono grzywnę, środek karny, przepadek lub środek kompensacyjny, zatarcie skazania nie może nastąpić przed ich wykonaniem, darowaniem albo przedawnieniem wykonania<sup>1172</sup>;

- art. 107 k.k.- po upływie wskazanych w przepisie okresów;

2) na podstawie orzeczenia sądu wydanego na wniosek skazanego:

- art. 107 § 2 k.k.- „Sąd może na wniosek skazanego zarządzić zatarcie skazania już po upływie 5 lat, jeżeli skazany w tym okresie przestrzegał porządku prawnego, a wymierzona kara pozbawienia wolności nie przekraczała 3 lat”.

3) na mocy aktu łaski Prezydenta RP (art. 139 Konstytucji RP)<sup>1173</sup>.

Podstawowe znaczenie przy stosowaniu zatarcia skazania ma przepis art. 107 k.k., pozostałe przypadki możliwego występowania tej instytucji mają wyjątkowy, incydentalny charakter (zatarcie skazania w wyniku depenalizacji czynu lub na mocy aktu łaski Prezydenta RP), bądź są uzależnione od uprzedniego rozstrzygnięcia sądu dotyczącego warunkowego zawieszenia wykonania kary<sup>1174</sup>. Zatarcie skazania z mocy prawa<sup>1175</sup> z reguły następuje po upływie pewnego okresu, a mianowicie w razie skazania:

---

<sup>1171</sup> Wyrok SN z dnia 10.11.2010 r., IV KK 326/10, LEX nr 653743.

<sup>1172</sup> Do wstrzymania zatarcia skazania dochodzi wówczas, gdy mimo upływu okresu próby i dalszych 6 miesięcy nie został jeszcze wykonany, darowany albo nastąpiło przedawnienie wykonania środka karnego, środka kompensacyjnego, przepadku lub grzywny. W takim przypadku momentem decydującym o zatarciu skazania jest nie moment upływu okresu próby i dalszych 6 miesięcy, ale chwila, z którą grzywna, środek karny, przepadek lub środek kompensacyjny, zostanie wykonany, darowany albo nastąpi przedawnienie wykonania. Rozwiązanie takie jest słuszne ze względów sprawiedliwościowych, gdyż inaczej dochodziłoby do nieuzasadnionego premiowania skazanych, którzy uchylali się od wykonania m.in. środków karnych. Zob. B.J. Stefańska, Zatarcie warunkowego skazania..., s. 120.

<sup>1173</sup> Zatarcie skazania w formie aktu łaski jest szczególnym trybem stosowania tej instytucji. Prawo łaski przysługuje zgodnie z art. 139 Konstytucji RP wyłącznie jednemu organowi- Prezydentowi RP. Akt łaski ma charakter indywidualny, jednostkowy, zaś przewidziane w nim zatarcie skazania nie powoduje uniewinnienia skazanego, ale dotyczy jego skutków, prowadząc do uznania ich za niebyłe. Prezydent RP stosujący akt łaski nie jest związany rygorami zatarcia skazania określonymi w art. 107 k.k., co pozwala na zatarcie skazania także wówczas, gdy zakaz prowadzenia pojazdów nie został wykonany, ani nie nastąpiło jego darowanie albo przedawnienie wykonania. W doktrynie podkreśla się, iż skorzystanie Prezydenta z prawa łaski powinno mieć miejsce w sytuacjach, gdy złagodzenie sytuacji skazanego nie jest możliwe przez zastosowanie innych środków przewidzianych w obowiązującym prawie, a ponadto nie mogą zostać spełnione warunki do zatarcia skazania na podstawie przepisów kodeksu karnego. Szerzej na ten temat zob. B.J. Zatarcie skazania w formie aktu łaski, Prok. i Pr. 2009, nr 1, s. 38-46; też, Kodeks karny..., s. 626; K. Dudka, Przedmiot ułaskawienia- zagadnienia wybrane, (w:) Fiat iustitia pereat mundus. Księga jubileuszowa poświęcona Sędziemu Sądu Najwyższego Stanisławowi Zabłockiemu z okazji 40-lecia pracy zawodowej, red. P. Hofmański, Warszawa 2014, s. 96.

<sup>1174</sup> Jeszcze jednym ze sposobów zatarcia skazania jest abolicja, czyli powszechny akt łaski, który polega na zakazie wszczynania, bądź nakazie umorzenia postępowania karnego w sprawach o określone przestępstwa wobec pewnej kategorii sprawców. Do zatarcia skazania z mocy prawa dochodzi jedynie w przypadku tzw. pełnej abolicji, tj. opartej na formule „przebacza się i puszcza w niepamięć”. W polskim prawie (międzywojennym i w okresie PRL) wydanych zostało kilka aktów abolicyjnych. Por. B.J. Stefańska, Zatarcie skazania na mocy abolicji, WPP 2008, nr 4, s. 135-141; też, Zatarcie skazania z mocy prawa..., s. 77-82; M. Błaszczak, Instytucja zatarcia skazania..., s. 11; R.A. Stefański, Prawo karne materialne..., s. 391-392.

<sup>1175</sup> Zob. B.J. Stefańska, (w:) Kodeks karny..., s. 623-627.



- na karę pozbawienia wolności wymienioną w art. 32 pkt 3 lub karę 25 lat pozbawienia wolności- z upływem 10 lat od wykonania lub darowania kary albo od przedawnienia jej wykonania (art. 107 § 1 k.k.);
- na karę dożywotniego pozbawienia wolności- z upływem 10 lat od uznania jej za wykonaną, od darowania kary albo od przedawnienia jej wykonania (art. 107 § 2 k.k.);
- na karę ograniczenia wolności- z upływem 3 lat od wykonania lub darowania kary albo od przedawnienia jej wykonania (art. 107 § 4 k.k.);
- na grzywnę- z upływem roku od wykonania lub darowania kary albo od przedawnienia jej wykonania (art. 107 § 5 k.k.), zaś w przypadku odstąpienia od wymierzenia kary, zatarcie skazania następuje z mocy prawa z upływem roku od wydania prawomocnego orzeczenia (art. 107 § 5 k.k.).

W art. 107 § 6 k.k. zawarto ważne ograniczenie dotyczące zatarcia skazania, które w sytuacji, gdy orzeczono środek karny, przepadek lub środek kompensacyjny, nie może nastąpić przed wykonaniem, darowaniem albo przedawnieniem jego wykonania<sup>1176</sup>. Zatarcie skazania ponadto nie może nastąpić przed wykonaniem środka zabezpieczającego. Jeśli sąd orzeknie zakaz prowadzenia pojazdów w wypadku odstąpienia od wymierzenia kary, wówczas zatarcie skazania jest ściśle uzależnione od okresu, na jaki został orzeczony, bowiem następuje z chwilą jego wykonania, darowania lub przedawnienia wykonania. Nieco inaczej sytuacja wygląda, gdy zakaz prowadzenia pojazdów zastosowano obok kary, gdyż wtedy skazanie na ten środek podlega zatarciu z chwilą jego wykonania, darowania lub przedawnienia wykonania, zaś skazanie na karę- według reguł określonych w art. 107 § 1-4 k.k., jednak nie wcześniej niż z chwilą wykonania, darowania lub przedawnienia wykonania zakazu prowadzenia pojazdów. W praktyce może to oznaczać, iż zatarcie skazania nastąpi później, niż miałyby to miejsce wówczas, gdyby nie zastosowano środka karnego obok kary. Z takim stanem będziemy mieli do czynienia, jeśli okres, który musi upłynąć dla zatarcia skazania zakazu prowadzenia pojazdów, jest dłuższy niż w odniesieniu do kary<sup>1177</sup>.

Jeżeli przykładowo sąd orzeknie wobec sprawcy czynu z art. 178a § 1 k.k. grzywnę, to zatarcie skazania może nastąpić dopiero po wykonaniu zakazu prowadzenia pojazdów, który wówczas jest obligatoryjny i stosuje się go na okres nie krótszy niż 3 lata. Oznacza to w praktyce, że pomimo nawet natychmiastowego uiszczenia grzywny, sprawca będzie miał status osoby karanej przez kilka lat (co najmniej 3 lata). Przepięstwo stypizowane w art. 178a § 1 k.k., polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub

<sup>1176</sup> Zob. B.J. Stefańska, (w:) Kodeks karny..., s. 630.

<sup>1177</sup> N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 651.

pod wpływem środka odurzającego, pociąga za sobą poważne skutki, które poza sferą prawną funkcjonowania skazanego, obejmują ponadto inne aspekty jego życia, zwłaszcza zawodowego. Obecny kształt prawny art. 42 § 2 k.k., nakładającego na sąd obowiązek po spełnieniu określonych przesłanek każdorazowego orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju, na okres „nie krótszy niż 3 lata”, wykazuje w kontekście zatarcia skazania nadmierny rygoryzm. Obligatoryjność wymusza decyzję o zastosowaniu zakazu, który wówczas staje się niejednokrotnie najbardziej dotkliwą konsekwencją popełnionego przestępstwa komunikacyjnego, blokując wcześniejszą możliwość zatarcia skazania.

Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany w oparciu o regulację art. 42 § 2 k.k. stanowi bez wątpienia surowy środek reakcji prawnokarnej, jednakże ma on charakter terminowy, zatem sprawca może mieć nadzieję, że kiedyś w końcu doczeka się zatarcia skazania. Nowelizacja z 14 kwietnia 2000 r. wprowadziła do polskiego porządku prawnego środek karny zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekany „na zawsze” (art. 42 § 3 lub 4 k.k.). Szczególna represyjność tego zakazu polegała nie tylko na dożywotnim trwaniu, gdyż prawo karne zna środki penalne stosowane dożywotnio (wskazać można chociażby karę dożywotniego pozbawienia wolności), ile przede wszystkim na niedostosowaniu jego regulacji do całości systemu orzekania środków reakcji karnej<sup>1178</sup>. Zgodnie bowiem z brzmieniem art. 84 § 1 k.k. wykluczono możliwość uznania za wykonane środków orzeczonych na podstawie art. 41 § 1a, art. 41a § 2, art. 42 § 2 i § 3 k.k. Tymczasem art. 107 § 6 k.k. stawia warunek dla zatarcia skazania, w myśl którego nie może ono nastąpić przed wykonaniem, darowaniem albo przedawnieniem wykonania środka karnego. Zatarcie skazania w sytuacji, gdy orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów w formule „na zawsze”, z uwagi na faktyczną niemożność jego wykonania za życia sprawcy, mogło nastąpić tylko w wyjątkowym przypadku, jeśli doszło do wydania aktu ułaskawienia przez Prezydenta RP<sup>1179</sup>.

Sprawca przestępstwa komunikacyjnego, wobec którego sąd orzekł zakaz prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k., podlegał nieproporcjonalnie

---

<sup>1178</sup> Z. Sienkiewicz, O niektórych przejawach zaostrzenia represji karnej, (w:) Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara, Tom I, red. A. Adamski, J. Bojarski, P. Chrzczonowicz, M. Leciak, Toruń 2014, s. 273.

<sup>1179</sup> Por. Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 608-609; też, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. M. Bojarski, Warszawa 2012, s. 351; W. Zalewski, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz do artykułów 32-116, Tom II, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2010, s. 147; M. Szewczyk, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Kraków-Zakamycze 2004, s. 702-703; G. Bogdan, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 1276.

surowej odpowiedzialności karnej, gdyż za swojego życia nie mógł z reguły liczyć na zatarcie skazania. W doktrynie rozwiązanie to spotkało się z uzasadnioną wyjątkowo ostrą krytyką. Poddawano nawet w wątpliwość jego zgodność z Konstytucją RP z uwagi na naruszenie zasady proporcjonalności<sup>1180</sup>. W piśmiennictwie zwracano ponadto uwagę, iż brak możliwości zastosowania instytucji zatarcia skazania jest trudny do zaakceptowania z przyczyn kryminalno-politycznych zważywszy na fakt, że w przypadku znacznie poważniejszych przestępstw, łącznie ze zbrodnią zabójstwa, bądź rozbojem, ustawodawca dopuszcza możliwość zatarcia skazania<sup>1181</sup>. W ten sposób zachwiani uległa spójność prawa karnego, skoro zatarcie skazania nie mogło nastąpić w przypadku skazania za przestępstwo komunikacyjne, natomiast warunkowe przedterminowe zwolnienie umożliwiało zastosowanie instytucji określonej w art. 107 k.k. także w przypadku orzeczenia kary dożywotniego pozbawienia wolności (kary stosowanej za najcięższe zbrodnie)<sup>1182</sup>. Patrząc z tej perspektywy sytuacja sprawcy, wobec którego sąd orzekł zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, przedstawiała się szczególnie niekorzystnie, ponieważ w sposób nieodwracany otrzymywał on status osoby karanej, ulegając trwałej stygmatyzacji, bez żadnej nawet najmniejszej nadziei na powrót do normalnego życia<sup>1183</sup>. Zbrodniarzowi, wobec którego sąd orzekł karę dożywotniego pozbawienia wolności przysługuje przywilej ubiegania się o warunkowe zwolnienie, tymczasem np. nietrzeźwy sprawca wypadku komunikacyjnego określonego w art. 177 § 2 k.k., wobec którego wymierzono zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze (art. 42 § 3 k.k.), nie miał tego rodzaju możliwości. Występowała zatem niesprawiedliwa dysproporcja w traktowaniu różnych kategorii skazanych w świetle regulacji kodeksu karnego<sup>1184</sup>.

---

<sup>1180</sup> A. Zoll, (w:) Kodeks karny. Część ogólna, Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 1011. Zob. także W. Wróbel, A. Zoll, Polskie prawo karne..., s. 590-591; M. Melezini, Środki karne jako instrument polityki kryminalnej, Białystok 2013, s. 124; R.A. Stefański, Nowe środki karne i problem ich spójności z systemem kodeksu karnego, (w:) Problemy spójności prawa karnego z perspektywy jego nowelizacji, red. A. Marek, T. Oczkowski, Warszawa 2011, s. 105-107.

<sup>1181</sup> Por. W. Wróbel, Zaostrzenie odpowiedzialności karnej w zmianach prawa karnego, Jur. 2001, nr 5, s. 13; Z. Sienkiewicz, Z problematyki środków karnych, (w:) Węzłowe problemy prawa karnego, kryminologii i polityki kryminalnej. Księga ofiarowana Profesorowi Andrzejowi Markowi, red. V. Konarska-Wrzošek, J. Lachowski, J. Wójcikiewicz, Warszawa 2010, s. 479-480.

<sup>1182</sup> Por. W. Wróbel, Zaostrzenie odpowiedzialności karnej..., s. 13; Z. Sienkiewicz, O niektórych przejawach zaostrzenia represji..., s. 273-274; też, Niektóre propozycje zmian w regulacji kar, środków karnych i środków probacyjnych, PiP 2012, nr 4, s. 37; M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 133; R.A. Stefański, Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 2011, nr 5, s. 8-9; tenże, Ustawowe zaostrzenie represji za przestępstwa komunikacyjne, Prok. i Pr. 2010, nr 7-8, s. 20; A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2010, s. 295.

<sup>1183</sup> W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne, PiP 2001, nr 7, s. 61.

<sup>1184</sup> Szerzej na temat kontrowersji związanych z zakazem prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze zob. D. Mieczkowska, Prawne i społeczne skutki orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2014, nr 5, s. 21; też, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, Studia prawnicze. Rozprawy i materiały 2014, nr

Regulacja zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego na zawsze w kontekście niedopuszczalności zatarcia skazania była wyjątkowo represyjna. Na krytykę zasługiwało także niejasne brzmienie art. 84 § 2 k.k., powołującego art. 42 § 3 k.k., a pomijającego w sposób nieuzasadniony art. 42 § 4 k.k. W doktrynie wskazywano na występowanie wyraźnej luki, która otwierała pewną furtkę do uznania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze orzekanego w oparciu o art. 42 § 4 k.k., za środek karny wykonany po upływie pewnego bliżej nieokreślonego okresu<sup>1185</sup>.

Stan prawny ustanowiony na mocy noweli z 2000 r., w którym zasadniczo niedopuszczalne było zatarcie skazania w razie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze, utrzymał się stosunkowo długo, bo prawie 15 lat. Sytuacja uległa zmianie na skutek wejścia w życie z postanowień ustawy nowelizacyjnej z dnia 20.2.2015 r, wprowadzającej art. 84 § 2a k.k. Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. dzięki temu nie oznacza środka zaprzeczającego jakiegokolwiek szanse na powrót do normalnego życia, tzn. bez piętna osoby skazanej. Przepis art. 84 § 2a k.k. zakłada możliwość uznania za wykonany środka karnego orzeczonego dożywotnio po spełnieniu określonych w przepisie warunków. Ważnym zastrzeżeniem jest konieczność wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego dożywotnio w stosunku do skazanego przez okres przynajmniej 15 lat. Regulację art. 84 § 2a k.k. należy ocenić pozytywnie, ponieważ umożliwia uznanie za wykonany zakazu dożywotniego, a zarazem nastąpienie zatarcia skazania jeszcze za życia sprawcy przestępstwa komunikacyjnego.

Należy zwrócić uwagę na postanowienie wydane dnia 28.10.2009 r.<sup>1186</sup>, w którym Sąd Najwyższy zajął się kwestią wzajemnego stosunku między instytucją zatarcia skazania z art. 106 k.k. a możliwością ponoszenia odpowiedzialności karnej z tytułu popełnienia przestępstwa z art. 244 k.k. Sąd Najwyższy stwierdził, że „w sytuacji, gdy prawomocnym wyrokiem orzeczono wobec sprawcy przestępstwa jeden ze środków karnych wymienionych w treści art. 244 k.k., i w czasie stosowania tego środka sprawca ten do niego się nie stosuje, fakt, że w dacie orzekania za przestępstwo z art. 244 k.k. nastąpiło zatarcie skazania, którym środek karny nałożono, nie oznacza, iż zespół znamion przestępstwa z art. 244 k.k. został zdekompletowany”. B.J. Stefańska w glosie do cyt. postanowienia słusznie zauważyła, iż wyrok (rozumiany jako dokument procesowy) nie zostaje unicestwiony w wyniku zatarcia

---

1, s. 135-138; taż, Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, *Kwartalnik Prawa Publicznego* 2013, nr 4, s. 60-64.

<sup>1185</sup> Zob. W. Wróbel, *Krytycznie o zastrzeżeniu odpowiedzialności karnej...*, s. 61; tenże, *Zastrzeżenie odpowiedzialności karnej...*, s. 13; Z. Sienkiewicz, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 208; taż, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. O. Górniok, Warszawa 2006, s. 139.

<sup>1186</sup> I KZP 24/09, OSP 2010, nr 4, poz. 37 k.

skazania, istnieje nadal, mogą służyć jako dowód dla ustalenia okoliczności mających znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy. Nie dotyczy to jedynie przypadku, gdy miałby stanowić dowód skazania osoby nim objętej, ponieważ fakt ten nie może być dowodzony ze względu na treść art. 106 k.k. Zatarcie skazania nie działa od momentu wydania wyroku skazującego (*non ex tunc*), zatem nie może wywierać jakiegokolwiek wpływu na realizację znamion przestępstwa naruszenia orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1187</sup>. Dla przyjęcia odpowiedzialności z tytułu popełnienia przestępstwa określonego w art. 244 k.k. znaczenie ma to, aby czyn sprawcy został popełniony w czasie, w którym środek karny obowiązywał z mocy prawomocnego orzeczenia sądu, nie jest zatem istotne w tym kontekście późniejsze nastąpienie zatarcia skazania. Stanowisko zaprezentowane przez Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 28.10.2009 r. wykazuje ogromne znaczenie praktyczne, zapobiegając występowaniu absurdalnych, trudnych do zaakceptowania konsekwencji, gdy zatarcie skazania uniemożliwiałoby pociągnięcie do odpowiedzialności sprawcy czynu z art. 244 k.k., chociaż dopuścił się jego w trakcie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1188</sup>.

Artykuł 108 k.k. stanowi, że w razie gdy sprawcę skazano za dwa lub więcej nie pozostających w zbiegu przestępstw, jak również jeżeli skazany po rozpoczęciu, lecz przed upływem, okresu wymaganego do zatarcia skazania ponownie popełnił przestępstwo<sup>1189</sup>, dopuszczalne jest tylko jednoczesne zatarcie wszystkich skazań. Zasada jednoczesności zatarcia wszystkich skazań dotyczy skazań za przynajmniej dwa niepozostające w zbiegu przestępstwa<sup>1190</sup>. Muszą zostać przy tym koniecznie spełnione warunki do zatarcia każdego ze skazań, dotyczy to zatarcia skazań z mocy prawa, jak i na podstawie decyzji sądu. W razie skazania za kilka przestępstw pozostających w zbiegu realnym, opierając się na wnioskowaniu *a contrario* należy przyjąć, że za każde przestępstwo zatarcie skazania następuje odrębnie<sup>1191</sup>. Określona w art. 108 k.k. zasada równoczesności zatarcia skazań wywołuje ten skutek, że jeżeli przed upływem okresu wymaganego do zatarcia skazania

---

<sup>1187</sup> B.J. Stefańska, Glosa do postanowienia SN z dnia 28 października 2009 r., I KZP 24/09, OSP 2010, nr 4, poz. 37 k., s. 256-260. Zob. także tej autorki- Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z 4 stycznia 2011 r., SDI 32/10, Pal. 2011, nr 9-10, s. 143.

<sup>1188</sup> Zob. A. Herzog, Glosa do postanowienia SN z dnia 28 października 2009 r., sygn. I KZP 24/09 w sprawie przestępstwa złamania zakazu prowadzenia pojazdów z art. 244 k.k., PnD 2010, nr 1, s. 10.

<sup>1189</sup> Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 21.8.2012 r. (IV KK 59/12, OSNKW 2013, nr 1, Biuletyn SN 2013, nr 1, poz. 16) stwierdził, iż fakt ponownego skazania, o którym mowa w art. 108 k.k., musi zostać stwierdzony prawomocnym wyrokiem skazującym lub warunkowo umarzającym postępowanie.

<sup>1190</sup> Por. G. Bogdan, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. A. Zoll, Warszawa 2012, s. 1280.

<sup>1191</sup> Por. M. Błaszczuk, Instytucji zatarcia skazania..., s. 20-21; L. Wilk, (w:) Kodeks karny..., s. 681.

sprawca popełnił przestępstwo, dopuszczalne jest jedynie jednoczesne zatarcie wszystkich skazań<sup>1192</sup>.

W doktrynie wskazuje się, iż uregulowanie art. 108 k.k. odgrywa ważną rolę, gdyż bez tego przepisu ponowne popełnienie przestępstwa w okresie do zatarcia skazania za przestępstwo poprzednio popełnione przez sprawcę uniemożliwiłoby pociągnięcie go do odpowiedzialności. Gdyby zabrakło w kodeksie karnym art. 108, wówczas po upływie okresu zatarcia skazania za poprzednie przestępstwo doszłoby do zdekompletowania znamion czynu z art. 178a § 4 k.k., a to ze względu na okoliczność, że przy ocenie faktu zatarcia uprzedniego skazania oskarżonego nie występowałaby konieczność uwzględniania zasady równoczesności zatarcia wszystkich skazań<sup>1193</sup>.

---

<sup>1192</sup> A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2005, s. 322.

<sup>1193</sup> P. Nowak, Charakter normatywny art. 178a § 4 k.k. oraz art. 244 k.k., a zatarcie skazania, PnD 2013, nr 8, s. 23.

## Rozdział VII.

### Zakaz prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń

#### §1. Charakter orzeczanego zakazu prowadzenia pojazdów

W art. 28 § 1 pkt 1 k.w. zakaz prowadzenia pojazdów w sposób jednoznaczny zaliczono do kategorii środków karnych, co ma istotne znaczenie z punktu widzenia jego orzekania. Środki karne bowiem mogą być orzekane jedynie wówczas, gdy są one przewidziane w przepisie szczególnym. Zasada ujęta literalnie w art. 28 § 2 k.w. jest charakterystyczna dla prawa wykroczeń, dotycząc stosowania wszystkich środków karnych, a więc także zakazu prowadzenia pojazdów. Karą zagrożony jest każdy z czynów określonych w kodeksie wykroczeń, zaś środki karne dotyczą tylko niektórych z nich<sup>1194</sup>. O dopuszczalności orzeczenia środka karnego przesądza istnienie przepisu zawartego w części szczególnej kodeksu wykroczeń, który umożliwia lub nakłada na sąd obowiązek zastosowania danego środka<sup>1195</sup>. Z reguły środki karne są orzekane fakultatywnie, obligatoryjnie zaś jedynie wtedy, gdy przepis szczególny tak stanowi.

Sąd nie ma pełnej swobody w zakresie stosowania środków karnych<sup>1196</sup>. Jeśli brak jest przepisu zakładającego orzekanie środka karnego, wówczas *a contrario* nawet gdyby uznał za wskazane jego orzeczenie w danym przypadku, ma bezwzględny zakaz wydawania takiego rozstrzygnięcia. Brzmienie art. 28 § 2 k.w. nie nastrocza trudności interpretacyjnych, stanowczo bowiem wyklucza możliwość orzekania środków karnych, gdy brak jest przepisu szczególnego upoważniającego do tego sędziego<sup>1197</sup>. W piśmiennictwie przyjęcie zasady określoności w prawie wykroczeń dla środków karnych (dawniej kar dodatkowych), uzasadniano m.in. tzw. względami gwarancyjnymi, a zatem ochroną osoby sprawcy przed

<sup>1194</sup> W. Kotowski, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2009, s. 103.

<sup>1195</sup> Por. T. Grzegorzczak, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. T. Grzegorzczak, Warszawa 2013, s. 130; T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. T. Bojarski, Warszawa 2015, s. 106; tenże, Polskie prawo wykroczeń. Zarys wykładu, Warszawa 2012, s. 112; W. Radecki, (w:) T. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2013, s. 259-260; B. Kurzępa, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2008, s. 142-143; M. Bojarski, Z. Świda, Podstawy materialnego i procesowego prawa o wykroczeniach, Wrocław 2008, s. 104; P. Kozłowska-Kalisz, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. M. Mozgawa, Warszawa 2009, s. 97.

<sup>1196</sup> T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 106.

<sup>1197</sup> Orzeczenie środka karnego za wykroczenie wbrew zasadzie określonej w art. 28 § 2 k.w. nie jest możliwe, nawet wówczas gdy sam obwiniony wnosi o orzeczenie takiego środka (art. 73 k.p.w.), a oskarżyciel ów wniosek akceptuje (art. 64 k.p.w.). Wola stron bowiem nie może prowadzić do naruszenia przepisów ustawy. Zob. Wyrok SN z dnia 28.8.2002 r., WK 28/02, OSNKW 2002, nr 11-12, poz. 108. Por. także m.in. Wyrok SN z dnia 21.6.2005 r., V KK 67/05, LEX nr 152475; wyrok SN z dnia 29.1.2014 r., IV KK 423/13, Prok.i Pr. 2014-wkł. „Orzecznictwo”, nr 4, poz. 10; wyrok SN z dnia 18.9.2007 r., II KK 213/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz.1998; wyrok SN z dnia 6.2.2004 r., WK 27/03, OSNwSK 2004, nr 1, poz. 270; W. Kotowski, Kodeks wykroczeń..., s. 106-108; T. Grzegorzczak, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 130.

nadmierną ingerencją organu orzekającego, zwłaszcza, że dolegliwość niektórych środków karnych, w tym chociażby zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, jest niewątpliwie znacząca, przewyższając niejednokrotnie w skutkach uciążliwość kar (np. grzywny). Ustawodawca, żeby ograniczyć dyskrecjonalne stosowanie środka karnego sam określił przypadki wykroczeń, które z uwagi na swój charakter i wagę zasługują na objęcie możliwością lub obowiązkiem orzeczenia takich środków<sup>1198</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów w kodeksie wykroczeń jest orzekany w związku z wykroczeniami drogowymi. Chodzi o czyny, które zostały ujęte i stypizowane w rozdziale XI zatytułowanym „Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji”. Zakaz prowadzenia pojazdów nie może być orzeczony za każde wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji, a jedynie za te, za które środek ten jest przewidziany w sankcji przepisu określającego dane wykroczenie. W przepisie tym ponadto jest określony tryb orzekania zakazu fakultatywny, bądź obligatoryjny<sup>1199</sup>.

Charakterystyczna dla prawa wykroczeń zasada określoności orzekania środków karnych, w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów przejawia się ponadto w konieczności każdorazowego określania rodzaju pojazdów, którego zakaz dotyczy<sup>1200</sup>. W obecnie obowiązującym stanie prawnym brzmienie art. 29 § 2 k.w. wyklucza orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów<sup>1201</sup>. W doktrynie uzasadnia się przyjęcie takiego rozwiązania specyfiką prawa wykroczeń, gdzie nie ma powodu do orzekania w związku z popełnieniem wykroczenia utraty uprawnień do prowadzenia wszelkich pojazdów<sup>1202</sup>. Na sądzie orzekającym w danej sprawie ciąży obowiązek wskazania rodzaju pojazdu, którego ma dotyczyć zakaz prowadzenia pojazdów<sup>1203</sup>. Niedopuszczalne jest posłużenie się jedynie ogólnym stwierdzeniem, że orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów, bez sprecyzowania o jaki konkretnie rodzaj tego pojazdu chodzi.

---

<sup>1198</sup> Por. A. Marek, *Prawo wykroczeń w zarysie*, Warszawa 1975, s. 59; tenże, *Polskie prawo wykroczeń*, Warszawa 1987, s. 118; W. Tomczyk, *Kary dodatkowe w projekcie prawa o wykroczeniach*, ZK-A 1969, nr 3-4, s. 68; D. Egierska, J. Smerczański, *Projekt prawa o wykroczeniach*, NP 1969, nr 4, s. 59; R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, Warszawa 1990, s. 91; A. Gubiński, (w:) A. Gubiński, T. Grzegorzczak, *Prawo wykroczeń*, Warszawa 1996, s. 144.

<sup>1199</sup> R.A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 947; J. Piasecka, *Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek karny za wykroczenie drogowe*, PnD 2009, nr 9, s. 46.

<sup>1200</sup> Wymóg każdorazowego określania w orzeczeniu zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów, przed wprowadzeniem przepisu art. 29 § 2 k.w. na mocy postanowień nowelizacji prawa wykroczeń z dnia 28 sierpnia 1998 r., był powszechnie uznawany przez praktykę orzeczniczą. Znalazł bezpośredni wyraz w Wytocznych Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24.12.1975 r. co do polityki orzecznictwa w sprawach o wykroczeniach (ZW 1976, nr 1, s. 5-10).

<sup>1201</sup> Por. W. Radecki, (w:) T. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń...*, s. 272; M. Kulik, (w:) *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, red. M. Mozgawa, Warszawa 2009, s. 100; J. Wojciechowski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz. Orzecznictwo*, Warszawa 1999, s. 45; T. Grzegorzczak, (w:) *Kodeks wykroczeń...*, s. 136.

<sup>1202</sup> T. Bojarski, *Polskie prawo wykroczeń...*, s. 113.

<sup>1203</sup> A. Marek, *Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)*, Warszawa 2012, s. 88.



W piśmiennictwie zwraca się uwagę, iż stwierdzenie zawarte w art. 29 § 2 k.w., zgodnie z którym orzekając zakaz prowadzenia pojazdów określa się rodzaj pojazdu, którego zakaz dotyczy, nie można odczytywać dosłownie<sup>1204</sup>. Trzymanie się literalnego brzmienia tego przepisu prowadziłoby do sytuacji, gdy zakaz orzekany za wykroczenie mógłby dotyczyć tylko jednego rodzaju pojazdu (np. samochodów osobowych). Pozostawałoby to w sprzeczności z *ratio legis* wprowadzenia zakazu prowadzenia pojazdów do kodeksu wykroczeń. Zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu może wiązać się bowiem z prowadzeniem nie tylko jednego rodzaju pojazdu, ale także i innych rodzajów pojazdów<sup>1205</sup>. Ustawodawca w art. 29 § 2 k.w., podobnie jak w art. 42 § 1 k.k., nie ograniczył zakresu przedmiotowego zakazu do jednego rodzaju pojazdu, lecz wskazał na konieczność każdorazowego określania jego zakresu. Sformułowania zawartego w art. 29 § 2 k.w. nie należy traktować jako obowiązku sprecyzowania rodzaju pojazdu, ale jako zalecenia zachowania określoności przy orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1206</sup>.

W orzeczeniu powinno znaleźć się określenie, jakiego rodzaju pojazdów zakaz prowadzenia ma dotyczyć, np. że zakaz ma obejmować pojazdy samochodowe, autobusy ciągniki, motory, tramwaje itd., bądź szerzej- pojazdy mechaniczne w ruchu lądowym. Możliwe jest ponadto określenie rodzaju pojazdów ze wskazaniem kategorii prawa jazdy, które obejmuje zakaz<sup>1207</sup>. Zakazem prowadzenia pojazdów mogą być objęte pojazdy przeznaczone nie tylko do ruchu lądowego, ale także ruchu wodnego oraz powietrznego<sup>1208</sup>. W zasadzie nie ma żadnych ograniczeń przy różnicowaniu zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1209</sup>. Określenie zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów może być dokonane nie tylko od strony „pozytywnej” (tj. poprzez wymienienie rodzaju, czy też rodzajów pojazdów objętych orzecznym zakazem), ale i od strony „negatywnej” (tj. poprzez wyłączenie spod orzeczonego zakazu pojazdów danego rodzaju)<sup>1210</sup>.

---

<sup>1204</sup> Por. R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym..., s. 948.

<sup>1205</sup> J. Piasecka, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 47.

<sup>1206</sup> Por. G. Kasicki, A. Wiśniewski, Kodeks wykroczeń. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Komentarz do noweli z sierpnia 1998 r., Warszawa 1999, s. 29; J. Piasecka, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 47; W. Kotowski, Kodeks wykroczeń..., s. 116.

<sup>1207</sup> T. Grzegorzczak, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 137.

<sup>1208</sup> Wyrok SN z dnia 17.4.2008 r., WK 7/08, OSNKwSK 2008, poz. 923.

<sup>1209</sup> Por. W. Radecki, (w:) T. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń..., s. 272; Z. Kocel-Krekora, Kary i środki karne w kodeksie wykroczeń po nowelizacji, Prok. i Pr. 1999, nr 2, s. 107.

<sup>1210</sup> Wyrok SN z dnia 16.6.1994 r., II KRN 101/94, OSNKW 1994, nr 7-8, poz. 45.

Środek karny zakazu prowadzenia pojazdów powinien zawsze łączyć się z tym rodzajem pojazdu, przy użyciu którego sprawca spowodował wykroczenie<sup>1211</sup>. Z prowadzeniem bowiem tego właśnie rodzaju pojazdów wiąże się zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji, które uzasadnia czasowe odsunięcie sprawcy z uczestnictwa w ruchu w charakterze kierowcy. Nie można wyłączyć z zakresu zakazu rodzaju pojazdu, jakim poruszał się sprawca, dokonując wykroczenia, nawet jeśli za tym przemawiałyby jakieś inne względy<sup>1212</sup>. Poza rodzajem pojazdu, którego sprawca prowadził w chwili czynu, możliwe jest objęcie zakazem w zależności od okoliczności sytuacyjnych również i innych pojazdów<sup>1213</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów ma charakter terminowy- stanowi środek karny wymierny w czasie. Zgodnie z art. 29 § 1 k.w. zakaz ten wymierza się w miesiącach i latach, na okres od 6 miesięcy do 3 lat. Jest to minimalna i maksymalna granica wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie wykroczeń<sup>1214</sup>. Granice czasowe mają charakter sztywny, są przypisane ustawowo do tego środka karnego. Nie mogą w żadnym wypadku zostać przekroczone ani w górę, ani w dół<sup>1215</sup>. Żaden przepis kodeksu wykroczeń nie upoważnia do orzekania kar z naruszeniem granic oznaczonych dla danego rodzaju kary<sup>1216</sup>. Wykluczone jest orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów na dłuższy okres, a zatem orzeczenie zakazu w wymiarze np. 4 lat będzie uznane za rażące naruszenie art. 29 § 1 k.w., który określa górną granicę ustawową dla tego środka karnego na poziomie 3 lat<sup>1217</sup>. Identycznie nie jest możliwe wymierzenie zakazu prowadzenia pojazdów poniżej dolnej granicy, nawet wówczas, gdy sąd stosuje nadzwyczajne złagodzenie kary<sup>1218</sup>. W orzecznictwie Sądu Najwyższego podkreśla się, iż w kodeksie karnym brak jest podstawy prawnej do orzeczenia środka karnego w

---

<sup>1211</sup> Por. m.in. T. Bojarski, *Polskie prawo wykroczeń...*, s. 113; tenże, (w:) *Kodeks wykroczeń...*, s. 107; ; M. Kulik, (w:) *Kodeks wykroczeń...*, s. 101; W. Kotowski, *Kodeks wykroczeń...*, s. 108; B. Kurzępa, *Kodeks wykroczeń...*, s. 144; A. Marek, *Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)...*, s. 88; Z. Sienkiewicz, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *System prawa karnego. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie*. Tom 6, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 616; R.A. Stefański, *Głosa do wyroku SN z dnia 1 czerwca 1995 r.*, II KRN 54/95, WPP 1995, nr 3-4, s. 101.

<sup>1212</sup> T. Grzegorzczak, (w:) *Kodeks wykroczeń...*, s. 137.

<sup>1213</sup> W. Radecki, (w:) T. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń...*, s. 272.

<sup>1214</sup> Wyrok SN z dnia 18.5.2006 r., V KK 115/06, OSNwSK 2006 nr 1, poz. 1049.

<sup>1215</sup> Por. Wyrok SN z dnia 8.12.1992 r., II KRN 210/92, LEX nr 1671620; wyrok SN z dnia 9.11.1992 r., II KRN 175/92, OSNKW 1993, nr 1, poz. 14; wyrok SN z dnia 20.12.1991 r., II KRN 296/91, OSP 1992, nr 7-8, poz. 183 z glosą R.A. Stefańskiego, OSP 1992, nr 7-8, poz. 183; wyrok SN z dnia 20.12.1991 r., II KRN 322/91 (niepubl.); wyrok SN z dnia 21.12.1992 r., II KRN 212/92, LEX nr 1671621; wyrok SN z dnia 4.2.1993 r., III KRN 253/92 (niepubl.); wyrok SN z dnia 1.4.1993 r., II KRN 40/93 (niepubl.); wyrok SN z dnia 11.3.1993 r., III KRN 20/93, LEX nr 1671623; wyrok SN z dnia 12.3.1993 r., II KRN 32/93, LEX nr 1671622; *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w orzecznictwie Sądu Najwyższego 1970-1996*. Zbiory orzecznictwa Becka, red. R.A. Stefański, Warszawa 1997, s. 211-216.

<sup>1216</sup> Wyrok SN z dnia 12.3.1993 r., II KRN 32/93, LEX nr 1671622.

<sup>1217</sup> Wyrok SN z dnia 29.5.2001 r., III KKN 113/99, LEX nr 49436.

<sup>1218</sup> J. Piasecka, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 49.

postaci zakazu prowadzenia pojazdów na okres krótszy niż 6 miesięcy. Przepisy art. 39 § 1 i 2 k.w. przewidują wprawdzie zastosowanie nadzwyczajnego złagodzenia kary, jednakże odnoszą się one jedynie do kar określonych w art. 18 k.w., a nie środków karnych wymienionych w art. 28 § 1 k.w., stanowiących w kodeksie karnym odrębną od kar instytucję prawną<sup>1219</sup>.

Granice czasowe zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń ustalone na poziomie od 6 miesięcy do 3 lat, zasadniczo nie budzą większych zastrzeżeń. Zostały wprowadzone na mocy nowelizacji z 1985 r., zastępując ówczesny wymiar przewidziany dla zakazu prowadzenia pojazdów, który mógł być wówczas orzekany na okres od 3 miesięcy do 2 lat. Warto zastanowić się nad powrotem do poprzedniej dolnej granicy zakazu, w wielu bowiem przypadkach wystarczający byłby okres 3 miesięcy. Taka krótkotrwała eliminacja z ruchu może okazać się dla sprawcy równie dotkliwa, zważywszy na rolę, jaką we współczesnym świecie odgrywają pojazdy, będące nie tyle przejawem luksusu, ile przede wszystkim środkiem koniecznym do wykonywania pracy<sup>1220</sup>. Zdecydowanie należy odnieść się krytycznie do propozycji podniesienia górnej granicy czasowej zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1221</sup>. Ustalona w art. 29 § 1 k.w. maksymalna granica zakazu na poziomie 3 lat, stanowi i tak dość wysoki pułap czasowy, biorąc pod uwagę fakt, że sprawca dopuszcza się jedynie wykroczenia komunikacyjnego. Bardziej poważne naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu w polskim prawie zostały ujęte w kodeksie karnym jako przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w razie popełnienia których przewidziany jest także zakaz prowadzenia pojazdów, ale orzekany od roku (albo 3 lat) do 15 lat, bądź dożywotnio. W przypadku sprawców przestępstw komunikacyjnych ich długotrwała eliminacja z ruchu znajduje uzasadnienie we względach prewencyjno-ochronnych. Wykroczenia komunikacyjne są co do zasady czynami o mniejszym ciężarze gatunkowym, gdzie z reguły nie zachodzi potrzeba tak istotnej ingerencji w sferę praw i wolności, związanej z kilkuletnim orzeczeniem środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów. W prawie wykroczeń zakaz ten powinien

---

<sup>1219</sup> Tak zob. Wyrok SN z dnia 9.1.2012 r., V KK 332/11, LEX nr 1108495; wyrok SN z dnia 8.9.2009 r., IV KK 187/09, OSNwSK 2009, nr 1, poz. 1825; wyrok SN z dnia 26.9.2001 r., IV KKN 220/01, LEX nr 463384; wyrok SN z dnia 26.9.2001 r., IV KKN 219/01, Prok. i Pr.- wkł. „Orzecznictwo” 2002, nr 3, poz. 12; wyrok SN z dnia 9.11.1992 r., I KRN 175/92, OSNKW 1993, nr 1-2, poz. 14; wyrok SN z dnia 21.12.1992 r., II KRN 212/92, LEX nr 1671621; wyrok SN z dnia 20.12.1991 r., II KRN 296/91, OSP 1992, nr 7-8, poz. 183.

<sup>1220</sup> Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 616.

<sup>1221</sup> Na temat różnych propozycji dotyczących modyfikacji okresu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w regulacji kodeksu wykroczeń zob. R.A. Stefański, Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na tle noweli do kodeksu karnego i kodeksu wykroczeń, NP 1985, nr 11-12, s. 60-62.

mieć raczej charakter środka szokowego<sup>1222</sup>, uświadamiającego sprawcy naganność dotychczasowego zachowania w ruchu komunikacyjnym i mobilizującego do jego korekty.

Dolegliwość zakazu prowadzenia pojazdów przejawia się w konieczności jego całościowego wykonania. Kodeks wykroczeń nie zna bowiem instytucji zwolnienia od wykonania reszty środka karnego, a zastosowanie dobrodziejstwa określonego w art. 84 § 1 k.k. do wykroczeń jest niedopuszczalne<sup>1223</sup>. W sytuacji, gdy sąd np. orzeknie za wykroczenie z art. 86 § 1 k.w. zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres 2 lat, sprawca nie ma żadnej możliwości uwolnienia się od tego środka karnego, który musi być bezwzględnie wykonywany do końca. Jeżeli zostanie tymczasem zastosowany analogiczny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres 2 lat, ale np. w związku z przestępstwem określonym w art. 177 § 1 k.k., wówczas zgodnie z dyspozycją przepisu art. 84 § 1 k.k. po upływie połowy okresu, na który orzeczono środek karny wymieniony w art. 39 pkt 3 k.k., sąd może uznać go za wykonany, jeżeli skazany przestrzegał porządku prawnego, a środek karny był w stosunku do niego wykonywany przynajmniej przez rok. Sprawca ponoszący odpowiedzialność na podstawie kodeksu karnego w takim przypadku jest stawiany w lepszej sytuacji, gdyż już po upływie roku wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów, dopuszcza się przedterminowe uznanie tego środka karnego za wykonany.

Zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju przestaje obowiązywać z upływem okresu, na jaki został orzeczony, ewentualnie z upływem 3 lat od uprawomocnienia się orzeczenia zasądającego taki zakaz, gdyż z tym momentem w myśl art. 45 § 3 k.w. następuje przedawnienie wykonania środka karnego. Po upływie tych okresów zakaz przestaje formalnie obowiązywać, co oznacza że sprawca odzyskuje prawo do uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami. W razie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów w wymiarze przekraczającym okres 1 roku, nie odzyskuje on indywidualnie przyznanych uprawnień do prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, a jedynie zdolność do uzyskania takich uprawnień<sup>1224</sup>. W wypadku, gdy wobec sprawcy wykroczenia lub przestępstwa komunikacyjnego orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów powyżej 1 roku, aby ponownie prowadzić pojazdy objęte zakresem zakazu, sprawca musi uzyskać pozytywny wynik państwowego egzaminu sprawdzającego kwalifikacje do prowadzenia tych pojazdów.

W art. 29 § 3 *in principio* k.w. wyrażono ogólną zasadę, zgodnie z którą zakaz prowadzenia pojazdów zaczyna obowiązywać od chwili uprawomocnienia się orzeczenia

---

<sup>1222</sup> Zob. R.A. Stefański, *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 665.

<sup>1223</sup> G. Kasicki, A. Wiśniewski, *Kodeks wykroczeń z komentarzem*, Warszawa 2002, s. 121.

<sup>1224</sup> *Ibidem*, s. 120.

zawierającego ten środek karny, a nie od daty wydania orzeczenia. Sąd, orzekając zakaz prowadzenia pojazdów, nakłada obowiązek zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu, jeżeli nie został on wcześniej zatrzymany. Do chwili wykonania tego obowiązku okres zakazu nie biegnie (art. 29 § 3 *in fine* k.w.). Nie ma żadnej możliwości odstąpienia od nałożenia obowiązku zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu, gdyż ustawa tego nie przewiduje, nawet w przypadku zgłoszenia zgubienia dokumentu. Jeżeli dojdzie do zaginięcia prawa jazdy, wówczas zwrotowi podlega wtórnik uzyskany przez sprawcę w miejsce utraconego dokumentu<sup>1225</sup>.

Nałożenie obowiązku zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu nie wchodzi naturalnie w rachubę w razie orzeczenia zakazu wobec osoby, która prowadziła pojazd bez uprawnień, bądź też gdy do prowadzenia danego pojazdu nie trzeba mieć dokumentu stwierdzającego uprawnienia do jego prowadzenia (np. roweru przez osobę pełnoletnią). Zakaz prowadzenia pojazdów stosuje się bez względu na to, czy dana osoba prowadziła pojazd, mając do tego uprawnienia, czy też ich jeszcze nie nabyła lub utraciła. Dla tej ostatniej grupy sprawców wykroczeń, zakaz prowadzenia pojazdów będzie oznaczał niemożność uzyskania uprawnień do prowadzenia pojazdów w określonym okresie, na jaki orzeczono zakaz<sup>1226</sup>. Wynika to z faktu, iż środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów ma charakter bezwzględny, obowiązuje niezależnie od decyzji administracyjnych, związanych z nabywaniem uprawnień<sup>1227</sup>. Obowiązek zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdu można zastosować wobec sprawcy wykroczenia tylko jeśli dysponuje takim dokumentem, nie zaś wówczas, gdy nie ma on w ogóle uprawnień do prowadzenia pojazdów, a także w sytuacji, gdy dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów w ogóle się nie wystawia. W takich przypadkach zakaz prowadzenia pojazdów biegnie od momentu uprawomocnienia się orzeczenia<sup>1228</sup>.

W art. 29 § 3 k.w. zostało sformułowane zobowiązanie skierowane wobec sądu do nałożenia obowiązku zwrotu dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów (jeśli nie został wcześniej zatrzymany). W oparciu o treść tego przepisu można wnioskować, że w sytuacji, gdy prowadzenie danego rodzaju pojazdów nie wymaga posiadania żadnego dokumentu potwierdzającego nabyte uprawnienia, orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów nie będzie mogło nastąpić. Zakaz prowadzenia pojazdów wymierzony w związku z

---

<sup>1225</sup> Ibidem.

<sup>1226</sup> Zob. T. Grzegorzczak, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 136; B. Kurzępa, Kodeks wykroczeń..., s. 144-145; J. Wojciechowski, Kodeks wykroczeń..., s. 45.

<sup>1227</sup> G. Kasicki, A. Wiśniewski, Kodeks wykroczeń z komentarzem..., s. 116.

<sup>1228</sup> T. Grzegorzczak, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 138.

popęlnieniem wykroczenia komunikacyjnego, nie jest odnotowywany w żadnym urzędowym rejestrze. Konsekwencje naruszenia orzeczonego przez sąd zakazu są bardzo poważne. Sprawca niestosujący się do zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, dopuszcza się przestępstwa z art. 244 k.k., zagrożonego karą pozbawienia wolności do lat 3<sup>1229</sup>. Groźba odpowiedzialności z tytułu naruszenia zakazu prowadzenia rowerów przez osobę pełnoletnią, okazuje się o znikomym stopniu oddziaływania zwykłym „straszakiem”<sup>1230</sup>. Na gruncie regulacji art. 42 § 1 k.k. Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 26.9.2002 r.<sup>1231</sup>, dopuścił orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju, kierowanie którymi nie wymaga posiadania uprawnień stwierdzonych dokumentem wydanym przez właściwy organ. Wydaje się, iż w prawie wykroczeń w wielu przypadkach chodzi głównie o sam symbolizm sankcji. Wyegzekwowanie zakazu prowadzenia rowerów nie musi być wcale realne, ważne jest żeby sprawca na skutek orzeczenia zakazu, uzmysłowił sobie naganność dotychczasowego zachowania w ruchu komunikacyjnym oraz groźbę orzeczenia kary pozbawienia wolności z tytułu popełnienia przestępstwa z art. 244 k.k. w razie naruszenia zakazu. Możliwość orzekania zakazu prowadzenia obejmującego pojazdy, do których kierowania nie jest potrzebny dokument stwierdzający uprawnienia, po nowelizacji z dnia 27.9.2013 r., nie budzi wątpliwości. W art. 87 § 4 k.w. jest bowiem mowa o możliwości orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów innych niż mechaniczne za wykroczenia określone w art. 87 § 1a lub 2 k.w.

Przepis art. 29 § 4 k.w. obejmuje przypadki, w których przed uprawomocnieniem się orzeczenia zawierającego zakaz prowadzenia pojazdów miało miejsce zatrzymanie prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów. Policjant zatrzymuje prawo jazdy za pokwitowaniem obligatoryjnie m.in. w razie uzasadnionego podejrzenia, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu (art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a p.r.d.), a ma możliwość zatrzymania prawa jazdy w razie występowania uzasadnionego podejrzenia, że kierowca popełnił przestępstwo lub wykroczenie, za które może być orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów (art. 135 ust. 2 p.r.d.).

---

<sup>1229</sup> W wyroku z dnia 17.1.2003 r. (WA 75/02, OSNKW 2003, nr 5-6, poz. 44) Sąd Najwyższy stwierdził, że „Ze względu na to, że orzeczony przez sąd zakaz prowadzenia pojazdów obowiązuje od uprawomocnienia się orzeczenia (art. 43 § 2 k.k. i art. 29 § 3 k.w.), do przypisania oskarżonemu przestępstwa określonego w art. 244 k.k., a polegającego na umyślnym niezastosowaniu się do tego zakazu, niezbędne jest przede wszystkim ustalenie, iż w chwili czynu miał on świadomość faktu uprawomocnienia się orzeczenia skazującego”.

<sup>1230</sup> W. Radecki, (w:) T. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń..., s. 276.

<sup>1231</sup> I KZP 20/02, OSNKW 2002, nr 11-12, poz. 92.

Obowiązek zatrzymania przez policjanta prawa jazdy dotyczy również przypadków określonych w art. 135 ust. 1a lit. a i b p.r.d., chodzi o kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub przewożenie osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji<sup>1232</sup>. Starosta wówczas zgodnie z art. 102 ust. 1c ustawy z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami, wydaje decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy na okres 3 miesiące, nadając jej rygor natychmiastowej wykonalności oraz zobowiązując kierującego do zwrotu prawa jazdy, jeżeli dokument ten nie został zatrzymany w trybie art. 135 ust. 1 p.r.d. Jeżeli osoba kierowała pojazdem pomimo wydania takiej decyzji administracyjnej o zatrzymaniu jej prawa jazdy, starosta wydaje kolejną decyzję administracyjną, tym razem o przedłużeniu okresu, na który zatrzymano prawo jazdy, do 6 miesięcy. Jeżeli decyzja, o której mowa w ust. 1c, nie została jeszcze wydana, starosta wydaje tę decyzję na okres 6 miesięcy (art. 102 ust. 1d u.k.p.). W przypadku kierowania pojazdem w przedłużonym okresie, o którym mowa w art. 102 ust. 1d u.k.p., starosta wydaje decyzję administracyjną o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami (art. 103 ust. 1 pkt 5 u.k.p.). Oznacza to konieczność ponownego zdawania egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Zatrzymanie prawa jazdy w trybie art. 102 ust. 1c lub 1d u.k.p. nie stanowi zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego przez sąd, ma jedynie charakter decyzji administracyjnej wydawanej przez starostę. Osoba, która została złapana przez policję na kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym, jest stawiana w szczególnie niekorzystnej sytuacji, gdyż zabiera się jej bezwzględnie prawo jazdy na kilka miesięcy. Działa automatyzm- policja ma obowiązek zatrzymania prawa jazdy (zatrzymanie faktyczne), następnie przepisy ustawy starostę obligują do wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy (zatrzymanie prawne). Starosta nie może odmówić zatrzymania prawa jazdy, nawet jeśli uznałby, że wyjątkowe okoliczności sytuacyjne naruszenia przepisów ruchu drogowego, np. gdy transportowanie do szpitala prywatnym samochodem osoby w stanie zagrażającym jej życiu, wymagałyby odstąpienia od wydania decyzji, o której mowa art. 102 ust. 1c lub 1d u.k.p.

---

<sup>1232</sup> Przepisy dotyczące tych dwóch szczególnych przypadków zatrzymania prawa jazdy zostały wprowadzone na mocy postanowień ustawy z dnia 20.3.2015 r.- o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 r., poz. 541).

Zatrzymanie prawa jazdy oznacza poważną ingerencję w sferę praw i wolności jednostki, ponieważ osoba, wobec której zastosowano takie zatrzymanie, nie może legalnie prowadzić pojazdów przez okres wskazany w decyzji starosty. Skutki wyroku sądu o zakazie prowadzenia pojazdów i decyzji administracyjnej starosty o zatrzymaniu prawa jazdy, są zbliżone, gdyż w obu przypadkach osoba, wobec której zastosowano te środki, zostaje czasowo wyeliminowana z uczestnictwa w ruchu w charakterze prowadzącego określony rodzaj pojazdów. Zatrzymanie prawa jazdy w przypadkach określonych w art. 135 ust. 1a lit. a i b p.r.d. cechuje nadmierna represyjność, bo pod „przykrywką” decyzji administracyjnej stosuje się instytucję, której istota i treść nie odbiega znacząco od środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów. Osoba, wobec której starosta wydał rozstrzygnięcie o zatrzymaniu prawa jazdy, nie może odwołać się do sądu, a jedynie do samorządowego kolegium odwoławczego. Nie dotyczą jej uprawnienia przysługujące oskarżonemu na podstawie kodeksu postępowania karnego, w tym prawo do obrony.

Wprowadzone drogą nowelizacji z dnia 20.3.2015 r. rozwiązanie, przewidujące możliwość wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy, gdy kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h w obszarze zabudowanym, budzi poważne wątpliwości związane z naruszeniem konstytucyjnej zasady *ne bis in idem*. W obecnym stanie prawnym staje się bowiem możliwe naruszenie zakazu kumulacji odpowiedzialności represyjnej osoby za to samo zdarzenie przez zastosowanie reżimu odpowiedzialności za wykroczenie oraz odpowiedzialności administracyjno-karnej<sup>1233</sup>. W kodeksie wykroczeń występuje przepis art. 92a, który określa wykroczenie polegające na prowadzeniu pojazdu, nie stosując się do ograniczenia prędkości określonej ustawą lub znakiem drogowym. Osoba, kierująca pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym, ponosi zatem podwójną odpowiedzialność: administracyjną-karną oraz z tytułu popełnienia wykroczenia stypizowanego w art. 92a k.w. W pierwszym przypadku policjant zatrzymuje obligatoryjnie prawo jazdy oraz nakłada na kierującego prawomocny mandat karny (ewentualnie kieruje wnioskiem o ukaranie do sądu), w drugim zaś sprawcy grozi kara grzywny. Warto byłoby zastanowić się nad wprowadzeniem do kodeksu wykroczeń art. 92a § 2, który zakładałby możliwość orzeczenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów w razie kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze

---

<sup>1233</sup> Por. A. Sakowicz, Opinia prawna na temat oceny zgodności z Konstytucją RP administracyjnego zatrzymania prawa jazdy (druk sejmowy nr 2586), Biuro Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu, Warszawa dnia 12 grudnia 2014 r.; B. Stefańska, Zatrzymanie prawa jazdy jako środek represyjny, PnD 2015, nr 10, s. 46-55.



zabudowanym. Organem decyzyjnym w sprawie byłby wówczas sąd, a nie starosta. Artykuł 92a § 2 k.w. mógłby stanowić *lex specialis* względem art. 29 § 1 k.w., przewidując dopuszczalność orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów w granicach wymiaru ustalonych na poziomie od 3 miesięcy do 1 roku.

Zatrzymanie prawa jazdy oznacza środek przymusu, którego celem jest natychmiastowe wyłączenie z ruchu sprawcy wykroczenia, z drugiej strony zaś zabezpieczenie realności orzeczonego później zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1234</sup>. Sprawca wykroczenia na skutek zatrzymania prawa jazdy został przez pewien czas faktycznie pozbawiony dokumentów uprawniających do prowadzenia pojazdów, a zarazem nie mógł legalnie prowadzić pojazdów. Ustawodawca w art. 29 § 4 k.w. zakłada zrekompensowanie tego stanu rzeczy, nakazując sądowi zaliczyć na poczet orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów okresu trwania zatrzymania prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów. Zaliczenie takie zgodnie z art. 82 § 2 pkt 2 k.p.w. stanowi integralną część wyroku skazującego. Jeżeli w wyroku nie rozstrzygnięto lub rozstrzygnięto wadliwie o zaliczeniu na poczet środków karnych okresu zatrzymania prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów, sąd rozstrzyga o tym postanowieniem na posiedzeniu, na które przysługuje zażalenie (art. 84 k.p.w.)

## **§2. Przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w trybie fakultatywnym**

Kodeks wykroczeń nie określa uniwersalnych przesłanek stosowania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów na wzór regulacji przepisu art. 42 k.k. Artykuł 29 k.w. wprawdzie w całości został poświęcony zakazowi prowadzenia pojazdów, regulując ogólne zasady stosowania tego środka karnego<sup>1235</sup>, jednakże nie konkretyzuje w jakich dokładnie przypadkach dopuszczalne jest jego orzekanie. Z kolei w art. 28 § 2 k.w. dotyczącym środków karnych w ogólności, występuje jedynie lakoniczne stwierdzenie, że środki te orzeka się tylko wtedy, gdy istnieje przepis szczególny, zakładający taką możliwość. W celu poznania przesłanek orzekania zakazu prowadzenia pojazdów trzeba zatem przeanalizować część szczególną kodeksu wykroczeń, skupiając się na rozdziale XI, gdzie zostały stypizowane poszczególne wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji. W prawie wykroczeń nie ma żadnych niejasności kiedy sąd może zastosować

---

<sup>1234</sup> T. Grzegorzczak, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 138.

<sup>1235</sup> T. Grzegorzczak, Kodeks wykroczeń..., s. 135.

zakaz prowadzenia pojazdów, gdyż wynika to wprost z treści przepisu określającego dane wykroczenie.

Zakaz prowadzenia pojazdów można orzec w razie popełnienia następujących wykroczeń:

- 1) spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez osobę prowadzącą pojazd (art. 86 § 1 i 3 k.w.);
- 2) prowadzenie na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu innego pojazdu (niemechanicznego), znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka (art. 87 § 1a i 4 k.w.);
- 3) prowadzenie na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu innego pojazdu (niemechanicznego), znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 § 2 i 4 k.w.);
- 4) niestosowanie się do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu, w celu uniknięcia kontroli (art. 92 § 2 i 3 k.w.);
- 5) prowadzenie pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie mając do tego uprawnienia (art. 94 § 1 i 3 k.w.).

Obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów z kolei aktualizuje się w przypadku popełnienia przez sprawcę wykroczenia polegającego na:

- 1) prowadzeniu pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 § 1 i 3 k.w.);
- 2) nie udzieleniu niezwłocznej pomocy ofierze wypadku przez prowadzącego pojazd, który, uczestniczy w wypadku drogowym (art. 93 § 1 i 2 k.w.).

Zakaz prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń występuje przede wszystkim jako fakultatywny środek karny. Przy większości wykroczeń komunikacyjnych, przewidujących zakaz prowadzenia pojazdów pojawia się sformułowanie, że można orzec zakaz. Pierwotne brzmienie kodeksu wykroczeń zawierało łącznie jedynie cztery podstawy orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Ten katalog stopniowo się powiększał. W obecnym stanie prawnym w przypadku ponoszenia odpowiedzialności za aż siedem wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji można orzec albo orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów. Kodeks wykroczeń stawia na fakultatywność- z siedmiu podstaw orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w pięciu przypadkach występuje możliwość zastosowania tego środka karnego. Takie uregulowanie należy ocenić pozytywnie, dzięki niemu bowiem sąd dysponuje szerokimi ramami orzecznymi, jego swoboda nie jest

ograniczona przez ustawę. Proces orzeczniczy rozpoczyna się od rozważenia czy w ogóle celowym będzie zastosowanie zakazu prowadzenia pojazdów w danym przypadku. Obligatoryjność orzeczenia zakazu pojawia się jedynie przy dwóch wykroczeniach szczególnie poważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu. Prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 § 1 k.w.), jak i nieudzielenie niezwłocznej pomocy ofierze wypadku przez prowadzącego pojazd, który uczestniczy w wypadku drogowym (art. 93 § 1 k.w.), są zachowaniami wyjątkowo nagannymi, zagrażającymi zdrowiu i życiu uczestników ruchu, co wymaga każdorazowo czasowego wyłączenia z ruchu sprawcy tych wykroczeń.

Jeżeli ustawa zakłada fakultatywność orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, wówczas każdorazowo należy rozważyć kwestię celowości zastosowania tego środka karnego bazując na okolicznościach popełnionego wykroczenia oraz właściwościach jego sprawcy. W razie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, jak również w sytuacji, gdy orzeczenie zakazu jest obligatoryjne, na sędzie spoczywa obowiązek określenia zakresu przedmiotowego tego środka reakcji na popełnione wykroczenie komunikacyjne<sup>1236</sup>.

Pierwszy przypadek, gdzie ustawa dopuszcza możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów został określony w art. 86 § 3 k.w. Przepis ten zakłada, iż „W razie popełnienia wykroczenia z § 1 przez osobę prowadzącą pojazd można orzec zakaz prowadzenia pojazdów”. Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów określonego w art. 86 § 3 k.w. ma charakter fakultatywny i odnosi się wyłącznie do osoby prowadzącej pojazd, a zatem wykluczone jest zastosowanie zakazu wobec np. pieszego, czy też innego uczestnika ruchu. Dyspozycja omawianego przepisu dotyczy ponadto osoby trzeźwej w chwili czynu, gdyż nie obejmuje swym zakresem sprawcy wykroczenia stypizowanego w art. 86 § 2 k.w. Prowadzenie pojazdu (mechanicznego lub innego) w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, stanowi odrębną podstawę orzekania zakazu określoną w art. 87 § 3 lub 4 k.w.<sup>1237</sup>

Możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów obejmuje przypadki popełnienia wykroczenia określonego w art. 86 § 1 k.w. Czyn ten polega na spowodowaniu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, nie zachowując należytej ostrożności na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu. Na stronę przedmiotową

---

<sup>1236</sup> Zob. Wytyczne SN z dnia 28.2.1975 r. w sprawach o przestępstwa drogowe, V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3-4, poz. 33; Wytyczne Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24.12.1975 r. co do polityki orzecznictwa w sprawach o wykroczenia, ZW 1976, nr 1, s. 5-10.

<sup>1237</sup> B. Kurzępa, Kodeks wykroczeń..., s. 340; W. Jankowski, Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. T. Grzegorzczak, Warszawa 2013, s. 423.

wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. składają się dwa niezbędne elementy: niezachowanie należytej ostrożności oraz jej skutek w postaci zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W piśmiennictwie przez pojęcie należyta ostrożność „rozumie się zwykle takie zachowanie uczestników ruchu lub innych osób, które- uwzględniając wszystkie istniejące w danym momencie okoliczności- wyłącza, a w każdym razie minimalizuje, możliwość zagrożenia bezpieczeństwa ruchu”<sup>1238</sup>. Na należyta ostrożność składa się zwykła ostrożność oraz szczególna ostrożność, która występuje wówczas, gdy przepisy wymagają zachowania w pewnych przypadkach wzmożonej ostrożności<sup>1239</sup>. Samo niezachowanie należytej ostrożności nie stanowi wykroczenia stypizowanego w art. 86 § 1 k.w., jeżeli nie spowodowało następstwa w postaci zagrożenia bezpieczeństwa ruchu<sup>1240</sup>, która oznacza takie zakłócenie ruchu, które może doprowadzić do kolizji na drodze, a zatem rzeczywistego zagrożenia sytuacyjnego<sup>1241</sup>. Zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu musi być konkretne i realne w sensie możliwości zaistnienia dalszych ujemnych skutków tego zagrożenia, któremu odpowiada zmiana w sytuacji w ruchu drogowym, pociągająca za sobą prawdopodobieństwo przekształcenia się w groźne zdarzenie<sup>1242</sup>. Zdarzeniem wypełniającym ustawowe znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. będzie na pewno: zderzenie się pojazdów, potrącenie pieszego, uderzenie pojazdu w przeszkodę, jeżeli pojazd ten przewoził pasażera lub w pobliżu przeszkody znajdowała się inna osoba, ale nie tylko. Przepis art. 86 § 1 k.w. ma zastosowanie także m.in. do sprawcy wypadku drogowego, w którym uczestnicy odnieśli obrażenia ciała naruszające prawidłowe funkcjonowanie organizmu na czas nieprzekraczający 7 dni, niezależnie od wartości uszkodzonego mienia<sup>1243</sup>.

Czyn określony w art. 86 § 1 k.w. stanowi wykroczenie powszechne, jego sprawcą czynu może być każdy uczestnik ruchu, a więc nie tylko osoba kierująca pojazdem. Jednakże prowadzenie pojazdu przez sprawcę wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. stanowi niezbędną przesłankę fakultatywnego orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów. W doktrynie wskazuje się, że spowodowanie zagrożenia przez osobę prowadzącą pojazd, o którym mowa w art. 86 §

<sup>1238</sup> W. Radecki, (w:) M. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2011, s. 571. Na temat rozumienia pojęcia należytej ostrożności występuje bogate orzecznictwo- zob. m.in. Wyrok SN z dnia 29.4.2003 r., III KK 61/03, OSNwSK 2003, poz. 886; wyrok SN z dnia 6.2.2004 r., WK 27/03, OSNwSK 2004, poz. 270; wyrok SN z dnia 20.2.2008 r., V KK 313/07, LEX nr 406889; wyrok SO w Tarnowie z dnia 22.9.2003 r., II Waz 180/03, KZS 2003, nr 9, poz. 32; wyrok SN z dnia 30.5.1990 r., III KRN 20/95, OSNKW 1995, nr 11-12, poz. 84; wyrok SN z dnia 8.7.1994 r., III KRN 70/94, LEX nr 1671632.

<sup>1239</sup> W. Radecki, (w:) M. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń..., s. 571.

<sup>1240</sup> Wyrok SO w Kielcach z dnia 2.7.2013 r., IX Ka 797/13, LEX nr 1717764.

<sup>1241</sup> M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. M. Mozgawa, Warszawa 2009, s. 309.

<sup>1242</sup> Por. K. Buchała, Przepisy i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz, Bydgoszcz 1997, s. 213-216; A. Bachrach, Przepisy i wykroczenia drogowe w prawie polskim, Warszawa 1980, s. 453; A. Gubiński, Prawo wykroczeń, Warszawa 1985, s. 299.

<sup>1243</sup> Por. J. Piasecka, Przesłanki orzekania zakazu..., s. 64-65; W. Kotowski, Kodeks wykroczeń..., s. 505-506.

3 k.w., nie stanowi typu kwalifikowanego wykroczenia określonego w art. 86 § 1 k.w.<sup>1244</sup> Ustawodawca nie wprowadza bowiem żadnych dodatkowych znamion, a jedynie określa warunki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, wypełniając tym samym dyspozycję art. 28 § 2 k.w.<sup>1245</sup>

W doktrynie zwraca się uwagę, iż w razie popełnienia wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. sąd nie powinien sięgać po zakaz prowadzenia pojazdów w każdym przypadku, a jedynie w sytuacjach uzasadnionych szczególnym natężeniem zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu. Zdaniem W. Kotowskiego zakaz prowadzenia pojazdów należy orzekać przede wszystkim wobec sprawcy spowodowania lekkiego wypadku komunikacyjnego, wielokrotnego sprawcy wykroczenia określonego w art. 86 § 1 k.w., jak również sprawcy, który umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego, powodując nieumyślnie zagrożenie w tym ruchu<sup>1246</sup>.

Kolejna podstawa prawna orzekania zakazu prowadzenia pojazdów została określona w art. 87 § 4 k.w. Zgodnie z tym przepisem „W razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1a lub 2 można orzec zakaz prowadzenia pojazdów innych niż określone w § 1”. Wyjątkowo orzeczenie zakazu dotyczy ujętych alternatywnie wykroczeń komunikacyjnych stypizowanych w art. 87 § 1a lub 2 k.w. Pierwsze funkcjonuje w kodeksie wykroczeń od niedawna. Od 2000 r. prowadzenie pojazdu innego niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego było bowiem przestępstwem (art. 178a § 2 k.k.). Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju w oparciu o regulację art. 42 § 2 k.k., orzekano wówczas obligatoryjnie na okres od roku do 10 lat. Na mocy noweli z dnia 27.9.2013 r. ustawodawca dokonał zabiegu kontrawencjonalizacji czynu z art. 178a § 2 k.k., przenosząc jego kwalifikację prawną do kategorii wykroczeń. Obecny przepis art. 87 § 1a k.w. zakłada, że „Tej samej karze podlega, kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu inny pojazd inny niż określony w § 1”. Chodzi zatem o prowadzenie pojazdu innego niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, za co grozi kara aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 złotych. Odrębny typ tego wykroczenia został określony w art. 87 § 2 k.w., w którym

---

<sup>1244</sup> Niektórzy autorzy postrzegają regulację art. 86 § 3 k.w. jako typ kwalifikowany wykroczenia stypizowanego w art. 86 § 1 k.w. Tak zob. m.in. K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 217; J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 28.

<sup>1245</sup> R.A. Stefański, *Wykroczenia drogowe...*, s. 113.

<sup>1246</sup> W. Kotowski, *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 2005, s. 27-28. Zob. także K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu...*, s. 220; J. Bafia, (w:) J. Bafia, D. Egierska, I. Śmietanka, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 1980, s. 209.

przewidziano odpowiedzialność sprawcy, który prowadzi jakiegokolwiek pojazd niemechaniczny w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, przy czym czyn ten jest zagrożony karą aresztu do 14 dni albo karą grzywny<sup>1247</sup>.

Artykuł 87 § 4 k.w. zakłada, że orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów w przypadku osób prowadzących „inne pojazdy” w stanie o zaburzonych czynnościach psychomotorycznych, związanych z użyciem alkoholu lub innego środka odurzającego, jest jedynie fakultatywne, pozostawione w rękach dyskrecyjnej władzy sędziowskiej<sup>1248</sup>. Z treści art. 87 § 4 k.w. wynika istotne ograniczenie dotyczące kształtowania zakresu przedmiotowego zakazu, który jeśli jest orzekany, musi bezwzględnie obejmować wyłącznie „pojazdy inne niż określone w § 1”, tj. pojazdy niemechaniczne<sup>1249</sup>.

Należy pozytywnie ocenić usunięcie z kodeksu karnego przestępstwa z art. 178a § 2 k.k. Prowadzenie pojazdu niemechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka, stanowi bez wątpienia zachowanie mogące oznaczać dla bezpieczeństwa ruchu poważne zagrożenie. Wystarczy jednakże w takich przypadkach penalizacja, jaką zapewnia kodeks wykroczeń. Słusznie zakaz prowadzenia pojazdów w razie popełnienia wykroczeń określonych w art. 87 § 1a lub 2 k.w. pozostawiono do uznania sądu, gdyż zakaz powinien być przy tych czynach fakultatywny. Wątpliwości wzbudza jednak redakcja art. 87 § 4 k.k., ograniczająca zakres przedmiotowy zakazu do prowadzenia pojazdów innych niż mechaniczne. W przypadku przykładowo nietrzeźwego rowerzysty wykluczono orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Wspomniane ograniczenie wydaje się niepotrzebne, gdyż wykształciła się praktyka stosowania zakazu prowadzenia tego rodzaju pojazdu, którego sprawca prowadził w chwili popełnienia czynu. W związku z tym, jeśli prowadził on rower, wówczas sąd powinien orzec zakaz prowadzenia rowerów. Zdarzają się jednak wypadki skrajne, gdy np. postawa sprawcy czynu, jego warunki lub właściwości osobiste przemawiałyby za objęciem zakresem zakazu obok rowerów również określonych pojazdów mechanicznych. Czynnikiem ryzyka jest człowiek, którego skłonności, np. do nadużywania alkoholu, mogą zaważyć na bezpieczeństwie innych uczestników ruchu. Skoro zatem dana osoba dopuściła się czynu określonego w art. 87 § 1a k.w., jaka jest pewność, że nie popełni w przyszłości wykroczenia z art. 87 § 1 k.w. albo przestępstwa z art. 178a § 1 k.k.? Zakaz prowadzenia pojazdów w założeniu powinien pełnić

---

<sup>1247</sup> T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 328.

<sup>1248</sup> Por. Wyrok SN z dnia 27.5.2014 r., V KK 140/14, LEX nr 1463964; wyrok SO w Białymstoku z dnia 19.11.2013 r., VIII Ka 718/13, LEX nr 1715645.

<sup>1249</sup> T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 328.

funkcję prewencyjną, zabezpieczając społeczeństwo przed niebezpieczeństwem wynikającym z aktywności osób skazanych z tytułu popełnienia przestępstwa albo wykroczenia komunikacyjnego. Nowy przepis art. 87 § 4 k.w. zawężający zakres zakazu wyłącznie do pojazdów niemechanicznych, nie zapewnia w związku z tym pełnej ochrony bezpieczeństwa ruchu, cechującego się wysokim stopniem indywidualizmu sytuacyjnego. Zgodnie z brzmieniem art. 29 § 2 k.w. sąd, orzekając zakaz prowadzenia pojazdów ma obowiązek każdorazowego sprecyzowania rodzaju pojazdu, prowadzenie którego zostaje objęte zakazem. Warto podkreślić, że art. 87 § 4 k.w. zawęża zakres przedmiotowy zakazu do pojazdów niemechanicznych i w ramach tylko tej kategorii pojazdów sąd może kształtować zakaz. Do tej pory art. 87 § 3 k.w. konstytuował obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w razie popełnienia wykroczenia określonego w § 1 lub 2. Ustawodawca zwrócił uwagę na pojawiające się sugestie dotyczące ograniczenia obowiązku stosowania zakazu jedynie w razie prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka<sup>1250</sup>.

Zgodnie z art. 92 § 3 k.w. zakaz prowadzenia pojazdów można orzec w razie popełnienia wykroczenia określonego w art. 92 § 2 k.w. Czyn ten popełnia osoba, która w celu uniknięcia kontroli niestosuje się do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego<sup>1251</sup>, nakazującego zatrzymanie pojazdu. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe (art. 5 ust. 1 p.r.d.). Niezastosowanie się do sygnału podanego przez kontrolującego bez odpowiedniego tytułu prawnego nie jest wykroczeniem z art. 92 § 2 k.w. Nie stanowi również tego wykroczenia niezatrzymanie się na sygnał policjanta, jeżeli został on podany w warunkach mogących spowodować jego niedostrzeżenie, bądź wątpliwość, czy rzeczywiście został zatrzymany

---

<sup>1250</sup> D. Mieczkowska, Jazda na rowerze w stanie nietrzeźwości. Czy kontrawencjonalizacja była naprawdę potrzebna?, PnD 2014, nr 1, s. 26-28.

<sup>1251</sup> Polecenia lub sygnały może dawać uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze m.in.: policjant, żołnierz Żandarmerii Wojskowej lub wojskowego organu porządkowego, zabezpieczający przemarsz lub przejazd kolumny wojskowej albo w razie akcji związanej z ratowaniem życia lub mienia, funkcjonariusz Straży Granicznej, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego, strażnik gminny (miejski), pracownik kolejowy na przejeździe kolejowym, strażnik leśny lub funkcjonariusz Straży Parku- na terenie odpowiednio lasu lub parku narodowego, strażak Państwowej Straży Pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej, funkcjonariusz Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ochraniających osób, obiektów i urządzeń, a także inne podmioty określone w art. 6 p.r.d.

przez uprawnionego do tego funkcjonariusza<sup>1252</sup>. Zatrzymanie pojazdu przez kontrolującego z reguły dotyczy dostrzeżonych uchybień w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu przez kierowcę. Niewykluczone są ponadto zatrzymania o charakterze jedynie porządkowym, z którymi nie łączy się żadne konkretne naruszenie takich zasad. Na każdym kierowcy ciąży obowiązek zatrzymania pojazdu, stosując się do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego oraz podporządkowania się jej poleceniom. Wykroczenie stypizowane w art. 92 § 2 k.w. ma charakter formalny, polega na zaniechaniu podjęcia wymaganego w danych okolicznościach zachowania<sup>1253</sup>. Wykroczenie to popełnia nie tylko osoba, która nie zatrzymała się na polecenie uprawnionego podmiotu, ale również osoba, która wprowadzi się zatrzymała, po czym odjechała z miejsca kontroli przed przystąpieniem do niej. Istota czynu z art. 92 § 2 k.w. polega nie tyle na samym niezatrzymaniu pojazdu, lecz na zachowaniu uniemożliwiającym przeprowadzenie kontroli drogowej<sup>1254</sup>. Sprawcą tego wykroczenia może być osoba prowadząca pojazd (mechaniczny lub inny)<sup>1255</sup>.

W razie popełnienia wykroczenia określonego w art. 92 § 2 k.w. zakaz prowadzenia pojazdów jest fakultatywny, przy czym zakres podmiotowy zakazu ogranicza się do niesubordynowanych osób prowadzących pojazdy, które nie reagują na sygnały osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, uniemożliwiając w ten sposób przeprowadzenie kontroli drogowej. Możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów nie ma zastosowania w stosunku do sprawcy wykroczenia określonego w art. 92 § 1 k.w., polegającego na niestosowaniu się do znaku lub sygnału drogowego albo do sygnału lub polecenia osoby uprawnionej do kierowania ruchem lub do kontroli ruchu drogowego<sup>1256</sup>. Dopuszczalność stosowania zakazu prowadzenia pojazdów została ograniczona do jego typu kwalifikowanego, określonego w art. 92 § 2 k.w. Znamienny jest tutaj wyjątkowo naganny cel zachowania sprawcy, który zmierza do uniknięcia kontroli ze strony osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego<sup>1257</sup>.

W doktrynie zauważa się, iż z uwagi na daleko idące konsekwencje, jakie pociąga za sobą orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów, należy stosować ten środek karny tylko w tych wypadkach, w których zła wola sprawcy zmierzającego do uniknięcia kontroli jest

---

<sup>1252</sup> Por. J. Piasecka, Przesłanki orzekania zakazu..., s. 66; W. Kotowski, Kodeks wykroczeń..., s. 564-565.

<sup>1253</sup> T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 335.

<sup>1254</sup> Por. W. Kotowski, Wykroczenia drogowe..., s. 51; tenże, Prawne problemy ruchu drogowego, Warszawa 2007, s. 370; J. Piasecka, Przesłanki orzekania zakazu..., s. 67.

<sup>1255</sup> W. Radecki, (w:) M. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń..., s. 624.

<sup>1256</sup> Zob. Wyrok SN z dnia 8.11.2007 r., II KK 229/07, LEX nr 340547; wyrok SN z dnia 25.1.2007 r., IV KK 6/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 291; wyrok SN z dnia 6.10.2005 r., II KK 245/05, OSNwSK 2005, nr 1, poz. 1807.

<sup>1257</sup> B. Kurzępa, Kodeks wykroczeń..., s. 358.



podyktowana w szczególności chęcią uchylenia się od odpowiedzialności za naruszenie istotnych zasad bezpieczeństwa ruchu (np. z uwagi na stan nietrzeźwości), jak również przede wszystkim wobec sprawców prowadzących pojazdy mechaniczne. W tym ostatnim bowiem przypadku szybkość, jaką mogą rozwinąć tego typu pojazdy, ułatwia ucieczkę w celu uniknięcia kontroli drogowej<sup>1258</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów można orzec w razie popełnienia wykroczenia, o którym mowa w art. 94 § 1 k.w. Ostatnia przesłanka fakultatywnego stosowania zakazu ujęta w art. 94 § 3 k.k., została wprowadzona do kodeksu wykroczeń na mocy noweli z dnia 20.3.2015 r. Wykroczenie określone w art. 94 § 1 k.w. polega na prowadzeniu pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, nie mając do tego uprawnienia. Zgodnie z art. 3 ustawy o kierujących pojazdami kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z następujących warunków: 1) posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarządzający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem; 2) odbywa w ramach szkolenia naukę jazdy; 3) zdaje egzamin państwowy. Kierującym pojazdem może być również osoba, która odbywa szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej, o których mowa w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6.9.2001 r. o transporcie drogowym<sup>1259</sup>, i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym. Osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być kierującym, jeżeli uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem. Osoba, która ukończyła 18 lat, nie jest obowiązana do posiadania dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania rowerem, wózkiem rowerowym lub pojazdem zaprzęgowym. Stosownie do treści art. 4 i n. ustawy o kierujących pojazdami dokumentem stwierdzającym uprawnienia do kierowania pojazdem jest m.in.: prawo jazdy odpowiedniej kategorii, karta rowerowa, karta motorowerowa i pozwolenie na kierowanie tramwajem.

Wykroczenie z art. 94 § 1 k.w. należy do grupy wykroczeń z abstrakcyjnego zagrożenia, gdyż obojętna jest tutaj kwestia faktycznych umiejętności sprawcy w zakresie prowadzenia pojazdów. O bycie tego wykroczenia decyduje brak formalnych uprawnień

---

<sup>1258</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, D. Egierska, I. Śmietanka, Kodeks wykroczeń..., s. 224-225; A. Gubiński, Prawo wykroczeń..., s. 302-303.

<sup>1259</sup> Tekst jedn. Dz.U. z 2015 r. poz. 211 ze zm.

kierującego<sup>1260</sup>. Brak uprawnienia do prowadzenia pojazdów określonego rodzaju stanowi istotę wykroczenia określonego w art. 94 § 1 k.w., zaś występuje w sytuacji, gdy kierujący w ogóle nie ma uprawnień, bądź wprawdzie dysponuje uprawnieniami, ale do prowadzenia pojazdów innej kategorii<sup>1261</sup>. Przykładowo do kierowania pojazdami samochodowymi o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony wymagane jest prawo jazdy kategorii C. Posiadacz prawa jazdy jedynie kategorii B, prowadząc ten rodzaj pojazdów, popełnia w związku z tym wykroczenie z art. 94 § 1 k.w.<sup>1262</sup> Na równi z brakiem uprawnienia traktuje się przypadki, kiedy upłynął termin ważności uprawnienia, a także wówczas, gdy sprawca prowadzi pojazd pomimo zatrzymania prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do prowadzenia pojazdów<sup>1263</sup>.

Możliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w przypadku sprawców wykroczenia z art. 94 § 1 k.w. wynika ze względów bezpieczeństwa ruchu. Osoby, które nie mają uprawnień do prowadzenia pojazdów stanowią niejednorodną grupę, część z nich posiada pewną wiedzę teoretyczną i praktyczną w zakresie kierowania pojazdami. Brak zweryfikowania umiejętności prowadzenia określonego rodzaju pojazdów, stawia pod znakiem zapytania bezpieczeństwo innych uczestników ruchu. Stopień zagrożenia zależy od tego, czy dana osoba nigdy nie nabyła prawa jazdy, czy też uzyskała kwalifikacje do prowadzenia pojazdów określonej kategorii. W pierwszym przypadku, gdy sprawca w ogóle nie miał uprawnień, można przyjąć z dużą dozą prawdopodobieństwa, iż jego aktywność w ruchu komunikacyjnym oznacza większe niebezpieczeństwo od sprawcy, który wprawdzie nie dysponuje już uprawnieniami do prowadzenia pojazdów, ale kiedyś je miał, a tym samym musiał zdać egzamin państwowy na prawo jazdy. Orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów słusznie pozostawiono w art. 94 § 3 k.w. do decyzji sądu, który na podstawie okoliczności sytuacyjnych, powinien poddać ocenie potrzebę czasowej eliminacji z ruchu sprawcy wykroczenia z art. 94 § 1 k.w., przede wszystkim biorąc przy tym pod uwagę cele prewencyjno-ochronne. Zakaz prowadzenia pojazdów będzie dotyczył osoby prowadzącej pojazd (mechaniczny lub niemechaniczny), nie posiadając do tego stosownych uprawnień. W sytuacji orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, środek ten zawsze będzie oznaczał

---

<sup>1260</sup> W. Radecki, (w:) M. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń..., s. 635.

<sup>1261</sup> Wyrok WSA w Olsztynie z dnia 16 września 2014 r., II SA/OI 761/14, LEX nr 1513426.

<sup>1262</sup> R.A. Stefański, Odpowiedzialność za kierowanie pojazdem silnikowym przez osobę, której zatrzymano prawo jazdy, PnD 2009, nr 7, s. 34-35.

<sup>1263</sup> Zob. Wyrok SN z dnia 25.8.2010 r., II KK 184/10, LEX nr 619623; wyrok SN z dnia 11.9.2008 r., IV KK 282/08, OSNKW 2008, nr 12, poz. 97; T. Huminiak, Glosa do wyroku SN z dnia z dnia 11 września 2008 r., sygn. IV KK 282/08, w sprawie pojęcia osoby niemającej uprawnień do prowadzenia pojazdu, PnD 2009, nr 4, s. 8-16; R.A. Stefański, Odpowiedzialność za kierowanie pojazdem..., s. 33-40.

niemożliwość uzyskania uprawnień do prowadzenia pojazdów określonej kategorii w okresie, na jaki zastosowano zakaz.

### **§3. Przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w trybie obligatoryjnym**

Obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń dotyczy dwóch przypadków popełnienia wykroczeń określonych w art. 87 § 1 k.w. oraz art. 93 § 1 k.w. Ustanowienie obligatoryjności w stosowaniu zakazu znajduje wówczas uzasadnienie w szczególnym zagrożeniu dla bezpieczeństwa ruchu, jakie wiąże się z tego rodzaju zachowaniami. Wykroczenie polegające na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 § 1 k.w.), jak również na nieudzieleniu pomocy ofierze wypadku przez prowadzącego pojazd uczestnika wypadku (art. 93 § 1 k.w.), zostały pod względem orzekania zakazu prowadzenia pojazdów potraktowane na równi, skutkując obowiązkiem zastosowania wspomnianego środka karnego na okres od 6 miesięcy do 3 lat.

Czyn polegający na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, został spenalizowany w art. 87 § 1 k.w. jako wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. W pierwotnym brzmieniu kodeksu wykroczeń art. 87 § 3 k.w. obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych dotyczył sprawcy wykroczenia z art. 87 § 1 k.w., który znajdował się w stanie nietrzeźwości. Orzeczenie tego zakazu w stosunku do sprawcy znajdującego się w stanie po użyciu alkoholu było jedynie fakultatywne<sup>1264</sup>. Ustawa nowelizacyjna z dnia 10.5.1985 r. dokonała zrównania stanu nietrzeźwości ze stanem po użyciu alkoholu w zakresie orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów, obligując sąd do jej każdorazowego orzeczenia w razie popełnienia wykroczenia określonego w art. 87 § 1 lub 2 k.w.<sup>1265</sup> W 2000 r. dokonano kryminalizacji prowadzenia pojazdu mechanicznego lub innego pojazdu, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 i 2 k.k.).

Ustawa nowelizacyjna z dnia 27.9.2013 r. istotnie zmieniła brzmienie art. 87 § 3 k.w.- zachowano obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, przy czym

---

<sup>1264</sup> R.A. Stefański, Kryminalizacja zachowań w ruchu drogowym, (w:) Granice kryminalizacji i penalizacji, red. S. Pikulski, M. Romańczuk-Grącka, Olsztyn 2013, s. 201.

<sup>1265</sup> D. Mieczkowska, Zakaz prowadzenia pojazdów w ujęciu ewolucyjnym, (w:) Granice kryminalizacji i penalizacji..., s. 475.

ograniczono jego zastosowanie wyłącznie do przypadków popełnienia wykroczenia z art. 87 § 1 k.w. Jednoczesne wprowadzenie art. 87 § 4 k.w. doprowadziło do powstania stanu wyraźnej rozdzielności odpowiedzialności sprawców wykroczenia określonego w art. 87 § 1 k.w. od osób dopuszczających się czynu stypizowanego w art. 87 § 1a lub 2 k.w., w kontekście orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. Prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka jest traktowane zdecydowanie surowiej, gdyż wiąże się z obowiązkiem orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów. Wykroczenia ujęte w art. 87 § 1a lub 2 k.w., polegające na prowadzeniu w stanie o zaburzonych czynnościach psychomotorycznych innego pojazdu, uaktywniają jedynie możliwość orzeczenia zakazu, a w dodatku o ograniczonym zakresie przedmiotowym dotyczącym wyłącznie pojazdów niemechanicznych.

Wykroczenia z art. 87 § 1 k.w. dopuszcza się osoba, która prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, znajdując się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka. Pojęcie „stan po użyciu alkoholu” zostało zdefiniowane w art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 26.10.1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi. Zgodnie z tym przepisem stan po użyciu alkoholu zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:

- 1) stężenia we krwi od 0,2 promila do 0,5 promila alkoholu albo
- 2) obecności w wydychanym powietrzu od 0,1 mg do 0,25 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup>.

Katalog środków działających podobnie do alkoholu znajduje się z kolei w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 16.7.2014 r. w sprawie wykazu środków działających podobnie do alkoholu oraz warunków i sposobu przeprowadzania badań na ich obecność w organizmie<sup>1266</sup>. W § 1 cyt. rozporządzenia czytamy, że środkami działającymi podobnie do alkoholu są: opioidy; amfetamina i jej analogi; kokaina; tetrahydrokanabinole; benzodiazepiny. Wykaz ten obejmuje najczęściej występujące środki działające podobnie do alkoholu, chociaż nie zawiera oczywiście wszystkich tego typu substancji, stworzenie wyczerpującej ich listy jest bowiem niemożliwe<sup>1267</sup>. Zgodnie z art. 129j ust. 1 p.r.d. badanie w celu ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu przeprowadza się przy użyciu metod niewymagających badania laboratoryjnego<sup>1268</sup>. Przepisu

---

<sup>1266</sup> Dz.U. z 2014 r., poz. 948.

<sup>1267</sup> J. Jakubowska-Hara, Prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka (w ustawodawstwie i praktyce sądowej), (w:) Pozbawienie wolności- funkcje i koszty. Księga Jubileuszowa Profesora Teodora Szymanowskiego, red. A. Rzepliński, I. Rzeplińska, M. Niełacznia, P. Wiktorska, Warszawa 2013, s. 258.

<sup>1268</sup> Badanie w celu ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu przeprowadzane przy użyciu metod niewymagających badania laboratoryjnego polega na nieinwazyjnym

tego nie stosuje się jednak, jeżeli stan osoby podlegającej badaniu uniemożliwia jego przeprowadzenie badania drogą niewymagającą badania laboratoryjnego albo osoba ta odmawia poddania się takiemu badaniu. W takim przypadku ustalenie w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu następuje na podstawie badania krwi lub moczu (art. 129j ust. 2 p.r.d.). Badanie krwi w celu ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu polega na analizie laboratoryjnej krwi pobranej z żyły osoby badanej metodą chromatografii gazowej połączonej ze spektrometrią masową lub inną metodą instrumentalną (§3 ust. 1 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 16.7.2014 r. w sprawie wykazu środków działających podobnie do alkoholu oraz warunków i sposobu przeprowadzania badań na ich obecność w organizmie).

W postanowieniu z dnia 31.5.2011 r.<sup>1269</sup> Sąd Najwyższy stwierdza: „Stan po użyciu środka podobnie działającego do alkoholu jest równoznaczny jedynie ze znajdowaniem się tego środka w organizmie. Natomiast jego użycie nie oznacza jeszcze realnego wpływu zażytego środka na zdolności psychomotoryczne kierowcy. Prowadząc ocenę zaburzeń zdolności psychomotorycznych wobec dysponowania tylko badaniem krwi wykazującym stan stężenia środka zbliżony do stężenia progowego, należy odwołać się do dowodów opisujących wygląd sprawcy, funkcjonowanie określonych jego organów oraz pozwalających na ustalenie sposobu jego zachowania”. Wobec braku zdefiniowania stanu „pod wpływem środka odurzającego” oraz stanu „po użyciu środka podobnie działającego do alkoholu”, którym ustawodawca posługuje się w art. 87 § 1 k.w., sąd rozpoznając sprawę o przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione pod wpływem środka odurzającego, a więc także o przestępstwo z art. 178a § 1 k.k., każdorazowo musi ustalić, czy środek ten miał realny wpływ na sprawność psychomotoryczną kierującego pojazdem w stopniu podobnym, jak w sytuacji znajdowania się pod wpływem alkoholu<sup>1270</sup>. Sąd Najwyższy postrzega „stan pod wpływem środka odurzającego” jako taki stan, który „wywołuje- w zakresie oddziaływania na ośrodkowy układ nerwowy, zwłaszcza zakłócenia czynności psychomotorycznych- takie same skutki jak spożycie alkoholu powodujące stan nietrzeźwości”<sup>1271</sup>. Analogicznie stan po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu, o którym mowa m.in. w art. 87 § 1 lub 2 k.w., w zakresie skutków jest równoważny stanowi po

---

pobranii próbek śliny i umieszczeniu ich w urządzeniu do oznaczania metodą immunologiczną środków działających podobnie do alkoholu, zgodnie z instrukcją obsługi tego urządzenia (§2 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 16.7.2014 r. w sprawie wykazu środków działających podobnie do alkoholu oraz warunków i sposobu przeprowadzania badań na ich obecność w organizmie).

<sup>1269</sup> V KK 398/10, LEX nr 848186.

<sup>1270</sup> Wyrok SN z dnia 3.12.2014 r., II KK 219/14, LEX nr 1567466.

<sup>1271</sup> Zob. Wyrok SN z dnia 7.2.2007 r., V KK 128/06, LEX nr 257849 oraz aprobującą glosę R.A. Stefańskiego, PS 2008, nr 6, s. 152-158. Podobnie por. Wyrok SN z dnia 4.10.2013 r., IV KK 136/13, Legalis Nr 738109.

użyciu alkoholu. Jeżeli w świetle zebranego materiału dowodowego nie będzie możliwe kategoryczne określenie, czy sprawca znajdował się w stanie pod wpływem środka odurzającego, czy tylko w stanie po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu, należy przyjąć zgodnie z zasadą *in dubio mitius*- stan najkorzystniejszy dla sprawcy, a zatem stan po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu<sup>1272</sup>.

Stwierdzenie u prowadzącego pojazd mechaniczny przynajmniej jednego ze stanów: stanu po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, skutkuje odpowiedzialnością na podstawie kodeksu wykroczeń. Za wykroczenie z art. 87 § 1 k.w. grozi sprawcy kara aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 złotych, a ponadto obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju orzekany na okres od 6 miesięcy do 3 lat<sup>1273</sup>. W 2000 r. wprowadzono do kodeksu karnego art. 178a § 1 k.k., określający przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Od tego momentu w polskim systemie prawa karnego występują dwa czyny o podobnie określonych ustawowych znamionach. Zjawisko to w doktrynie prawa nazywa się mianem czynów przepoławionych. W zależności od stopnia intoksykacji organizmu sprawcy prowadzącego pojazd mechaniczny, przyjmuje się jedną z dwóch kwalifikacji prawnych: wykroczenie z art. 87 § 1 k.w., bądź przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. Z punktu widzenia orzekania zakazu prowadzenia pojazdów ma to ogromne znaczenie. Sprawcy przestępstwa stypizowanego w art. 178a § 1 k.k. obligatoryjnie orzeka się zakaz na podstawie art. 42 § 2 k.k. w wymiarze czasowym od 3 lat do 15 lat Czyn ten ponadto zagrożony jest grzywną, karą ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2, jak również zgodnie z art. 43a § 2 k.k. orzeka się obligatoryjnie świadczenie pieniężne w wysokości co najmniej 5000 złotych.

Kryteria odróżniania przestępstwa określonego w art. 178a § 1 k.k. od wykroczenia z art. 87 § 1 k.w., są nie do końca jasne i precyzyjne<sup>1274</sup>. Ustalenie stanu nietrzeźwości i stanu po użyciu alkoholu przy obecnym stanie techniki przeprowadzania badań na zawartość

---

<sup>1272</sup> Wyrok SN z dnia 7.2.2007 r., V KK 128/06, LEX nr 257849.

<sup>1273</sup> Por. Wyrok SN z dnia 20.1.2015 r., III KK 355/14, Prok. i Pr.-wkł. 2015 „Orzecznictwo”, nr 5, poz.12; wyrok SN z dnia 27.5.2014 r., V KK 140/14, Prok. i Pr. 2014- wkł. „Orzecznictwo”, nr 9, poz. 4; wyrok SN z dnia 15.10.2013 r., III KK 294/13, Legalis Nr 737829; wyrok SN z dnia 1.8.2013 r., II KK 57/13, LEX nr 1388724; wyrok z dnia 5.3.2009 r., II KK 272/08, OSNwSK 2009, nr 1, poz. 631; wyrok SN z dnia 8.5.2008 r., III KK 492/07, LEX nr 398521; wyrok SN z dnia 23.5.2005 r., V KK 140/05, OSNwSK 2005, nr 1, poz. 1014; wyrok SN z dnia 1.6.1995 r., II KRN 54/95, Prok. i Pr.-wkł. 1995 „Orzecznictwo”, nr 10, poz.13.

<sup>1274</sup> Por. m.in. J. Jakubowska-Hara, Prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu..., s. 255; J. Błachut, Wpływ wprowadzenia art. 178a k.k. na obraz zjawiska przestępczości i prawno-karnej reakcji na nią, (w:) Nauki penalne wobec problemów współczesnej przestępczości. Księga Jubileuszowa z okazji 70. rocznicy urodzin Profesora Andrzeja Gaberle, red. K. Krajewski, Warszawa 2007, s. 389; W Wróbel, Krytycznie o zaostreniu odpowiedzialności karnej za przestępstwa komunikacyjne, PiP 2001, nr 7, s. 56-57.

alkoholu nie nastęcza zbyt wielu trudności. Stan po użyciu alkoholu ma tylko dolną granicę wynoszącą 0,2 promila we krwi lub 0,1 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza, a kiedy przekracza 0,5 promila we krwi lub 0,25 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza przechodzi w stan „nietrzeźwości”, nie przestając być stanem „po użyciu alkoholu”<sup>1275</sup>. Wątpliwości interpretacyjne pojawiają się w razie konieczności ustalenia czy zachodzi stan „pod wpływem środka odurzającego”, a może jedynie stan „po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu”. Brak dostatecznych kryteriów rozróżniania obu stanów na wzór stanu nietrzeźwości i stanu po użyciu alkoholu, w wielu przypadkach powoduje, że granica pomiędzy czynami z art. 178a § 1 k.k. i art. 87 § 1 k.w. jest nieostra, co prowadzi do naruszenia konstytucyjnej zasady *nullum crimen, nulla poena sine lege certa*. W obowiązującym stanie prawnym przepisy art. 178a § 1 k.k. i art. 87 § 1 k.w. w zakresie ujętych alternatywnie znamion dotyczących środków odurzających, w płaszczyźnie dowodowej wykazują niezgodność w wyrażoną w Konstytucji RP zasadą określoności czynu, zarówno w jej aspekcie wewnętrznym, jak i zewnętrznym<sup>1276</sup>.

Problem ten stanowi przedmiot ożywionej dyskusji w środowisku prawniczym<sup>1277</sup>, ale dotychczas nie opracowano satysfakcjonującego rozwiązania. Zbytнім uproszczeniem wydaje się postulat A. Skowrona, zdaniem którego należy usunąć z art. 87 § 1 k.w. znamię stanu po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu użytego alternatywnie do stanu po użyciu alkoholu. Prowadzenie pojazdu mechanicznego po użyciu któregośkolwiek ze środków

---

<sup>1275</sup> W. Radecki, (w:) M. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń..., s. 595-596; postanowienie SN z dnia 7.6.2002 r., I KZP 14/02, OSA 2003, nr 1, s. 68.

<sup>1276</sup> Zob. P. Nowak, Wykładnia znamion „stan pod wpływem środka odurzającego” oraz „stan po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” w świetle konstytucyjnego wzorca kontroli, PnD 2013, nr 1, s. 11-33.

<sup>1277</sup> Por. m.in. A. Skowron, Jeszcze raz krytycznie o środkach działających podobnie do alkoholu, PnD 2004, nr 11, s. 17-18; tenże, O potrzebie zmian w zakresie znamion przestępstwa i wykroczenia związanych z używaniem środków działających podobnie do alkoholu, PnD 2006, nr 2, s. 24 i n.; tenże, Jeszcze o problemie braku rozgraniczenia znamion „środek działający podobnie do alkoholu” i „środek odurzający” w kontekście badań laboratoryjnych materiału pobranego od kierowców, PnD 2007, nr 11, s. 35 i n.; tenże, O nieracjonalnym ustawodawcy i (nie)skutecznym prawie, PnD 2009, nr 8, s. 22 i 29; tenże, Jak karać pijanych rowerzystów? Uwagi do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 7 kwietnia 2009 r., sygn. P 7/08, w sprawie zgodności z Konstytucją art. 178a § 2 Kodeksu karnego, PnD 2009, nr 7, s. 28-29; tenże, Glosa do postanowienia SN z dnia 31 maja 2011 r., sygn. V KK 398/10, LEX nr 848186; tenże, Problem powracający jak bumerang, czyli ponownie o środkach działających podobnie do alkoholu, PnD 2012, nr 8, s. 6 i n.; tenże, Problematyka „środków działających podobnie do alkoholu”- po raz enty (część 1), PnD 2014, nr 2, s. 25 i n.; Problematyka „środków działających podobnie do alkoholu”- po raz enty (część 2), PnD 2014, nr 3, s. 20 i n.; R.A. Stefański, Środek odurzający w rozumieniu Kodeksu karnego, PnD 2007, nr 4, s. 15 i n.; L.K. Paprzycki, Stan po użyciu i stan pod wpływem środka odurzającego, PnD 2012, nr 1, s. 29 i n.; W. Wróbel, Krytycznie o zaostrzeniu odpowiedzialności..., s. 56-57; T. Huminiak, Stan „pod wpływem środków odurzających” i stan „po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” u kierującego pojazdem, PnD 2004, nr 3, s. 3 i n.; tenże, Pojęcia „środek działający podobnie do alkoholu” i „środek odurzający”, kolejne uwagi, PnD 2005, nr 5, s. 8 i n.; P. Nowak, Wykładnia znamion „stan pod wpływem...”, s. 11 i n.; M. Kala, Środki działające podobnie do alkoholu w organizmie kierowcy, PnD 2004, nr 11; też, Pojęcie środka podobnie działającego do alkoholu w ekspertyzie toksykologicznej, Kwartalnik § 2004, nr 1-2; P. Girdwoyń, Stan nietrzeźwości i po użyciu alkoholu oraz innych środków psychoaktywnych- dopuszczalne analogie? Uwagi na tle art. 178a § 1 k.k. i art. 87 § 1 k.w., WPP 2012, nr 4.

działających na ośrodkowy układ nerwowy stanowiłoby wówczas przestępstwo z art. 178a § 1 k.k.<sup>1278</sup> Realizacja tej propozycji, jak trafnie zauważa R.A. Stefański, doprowadziłaby do nierównego traktowania sprawców, których czynności psychomotoryczne byłyby zakłócone w jednakowym stopniu w zależności od tego, co było przyczyną tego stanu- alkohol czy środek odurzający<sup>1279</sup>. Sformułowanie definicji legalnej „stanu pod wpływem środka odurzającego” oraz „stanu po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” mogłoby przynieść wiele korzyści, rozwiązując trudności w odróżnianiu obu stanów. Normatywne określenie stężeń środków odurzających, rozstrzygających o kwalifikacji prawnej czynu sprawcy jako wykroczenia z art. 87 § 1 k.w., bądź przestępstwa z art. 178a § 1 k.k., jest jednakże niemożliwe do zrealizowania w praktyce<sup>1280</sup>. W obecnych warunkach nie istnieje obiektywna skala stężeń, skonstruowana na wzór skali zawartości alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu, którą można byłoby powiązać z występowaniem stanu pod wpływem środka odurzającego, bądź stanem po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu. Wynika to z faktu, iż alkohol i jego oddziaływanie na organizm ludzki zostało szczegółowo zbadane, tymczasem różnorodność substancji odurzających oraz ich odmienne właściwości na to nie pozwala.

Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany w trybie obligatoryjnym występuje w jeszcze jednym przypadku, tj. w razie popełnienia wykroczenia z art. 93 § 1 k.w. Czynu tego dopuszcza się osoba prowadząca pojazd, która uczestnicząc w wypadku drogowym, nie udziela niezwłocznej pomocy ofierze wypadku. Kluczowe pojęcie wypadku drogowego nie zostało zdefiniowane ani w kodeksie wykroczeń, ani w ustawie- Prawo o ruchu drogowym. Pojawia się dopiero na gruncie kodeksu karnego<sup>1281</sup>. W doktrynie zarysowały się dwa stanowiska w ujmowaniu wypadku drogowego jako ustawowego znamienia wykroczenia z art. 93 § 1 k.w. Niektórzy autorzy opowiadają się za najszerszym rozumieniem tego pojęcia. Zgodnie z tym stanowiskiem wypadek drogowy, o którym mowa w art. 93 § 1 k.w. oznacza każde zderzenie się między sobą pojazdów, bądź z innym przedmiotem albo takie prowadzenie pojazdu (np. gwałtowne hamowanie), w wyniku którego nastąpiło uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia osoby uczestniczącej w opisanych sytuacjach, albo też wystąpiła

---

<sup>1278</sup> Zob. A. Skowron, O potrzebie zmian w zakresie znamion..., s. 27 i n.; tenże, Problematyka „środków działających podobnie do alkoholu”- po raz drugi (część 1)..., s. 29-30. Podobnie P. Nowak, Wykładnia znamion „stan pod wpływem...”, s. 32.

<sup>1279</sup> R.A. Stefański, Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, (w:) System Prawa Karnego. Tom 8. Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym, red. L. Gardocki, Warszawa 2013, s. 387.

<sup>1280</sup> Por. P. Wrona, Rozpoznawanie kierowców będących pod wpływem środków odurzających w aspekcie teoretycznym i praktycznym, PnD 2005, nr 9, s. 38-39; M. Kała, Środki podobnie działające do alkoholu. Zagadnienia analityczne, s. 1048.

<sup>1281</sup> M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 334.



poważna szkoda na mieniu<sup>1282</sup>. W świetle drugiego stanowiska w art. 93 § 1 k.w. chodzi o wypadek drogowy, którego następstwem są jedynie skutki na osobie, tj. śmierć, ciężki uszczerbek na zdrowiu, średnie (naruszające czynności narządu ciała lub powodujące rozstrój zdrowia trwający dłużej niż 7 dni) lub lekkie obrażenia ciała (naruszające czynności narządu ciała lub powodujące rozstrój zdrowia trwający nie dłużej niż 7 dni). W związku z tym wypadek drogowy wyczerpuje znamiona przestępstw z art. 177 § 1 i 2 k.k., art. 355 § 1 i 2 k.k., art. 173 k.k., tj. spowodowania katastrofy w ruchu drogowym, której następstwem jest uszczerbek na zdrowiu, a ponadto wykroczenia z art. 86 § 1 k.w.<sup>1283</sup> Wspomniane ograniczenie wydaje się niepotrzebne, w regulacji przepisu art. 93 § 1 k.w. chodzi raczej o pewien przejaw solidarności osób prowadzących pojazdy w obliczu zdarzenia trudnego dla innych uczestników ruchu drogowego. W przypadku zwykłego zderzenia się pojazdów, pomoc jest często potrzebna z uwagi na bezradność osoby w nim uczestniczącej. W danym momencie może być ona w szoku, uniemożliwiającym jej racjonalne myślenie i podjęcie działań, które mogą zapobiec większemu niebezpieczeństwu. Obowiązki kierującego pojazdem w razie uczestniczenia w wypadku drogowym zostały wskazane w art. 44 p.r.d., w ust. 2 pkt 1 tego przepisu mowa jest ogólnie o udzieleniu niezbędnej pomocy ofiarom wypadku, gdy są ranni lub zabici, bez konkretyzacji o jaką pomoc ma chodzić. W literaturze słusznie wskazuje się, iż u podłoża wykroczenia z art. 93 § 1 k.w. leży humanitarne założenie, że każdy człowiek w ogóle, w szczególności zaś kierujący pojazdem uczestnik wypadku drogowego, ma obowiązek udzielenia pomocy innej osobie, której życie lub zdrowie znalazło się w niebezpieczeństwie, bądź która wprawdzie nie odniosła żadnych widocznych obrażeń, lecz w wyniku wypadku znalazła się w trudnej sytuacji, wymagającej pomocy innej osoby<sup>1284</sup>.

Podmiotem wykroczenia z art. 93 § 1 k.w., a zarazem osobą, wobec której orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów, może być jedynie osoba prowadząca pojazd (mechaniczny lub inny), spełniająca warunek uczestniczenia w wypadku drogowym<sup>1285</sup>. Niekoniecznie taką osobą musi więc być sprawca wypadku<sup>1286</sup>. Uczestnik wypadku drogowego ma obowiązek udzielić pomocy osobie w nim poszkodowanej także w sytuacji, gdy ona sama wypadek

---

<sup>1282</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, D. Egierska, I. Śmietanka, Kodeks wykroczeń..., s. 225. Takie stanowisko popierają także inni autorzy- zob. B. Kurzępa, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 359; M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 334; W. Jankowski, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. T. Grzegorzczak, Warszawa 2013, s. 448.

<sup>1283</sup> R.A. Stefański, Wykroczenia drogowe..., s. 468-469.

<sup>1284</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, D. Egierska, I. Śmietanka, Kodeks wykroczeń..., s. 225; W. Kotowski, Wykroczenia drogowe..., s. 51.

<sup>1285</sup> Por. T. Bojarski, (w:) Kodeks karny..., s. 338.

<sup>1286</sup> B. Kurzępa, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 360.

spowodowała, bądź się do niego przyczyniła<sup>1287</sup>. Odpowiedzialności za nieudzielenie pomocy ofierze wypadku nie poniesie uczestniczący w nim pieszy, czy też pasażer<sup>1288</sup> oraz prowadzący pojazd, który nie uczestniczył w wypadku, będąc tylko jego świadkiem<sup>1289</sup>.

W art. 93 § 1 k.w. jest mowa o udzieleniu pomocy, ale nie jakiegokolwiek, tylko pomocy „niezwłocznej”. Jest to pomoc natychmiastowa, bez niepotrzebnej zwłoki, konieczna do zażegnania negatywnych skutków wypadku drogowego, bądź zlikwidowania niebezpieczeństwa grożącego zdrowiu lub życiu człowieka. Chodzi o pierwszą pomoc w niezbędnym zakresie, do udzielenia której istnieją w danym momencie obiektywne możliwości. Taką pomocą niezwłoczną może być niewątpliwie opatrzenie rannego, udzielenie mu podstawowej pomocy medycznej, zabezpieczenie miejsca zdarzenia przed wjechaniem kolejnych pojazdów, pomoc przy opuszczaniu pojazdu itd. Udzielenie pomocy ofierze nie musi polegać na samodzielnej akcji ratowniczej, wystarczy bowiem niekiedy, że zadzwoni on po karetkę pogotowia, tym samym zadba o szybkie sprowadzenie fachowej pomocy medycznej<sup>1290</sup>.

Obligatoryjność orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w przypadku wykroczenia określonego w art. 93 § 1 k.w. jest słuszna, znajdując uzasadnienie przede wszystkim w znacznej społecznej szkodliwości tego czynu<sup>1291</sup>. Nieudzielenie niezwłocznej pomocy ofierze wypadku drogowego przez uczestniczącego w nim kierowcę, negatywnie świadczy o właściwościach osobistych sprawcy. Jego zachowanie jest niehumanitarne, wręcz odrażające, gdyż nie niesie pomocy ofierze wypadku drogowego, chociaż jej udzielenie mogłoby zmniejszyć rozmiar ujemnych skutków tego wypadku<sup>1292</sup>.

---

<sup>1287</sup> Zob. Wyrok SN z dnia 22.12.1992 r., III KRN 149/92, PiP 1993, nr 5, poz. 113 z glosą aprobującą R.A. Stefańskiego.

<sup>1288</sup> W takim przypadku osoba nieprowadząca pojazdu, ale uczestnicząca w wypadku drogowym, która nie udzieli pomocy ofierze tego wypadku, nie poniesie wprawdzie odpowiedzialności z tytułu popełnienia wykroczenia z art. 93 § 1 k.w., ale będzie odpowiadać za wykroczenie określone w art. 97 k.w. Zob. J. Satko, Glosa do wyroku SN z 15.3.2001 r., III KKN 429/99, OSP 2001, nr 12, poz. 195.

<sup>1289</sup> M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 335.

<sup>1290</sup> Por. J. Bafia, (w:) J. Bafia, D. Egierska, I. Śmietanka, Kodeks wykroczeń..., s. 226; R.A. Stefański, Wykroczenia drogowe..., s. 470-471; W. Kotowski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 569; W. Jankowski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 449; B. Kurzėpa, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 360; M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 335.

<sup>1291</sup> Por. K. Buchała, Przystępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu..., s. 243.

<sup>1292</sup> R.A. Stefański, Wykroczenia drogowe..., s. 478.

#### **§4. Dyrektywy sądowego wymiaru środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów w świetle kodeksu wykroczeń**

Regulacja zasad i dyrektyw wymiaru kary w kodeksie wykroczeń wykazuje wiele podobieństw do regulacji tych zagadnień w kodeksie karnym. Ustawodawca przejął z kodeksu karnego na grunt prawa wykroczeń podstawowe założenia ogólne przy konkretyzacji wymiaru kary. Ranga wykroczeń czyni kształtowanie wymiaru w jednostkowym przypadku prostszym niż ma to miejsce w wypadku karania sprawców przestępstw. Kary przewidziane za popełnienie wykroczeń nie dają nazbyt szerokiej możliwości wyboru ich rozmiaru<sup>1293</sup>.

Kwestii tzw. sędziowskiego wymiaru kary poświęcono art. 33 k.w. Zasady i dyrektywy wymiaru kary zostały ujęte przede wszystkim w art. 33 § 1 k.w. Z kolei w art. 33 § 2 k.w. wymieniono szczegółowe okoliczności, które organ orzekający powinien brać pod uwagę przy ustalaniu wymiaru kary. W odróżnieniu od przepisów kodeksu karnego w prawie wykroczeń ustawa wprost określa przykładowo okoliczności uwzględniane przy wymiarze kary, wskazując jednocześnie które z nich należy traktować jako okoliczności łagodzące (art. 33 § 3 k.w.), które zaś jako okoliczności obciążające (art. 33 § 4 k.w.). Katalog okoliczności łagodzących i obciążających w ustawach karnych raczej nie występuje. W doktrynie wskazuje się, iż poprzez zawarcie takiego wyliczenia kieruje się pod adresem sądu pouczenia, podważając dyskrecjonalną władzę sędziowską w ocenie poszczególnych przypadków<sup>1294</sup>. Okoliczności łagodzące i obciążające zostały podane jedynie przykładowo, o czym świadczy użycie zwrotu „w szczególności”. Uzasadnieniem dla wyraźnego określenia tych okoliczności stanowi fakt, iż w momencie uchwalenia kodeksu wykroczeń w 1971 r. głównymi adresatami jego przepisów byli nie sędziowie, lecz pracownicy kolegiów, a także ich członków pochodzących z wyboru społecznego<sup>1295</sup>. Brak fachowego prawniczego przygotowania osób orzekających w sprawach o wykroczenia, odegrał ważną rolę przy sformułowaniu pierwotnego brzmienia kodeksu wykroczeń z 1971 r., który ze zmianami przetrwał ponad 40 lat.

Dla orzekania zakazu prowadzenia pojazdów istotny jest zapis art. 33 § 5 k.w., ustalający że przepisy § 1-4 stosuje się odpowiednio do środków karnych. Analogiczny przepis znajduje się w kodeksie karnym- art. 56, który zakłada odpowiednie stosowanie zasad i dyrektyw sądowego wymiaru kary do innych środków przewidzianych w tym kodeksie.

---

<sup>1293</sup> T. Bojarski, Polskie prawo wykroczeń..., s. 120.

<sup>1294</sup> T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 112.

<sup>1295</sup> Por. W. Radecki, (w:) M. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń..., s. 317; T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 112.

Użyty w art. 33 § 5 k.w. zwrot „stosuje się odpowiednio” należy rozumieć analogicznie jak na gruncie regulacji kodeksu karnego. Chodzi mianowicie o stosowanie do środków karnych ogólnych zasad i dyrektyw wymiaru kary określonych w art. 33 § 1-4 k.w., ale uwzględniając przy tym istotę oraz specyficzne funkcje przypisane do danego środka karnego<sup>1296</sup>. „Odpowiednie stosowanie” zasad i dyrektyw wymiaru kary przy orzekaniu środków karnych, to ustalenie takiego jednostkowego wymiaru tych środków, który w najpełniejszy sposób będzie w stanie realizować cele kary wskazane przez dyrektywy ogólne<sup>1297</sup>.

W kodeksie wykroczeń zostały określone następujące zasady sądowego wymiaru kary:

- 1) zasada swobodnego uznania sędziowskiego (art. 33 § 1 k.w.);
- 2) zasada określoności, tj. kierowania się przy orzekaniu kary ustawowymi granicami zagrożenia (art. 33 § 1 k.w.);
- 3) zasada indywidualizacji kary (art. 34 k.w.);

Zgodnie z regulacją art. 33 § 1 k.w.: „Organ orzekający wymierza karę według swojego uznania, w granicach przewidzianych przez ustawę za dane wykroczenie, oceniając stopień społecznej szkodliwości czynu i biorąc pod uwagę cele kary w zakresie społecznego oddziaływania oraz cele zapobiegawcze i wychowawcze, które ma ona osiągnąć w stosunku do ukaranego”. Z przytoczonego przepisu wynikają dwie istotne zasady wymiaru kary: zasada swobodnego uznania organu orzekającego oraz zasada określoności. Treść art. 10 ust. 2 Konstytucji RP przesądza, że w kontekście zasady trójpodziału władzy państwowej, władzę sądowniczą w Polsce pełnią jedynie sądy i trybunały. Swobodne uznanie sędziego przy kształtowaniu wymiaru kary nie oznacza dowolności<sup>1298</sup>. Kształtowanie jednostkowego wymiaru kary jest oparte przede wszystkim na wiedzy zawodowej oraz doświadczeniu życiowym sędziego orzekającego w danej sprawie. Nie występuje gradacja okoliczności branych pod uwagę przy wymiarze kary. Do sędziego należy ostateczna decyzja, określająca rodzaj i rozmiar zastosowanych środków reakcji na popełnione wykroczenie<sup>1299</sup>. W procesie orzecznym sędzia podlega jedynie przepisom ustawy. W przypadku zakazu prowadzenia pojazdów, jak i pozostałych środków karnych, przepis art. 28 § 2 k.w. znacząco ogranicza ich

---

<sup>1296</sup> Por. m.in. W. Wróbel, (w:) Kodeks karny..., s. 793; Z. Sienkiewicz, (w:) O. Górniok, S. Hoc, M. Kalitowski, S.M. Przyjemski, Z. Sienkiewicz, J. Szumski, L. Tyszkiewicz, A. Wąsek, Kodeks karny..., s. 537; N. Kłaczyńska, (w:) Kodeks karny..., s. 416; V. Konarska-Wrzosek, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 385; R. Hałas, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. A. Grześkowiak, K. Wiak, Warszawa 2015, s. 453.

<sup>1297</sup> A. Marek, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2005, s. 235.

<sup>1298</sup> M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 112; M. Bojarski, Z. Świda, Podstawy materialnego i procesowego..., s. 110.

<sup>1299</sup> Por. B. Kurzępa, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 154.

zastosowanie wskazując, że środki karne można orzec tylko wówczas, gdy są one przewidziane w przepisie szczególnym, a orzeka się je, jeżeli przepis szczególny tak stanowi.

Sąd dysponuje enumeratywnym wyliczeniem wykroczeń komunikacyjnych, w razie popełnienia których ustawa dopuszcza orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów (art. 86 § 3 k.w., art. 87 § 4 k.w., art. 92 § 3 k.w., art. 94 § 3 k.w.), bądź nakłada obowiązek jego orzeczenia (art. 87 § 3 i art. 93 § 2 k.w.). Ograniczenie dyskrecjonalnej władzy sędziowskiej zawsze wiąże się z obligatoryjnym trybem orzekania danego środka karnego. W większości określonych w kodeksie wykroczeń przypadków, zakaz prowadzenia pojazdów pozostaje fakultatywny, co zasługuje na aprobatę. Zakaz prowadzenia pojazdów jest wyjątkowo dolegliwym środkiem reakcji, zwłaszcza jeśli analizujemy go pod kątem odpowiedzialności za wykroczenia. Nie każdy sprawca wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji wymaga czasowej eliminacji z ruchu w charakterze osoby prowadzącej określony rodzaj pojazdów. Dzięki fakultatywności sąd może podjąć racjonalną decyzję czy *in concreto* zastosować zakaz prowadzenia pojazdów. Jeśli uzna na podstawie całokształtu okoliczności danej sprawy niecelowość przyjęcia takiej formy reakcji, może zaniechać orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, na co zezwala przepis ustawy. Inaczej jest przy obligatoryjnym trybie, gdyż wówczas sąd musi bezwzględnie orzec zakaz prowadzenia pojazdów. W kodeksie wykroczeń występują tylko dwa wykroczenia, których popełnienie obliguje sąd do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów. Swobodne uznanie sędziowskie wówczas może jednak znaleźć wyraz przy ustalaniu zakresu przedmiotowego oraz temporalnego zakazu.

W art. 33 § 1 k.w. zostały ustanowione trzy ogólne dyrektywy wymiaru kary:

- 1) dyrektywa współmierności kary do stopnia społecznej szkodliwości czynu i stopnia winy sprawcy (sprawiedliwościowa);
- 2) dyrektywa prewencji generalnej (społecznego oddziaływania kary);
- 3) dyrektywa prewencji indywidualnej.

Dyrektywa sprawiedliwościowa opiera się na przyjęciu założenia, że za poważniejsze wykroczenia powinno się orzekać surowsze kary, zaś za wykroczenia drobne stosować kary łagodniejsze. Reguła ta w myśl art. 33 § 5 k.w. dotyczy również odpowiednio środków karnych. Orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów musi być współmierny do stopnia społecznej szkodliwości czynu oraz stopnia winy sprawcy. Społeczna szkodliwość popełnionego wykroczenia określa dolny pułap odpowiedzialności, zaś wysokość winy sprawcy stanowi nieprzekraczalny limit możliwych do zastosowania środków reakcji na popełniony przez sprawcę czyn. Zakaz prowadzenia pojazdów musi mieścić się w pewnych „granicach współmierności”, co oznacza że nie może być zbyt surowy, ani jednocześnie za

łagodny w kontekście popełnionego wykroczenia komunikacyjnego<sup>1300</sup>. W doktrynie przez pojęcie społecznej szkodliwości rozumie się „ujemną zawartość” czynu, którą mierzy się jego cechami podmiotowymi oraz przedmiotowymi<sup>1301</sup>. Zgodnie z art. 47 § 6 k.w. o stopniu społecznej szkodliwości wykroczenia decydują następujące okoliczności: rodzaj i charakter dobra, w które godzi wykroczenie, wysokość zaistniałej lub grożącej szkody, sposób i okoliczności popełnienia czynu, a także postać zamiaru, motywacja kierująca sprawcą, rodzaj naruszonych reguł ostrożności i stopień ich naruszenia. Dla oceny stopnia społecznej szkodliwości czynu decydujące są okoliczności związane bezpośrednio tylko z czynem, a nie z osobą sprawcy<sup>1302</sup>. Na ocenę stopnia społecznej szkodliwości wykroczenia w myśl art. 47 § 6 k.w. nie mają wpływu okoliczności dotyczące osoby sprawcy, które nie wiążą się bezpośrednio z jego czynem, w tym właściwości i warunki osobiste sprawcy, dotychczasowy sposób życia, a także wymagania wynikające z prewencji indywidualnej i generalnej<sup>1303</sup>.

Zakaz prowadzenia pojazdów jest w prawie wykroczeń jednym z najsurowszych środków penalnych. Dolegliwość wynikająca z zastosowania zakazu czyni koniecznym stosowanie tego środka karnego z dużą ostrożnością. Niewątpliwie, jeśli przewidziano fakultatywny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów przede wszystkim stopień społecznej szkodliwości popełnionego wykroczenia komunikacyjnego będzie decydował o celowości skorzystania z możliwości zastosowania zakazu w danym przypadku. Stopień społecznej szkodliwości jest bowiem podstawowym elementem, jaki sąd powinien brać pod uwagę przy kształtowaniu jednostkowego wymiaru kary<sup>1304</sup>. Na ocenę stopnia społecznej szkodliwości w przypadku wykroczeń komunikacyjnych mają wpływ różnego rodzaju czynniki, do których należą m.in. liczba ofiar, stopień ciężkości spowodowanych skutków, rodzaj i stopień naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego itd.<sup>1305</sup>

Dyrektywa prewencji indywidualnej odgrywa bardzo ważną rolę przy ustalaniu wymiaru środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów. Niesłusznie ustawodawca zamieścił tą dyrektywę jako ostatnią w wyliczeniu zawartym w art. 33 § 1 k.w., gdyż prewencja indywidualna zawsze rzeczowo i logicznie znajduje się przed prewencją generalną<sup>1306</sup>. Wynika

---

<sup>1300</sup> A. Marek, Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)..., s. 98.

<sup>1301</sup> Por. B. Kurzępa, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 155; A. Marek, Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)..., s. 98; T. Bojarski, Polskie prawo wykroczeń..., s. 120-121.

<sup>1302</sup> Postanowienie SN z dnia 17.12.2003 r., V KK 222/03, LEX nr 83772.

<sup>1303</sup> B. Kurzępa, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 155; A. Marek, Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)..., s. 98; T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 113; tenże, Polskie prawo wykroczeń..., s. 120-121; T. Grzegorzczak, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 152.

<sup>1304</sup> M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 112-113.

<sup>1305</sup> K. Buchała, Przepisy i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu..., s. 243.

<sup>1306</sup> T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 114.

to z faktu, że karę lub środek karny wymierza się konkretnemu sprawcy wykroczenia, tym samym to właśnie sprawca w pierwszym rzędzie powinien być adresatem prewencyjnego oddziaływania zastosowanych środków reakcji na dany czyn. W literaturze podkreśla się wyjątkowy potencjał zapobiegawczy zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1307</sup>, który orzeka się głównie po to żeby zapobiec powtórnemu naruszeniu zasad bezpieczeństwa ruchu, przybierającego postać wykroczenia, bądź nawet przestępstwa komunikacyjnego. Wyznacznikiem orzekania zakazu prowadzenia pojazdów powinno być przede wszystkim zagrożenie, które jest związane z aktywnością w ruchu sprawcy wykroczenia komunikacyjnego w charakterze osoby prowadzącej określony rodzaj pojazdów. O stopniu tego zagrożenia można wnioskować na podstawie okoliczności popełnionego wykroczenia, a ponadto cech i właściwości samego sprawcy czynu. W art. 33 § 1 *in fine* k.w. mowa jest zbiorczo o celach zapobiegawczych i wychowawczych, które ma się osiągnąć w stosunku do ukaranego. Nie ulega wątpliwości, że czasowe wykluczenie sprawcy wykroczenia komunikacyjnego z uczestnictwa w ruchu chroni bezpieczeństwo innych jego uczestników. Zakaz prowadzenia pojazdów odpowiednio ukształtowany, współmierny do stopnia społecznej szkodliwości czynu i stopnia winy, będzie postrzegany przez sprawcę jako sprawiedliwa reakcja na popełniony czyn. Orzeczony zakaz w odczuciu sprawcy widziany jako adekwatna odpłata za naruszenie przepisów prawa może go skłonić do poszanowania zasad bezpieczeństwa ruchu, uwidaczniając nieopłacalność popełniania wykroczeń komunikacyjnych. Zakaz prowadzenia pojazdów w tym kontekście oddziałuje wychowawczo i dyscyplinująco na ukaranego.

Osiągnięcie celów prewencji indywidualnej jest uzależnione od indywidualizacji odpowiedzialności, uwzględniania przy orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów właściwości i warunków osobistych sprawcy. Zasada indywidualizacji została ujęta w art. 34 k.w., stanowi ona, że „Okoliczności wpływające na wymiar kary i środka karnego uwzględnia się tylko co do osoby, której dotyczą”. Regulacja art. 34 k.w. w założeniu ma przeciwdziałać występowaniu pewnego schematyzmu przy wymierzaniu kar i środków karnych. Zasada indywidualizacji nabiera szczególnego znaczenia w razie łącznego rozpoznawania przez sąd spraw kilku osób. Wymiar orzeczonych kar i środków karnych powinien wówczas być ściśle zindywidualizowany, dopasowany według właściwości każdego ze współsprawców<sup>1308</sup>.

---

<sup>1307</sup> A. Marek, Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)…, s. 99.

<sup>1308</sup> Por. A. Marek, Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)…, s. 97; W. Kotowski, Kodeks wykroczeń…, s. 161-162; M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń…, s. 123; B. Kurzepa, (w:) Kodeks wykroczeń…, s. 156-157; T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń…, s. 117; tenże, Polskie prawo wykroczeń…, s. 126.

Dyrektywa prewencji generalnej sprowadza się do społecznego oddziaływania orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów. Polega w dużej mierze na ukazaniu innym osobom wzorem ukaranego sprawcy nieopłacalności dopuszczania się naruszeń prawa. W art. 33 § 1 k.w. dyrektywa prewencji generalnej znalazła się na drugim miejscu, co może wskazywać, że ustawodawca tej dyrektywie przypisuje w prawie wykroczeń istotne znaczenie. Prewencja generalna sprowadza się do oddziaływania na ogół obywateli (tj. na każdego, kto dowiedział się o popełnionych wykroczeniu i zapadłym wyroku), wpływania na ich procesy decyzyjne w taki sposób, żeby skłonić do przestrzegania przepisów prawa<sup>1309</sup>. Świadomość orzeczenia wobec sprawcy wykroczenia drogowego zakazu prowadzenia pojazdów, może działać powściągająco, przyczyniać się do zapobiegania występowaniu tego typu zachowań w skali ogólnospołecznej. W doktrynie zwraca się uwagę, iż wykroczenia mimo że są czynami o mniejszej randze niż przestępstwa, to i w ich przypadku ważne znaczenie odgrywa zaspokojenie społecznego poczucia sprawiedliwości oraz kształtowanie świadomości prawnej społeczeństwa<sup>1310</sup>. Ugruntowanie przekonania, że naruszenia prawa spotykają się z szybką i odpowiednią reakcją ze strony aparatu władzy państwowej, może wpływać na pogłębianie ujemnej oceny zachowania sprawców wykroczeń<sup>1311</sup>. Obecnie neguje się prewencję generalną negatywną, jednakże elementy odstraszenia nie są obce prawu wykroczeń, gdy jest to potrzebne do powstrzymania potencjalnych sprawców od popełnienia poważnych wykroczeń<sup>1312</sup>. Widać to zwłaszcza w przypadku obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego w razie popełnienia wykroczenia z art. 87 § 1 k.w. oraz czynu określonego w art. 93 § 1 k.w.

W art. 33 § 2 k.w. został ujęty katalog okoliczności, które sąd bierze pod uwagę wymierzając karę lub środek karny sprawcy wykroczenia, zaliczając do tych okoliczności: rodzaj i rozmiar szkody wyrządzonej wykroczeniem, stopień winy, pobudki, sposób działania, stosunek do pokrzywdzonego, jak również właściwości, warunki osobiste i majątkowe sprawcy, jego stosunki rodzinne, sposób życia przed popełnieniem i zachowanie się po popełnieniu wykroczenia. Wyliczenie ujęte w treści art. 33 § 2 k.w. nie ma charakteru zamkniętego, o czym świadczy użyty zwrot „w szczególności”. Nie mniej jednak wymienione okoliczności chociaż zostały wskazane jedynie przykładowo, stanowią najważniejsze i najczęściej występujące w praktyce okoliczności, wpływające na jednostkowy wymiar kary

---

<sup>1309</sup> Por. B. Kurzepa, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 155; T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 113; T. Grzegorzczak, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 151-152; J. Bafia, (w:) J. Bafia, D. Egierska, I. Śmietanka, Kodeks wykroczeń..., s. 84; W. Kotowski, Kodeks wykroczeń..., s. 123.

<sup>1310</sup> M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 115.

<sup>1311</sup> A. Gubiński, Prawo wykroczeń..., s. 183-184.

<sup>1312</sup> A. Marek, Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)..., s. 99.



lub środka karnego. Nie można wykluczyć, że mogą zdarzyć się incydentalnie przypadki, gdy przy wymiarze zakazu prowadzenia pojazdów, brane będą pod uwagę również inne okoliczności od tych, które podano w art. 33 § 2 k.w.<sup>1313</sup>

W kodeksie wykroczeń poza ogólnymi dyrektywami wymiaru kary zostały wymienione najistotniejsze okoliczności, które wpływają na złagodzenie albo zaostrzenie represji wobec sprawców wykroczeń. Katalog tych okoliczności nie jest zamknięty (świadczy o tym użyty zwrot „w szczególności”), ma charakter przykładowy i pomocniczy<sup>1314</sup>. Zawiera jedynie listę obejmującą najważniejsze i najczęściej występujące w praktyce okoliczności<sup>1315</sup>, a przez to daje wskazówkę w przedmiocie oceny innych okoliczności, które nie zostały wymienione<sup>1316</sup>. Kodeks określa pięć okoliczności łagodzących (art. 33 § 3 pkt 1-5 k.w.) oraz aż siedem okoliczności obciążających (art. 33 § 4 pkt 2-3 i pkt 5-9 k.w.). Okoliczności te są na tyle typowe, że nie wnoszą w istocie nowych elementów<sup>1317</sup>. W doktrynie podkreśla się ich uniwersalny charakter, odpowiadający utwalonemu kryterium oceny ludzkich zachowań<sup>1318</sup>.

Do okoliczności łagodzących przepis art. 33 § 3 k.w. zalicza:

- 1) działanie sprawcy wykroczenia pod wpływem ciężkich warunków rodzinnych lub osobistych<sup>1319</sup>;
- 2) działanie sprawcy wykroczenia pod wpływem silnego wzburzenia wywołanego krzywdzącym stosunkiem do niego lub do innych osób<sup>1320</sup>;
- 3) działanie z pobudek zasługujących na uwzględnienie<sup>1321</sup>;

---

<sup>1313</sup> T. Grzegorzczak, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 152; W. Radecki, (w:) M. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń..., s. 321.

<sup>1314</sup> Por. M. Bojarski, Z. Świda, Podstawy materialnego i procesowego..., s. 112; M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 119; W. Radecki, (w:) M. Bojarski, W. Radecki, Kodeks wykroczeń..., s. 323.

<sup>1315</sup> A. Marek, Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)..., s. 102.

<sup>1316</sup> A. Gubiński, Prawo wykroczeń..., s. 190.

<sup>1317</sup> T. Bojarski, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 115.

<sup>1318</sup> T. Bojarski, Polskie prawo wykroczeń..., s. 124.

<sup>1319</sup> Okoliczność działania sprawcy wykroczenia pod wpływem ciężkich warunków rodzinnych lub osobistych należy rozumieć szeroko ujmując wszelkiego rodzaju przypadki występowania trudnej sytuacji życiowej sprawcy, w szczególności problemy finansowe rodziny sprawcy, które skłoniły go do podjęcia określonych form zachowań w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb egzystencjonalnych (np. kradzież artykułów spożywczych ze sklepu, bądź leku z apteki), ale także szczególny stan emocjonalny sprawcy wywołany utratą osób bliskich. Por. M. Bojarski, Z. Świda, Podstawy materialnego i procesowego..., s. 112; M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 119-120; T. Grzegorzczak, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 155.

<sup>1320</sup> Prawo wykroczeń usprawiedliwia sprawcę, którego gwałtowna reakcja emocjonalna przybierająca postać wykroczenia, została wywołana na skutek zachowania innej osoby, np. członka rodziny, kolegi, czy nawet osoby obcej. Działanie sprawcy nie może być przemyślane, ale powinno stanowić spontaniczną odpowiedź na przejawy krzywdzącego stosunku do niego lub do innych osób. Por. M. Bojarski, Z. Świda, Podstawy materialnego i procesowego..., s. 112.

<sup>1321</sup> Okoliczność działania z pobudek zasługujących na uwzględnienie została sformułowana bardzo ogólnie, nie sprecyzowano o jakie pobudki może chodzić, co pozwala sądowi orzekającemu na własną ich ocenę przy wydawaniu rozstrzygnięcia w konkretnej sprawie oraz uwzględnienie tych, które faktycznie na to zasługują. Przy dokonywaniu takiej oceny sąd powinien się kierować powszechnie akceptowanymi ocenami etycznymi i wynikającymi z nich odczuciami społecznymi. Pobudki są przeżyciami psychicznymi, jakie skłoniły sprawcę do

- 4) prowadzenie przez sprawcę nienagannego życia przed popełnieniem wykroczenia i wyróżnianie się spełnianiem obowiązków, zwłaszcza w zakresie pracy<sup>1322</sup>;
- 5) przyczynienie się lub staranie się sprawcy o przyczynienie się do usunięcia szkodliwych następstw swego czynu<sup>1323</sup>.

Zgodnie z art. 33 § 4 k.w. uwzględnia się przy wymiarze kary lub środka karnego jako okoliczności obciążające:

- 1) działanie sprawcy w celu osiągnięcia bezprawnej korzyści majątkowej<sup>1324</sup>;
- 2) działanie w sposób zasługujący na szczególne potępienie<sup>1325</sup>;
- 3) uprzednie ukaranie sprawcy za podobne przestępstwo lub wykroczenie<sup>1326</sup>;

---

popełnienia wykroczenia, a które nie spotykają się ze społeczną dezaprobatą. Chodzi zatem o działanie ukierunkowane, podjęte w związku z dobrymi intencjami. W doktrynie do kategorii pobudek zasługujących na uwzględnienie zalicza się działanie, która wynika z uczucia litości, miłości, krzywdy, sprawiedliwości itd. Por. M. Bojarski, Z. Świda, *Podstawy materialnego i procesowego...*, s. 112.

<sup>1322</sup> Chodzi o sposób zachowania sprawcy przed popełnieniem wykroczenia, który polega na przestrzeganiu porządku prawnego. Nienaganny tryb życia sprowadza się przede wszystkim do stwierdzenia uprzedniej niekaralności sprawcy, który dotychczas nie był karany za wykroczenie, ani tym bardziej za przestępstwo. Wyszczególniony warunek spełniania obowiązków, zwłaszcza w zakresie pracy, w obecnym ustroju społeczno-gospodarczym stracił na aktualności. Zmieniły się bowiem kryteria oceny tzw. zdyscyplinowania społecznego, do których czasach PRL-u zaliczano obowiązek pracy zarobkowej. Obecnie brak stałego zatrudnienia nie powinien być raczej postrzegany jako okoliczność obciążająca. Pracę postrzega się nie jako ogólnospołeczny obowiązek, ale biorąc pod uwagę wysoki wskaźnik bezrobocia jako swego rodzaju przywilej. Sąd powinien pozytywnie odnieść się do aktywności sprawcy w zakresie poszukiwania pracy, gdyż zachowanie takie świadczy o postawie godnej aprobaty. Z kolei za okoliczność obciążającą należy uznać niewywiązywanie się przez sprawcę z ciężących na nim obowiązków rodzinnych i alimentacyjnych. Por. M. Bojarski, Z. Świda, *Podstawy materialnego i procesowego...*, s. 112-113; M. Budyn-Kulik, (w:) *Kodeks wykroczeń...*, s. 119.

<sup>1323</sup> Okoliczność przyczynienia się lub starania się sprawcy o przyczynienie się do usunięcia szkodliwych następstw swego czynu, tradycyjnie wpływa na złagodzenie represji karnej wobec sprawcy czynu zabronionego. Dotyczy sytuacji, gdy występuje tzw. czynny żal polegający na uzewnętrznionej samokrytyce sprawcy, który widząc naganność swojego czynu, podejmuje się naprawienia lub przynajmniej próby (niekoniecznie udanej) naprawienia wywołanego już skutku tego czynu. Sprawca w ten sposób okazuje skruchę, czego wyrazem może być także przeproszenie pokrzywdzonego. Por. J. Bafia, (w:) J. Bafia, D. Egierska, I. Śmietanka, *Kodeks wykroczeń...*, s. 88; M. Budyn-Kulik, (w:) *Kodeks wykroczeń...*, s. 119.

<sup>1324</sup> Chodzi o działanie ukierunkowane, podjęte w celu uzyskania nienależnego przysporzenia majątkowego albo pomniejszenia strat lub kosztów. Ustawodawca na gruncie kodeksu karnego w art. 115 § 4 określa, że korzyścią majątkową jest korzyść zarówno dla siebie, jak i dla kogo innego. Takie ujęcie należy zaakceptować także w prawie wykroczeń. Por. T. Grzegorzczak, (w:) *Kodeks wykroczeń...*, s. 156; M. Bojarski, Z. Świda, *Podstawy materialnego i procesowego...*, s. 113.

<sup>1325</sup> Okoliczność działania w sposób zasługujący na szczególne potępienie ujęto ogólnie, ma charakter ocenny, dzięki czemu sąd w odniesieniu do konkretnej sprawy może ustalić czy szczególne potępienie powinno być wyrażone, a w efekcie uwzględnione jako okoliczność obciążająca, która wpływa na zaostrzenie odpowiedzialności sprawcy. Wyrażenie potępienia może dotyczyć samego działania sprawcy, nacechowanego np. okrucieństwem, złośliwością czy nieliczeniem się z powszechnie akceptowanymi wartościami. Zachowanie sprawcy wykroczenia musi aby uznać za działanie zasługujące na szczególne potępienie musi być wyjątkowo naganne oraz wzbudzać w społecznej ocenie skrajnie negatywne reakcje. Chodzi w szczególności o zachowanie brutalne, perfidne, podstępne, czy też bezwzględne. Por. M. Budyn-Kulik, (w:) *Kodeks wykroczeń...*, s. 122.

<sup>1326</sup> Jest to swoista recydywa ogólna, stanowiąca szczególną okoliczność obciążającą znajdującą uzasadnienie w bezskuteczności dotychczas zastosowanych środków reakcji na czyn zabroniony. Nie chodzi jednak o sam fakt popełnienia wykroczenia, ale popełnienie wykroczenia podobnego do popełnionego wcześniej przestępstwa lub wykroczenia. Zgodnie z art. 47 § 2 k.w. za przestępstwa i wykroczenia podobne uważa się przestępstwa i wykroczenia należące do tego samego rodzaju; przestępstwa i wykroczenia z zastosowaniem przemocy lub groźby jej użycia albo przestępstwa popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej. Por. M. Bojarski, Z. Świda, *Podstawy materialnego i procesowego...*, s. 114.

- 4) chuligański charakter wykroczenia;
- 5) działanie pod wpływem alkoholu, środka odurzającego lub innej podobnie działającej substancji lub środka<sup>1327</sup>;
- 6) popełnienie wykroczenia na szkodę osoby bezradnej lub osoby, której sprawca powinien okazać szczególne względy<sup>1328</sup>;
- 7) popełnienie wykroczenia we współdziałaniu z małoletnim.

Jeżeli sąd stwierdzi, że zaistniała chociażby jedna z okoliczności wymienionych w § 3 lub § 4 art. 33 k.w., to nie może jej w żadnym razie pominąć w procesie decydowania o wymiarze zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1329</sup>. W sprawach o wykroczenia komunikacyjne wiele z okoliczności ujętych jako łagodzące albo zaostrzające odpowiedzialność sprawcy, nie będzie miało raczej zastosowania z uwagi na specyfikę tych czynów. Otwarty charakter katalogu okoliczności, o których mowa w art. 33 § 3 lub 4 k.w., pozwala w kontekście konkretnej sprawy na uwzględnienie także innych (niż określone w ustawie) okoliczności. Okoliczności obciążające nie powodują nadzwyczajnego obostrzenia kary lub środka karnego<sup>1330</sup>, nie pozwalają zatem na wymierzenie zakazu prowadzenia pojazdów powyżej jego górnej granicy wymiaru określonej w art. 29 § 1 k.w. Stwierdzenie występowania okoliczności obciążającej daje jedynie możliwość orzeczenia zakazu o zakresie temporalnym ustalonym na poziomie zbliżonym do maksymalnej granicy czasowej tego środka karnego, tj. 3 lat. Podobnie okoliczności łagodzące nie skutkują zastosowaniem instytucji nadzwyczajnego złagodzenia kary, tym samym nadal wykluczone będzie orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów poniżej dolnej granicy przewidzianej przez ustawę, chociaż sąd w

---

<sup>1327</sup> Stanowi okoliczność wpływającą na zaostrzenie odpowiedzialności sprawcy wykroczenia niezależnie od ilości zażytego środka. Działanie pod wpływem alkoholu przemawia za obostrzeniem wymiaru kary lub środka karnego tylko wtedy, gdy przyczyną popełnienia czynu przez sprawcę był alkohol. Pojęcie, o którym mowa w art. 33 § 3 pkt 7 k.w. nie jest tożsame ze stanem nietrzeźwości czy stanem po użyciu alkoholu, które zostały zdefiniowane w ustawie o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi. W doktrynie zauważa się, że działanie pod wpływem alkoholu należy rozumieć szeroko, tj. obejmując nim sprawców, którzy w chwili dokonywania wykroczenia byli w stanie nietrzeźwości lub stanie po użyciu alkoholu, jak i tych, którzy wprawdzie byli trzeźwi, ale działali pod wpływem tzw. głodu alkoholowego. Por. M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 122; A. Gubiński, Prawo wykroczeń..., s. 198; M. Bojarski, Z. Świda, Podstawy materialnego i procesowego..., s. 115.

<sup>1328</sup> Kodeks wykroczeń piętnuje popełnienie wykroczenia na szkodę osoby bezradnej, tzn. osoby, która ze względu na wiek, stan zdrowia, bądź też pewne cechy osobowości nie radzi sobie z otaczającą rzeczywistością. Chodzi w szczególności o osobę niepełnosprawną fizycznie albo upośledzoną umysłową (obiektywna bezradność), ale także o taką osobę, która z powodu zależności finansowej lub emocjonalnej nie potrafi się przeciwstawić (subiektywna bezradność). Do odrębnej kategorii należy osoba, której sprawca powinien okazać szczególne względy. Z reguły jest to osoba najbliższa, ale także może nią być osoba, wymagająca z jakiś innych powodów okazania przez sprawcę „szczególnych względów”, a zatem np. szacunku czy wdzięczności. Por. M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 122.

<sup>1329</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, D. Egierska, I. Śmietanka, Kodeks wykroczeń..., s. 89; B. Kurzepa, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 156.

<sup>1330</sup> T. Grzegorzczak, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 156.

takim przypadku powinien zastosować zakaz w łagodniejszym wymiarze, tzn. zbliżonym bardziej do minimalnego (niż do maksymalnego) okresu, na jaki można orzec ten środek karny, tj. 6 miesięcy.

W sytuacji występowania okoliczności, które należą do ustawowych znamion danego wykroczenia, nie mogą one w zasadzie być traktowane jako okoliczności wpływające na zaostrzenie lub złagodzenie kary albo środka karnego, gdyż już zostały uwzględnione przez samego ustawodawcę przy określaniu ustawowego zagrożenia. Wyjątek stanowią okoliczności podlegające stopniowaniu co do nasilenia, co do jakości lub nagromadzenia<sup>1331</sup>. Sąd Najwyższy wskazał, iż elementy stanu faktycznego, wchodzące w skład ustawowych znamion przestępstwa, mogą być uznane za okoliczności mające wpływ na wymiar kary wyłącznie wtedy, gdy mają charakter stopniowalny. Będzie to miało miejsce w szczególności wtedy, gdy w znacznym zakresie będą one odbiegać od dopuszczalnych norm (np. wysoki próg nietrzeźwości sprawcy wypadku, rażące przekroczenie dopuszczalnej prędkości)<sup>1332</sup>. Okolicznością obostrzającą przy kształtowaniu wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów w razie popełnienia wykroczenia określonego w art. 87 § 1a k.w., będzie wysoki wskaźnik intoksykacji alkoholem, znacznie przekraczający dolną granicę stanu nietrzeźwości, np. gdy zawartość alkoholu wykryta we krwi sprawcy wyniosła 2,5 promila.

---

<sup>1331</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, D. Egierska, I. Śmietanka, Kodeks wykroczeń..., s. 89; M. Budyn-Kulik, (w:) Kodeks wykroczeń..., s. 115.

<sup>1332</sup> Wyrok SN z dnia 4.10.2013 r., IV KK 136/13, KZS 2014, nr 1, poz. 18.

## **Rozdział VIII.**

### **Zakaz prowadzenia pojazdów w orzecznictwie sądów w latach 1999-2014 w świetle danych statystycznych**

#### **§1. Metoda badań**

Uzupełnienie rozważań o charakterze dogmatyczno-prawnym stanowią badania praktyki stosowania prawa w zakresie środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów. Poza analizą tekstu prawnego, a także integralnie z nią związaną analizą dorobku naukowego przedstawicieli doktryny prawa karnego oraz analizą orzecznictwa, niezbędne okazało się wykorzystanie innych metod badawczych<sup>1333</sup>. Ukazanie funkcjonowania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów w praktyce wymiaru sprawiedliwości wymagało zastosowania metody statystycznej. Równocześnie dokonano analizy dorobku naukowego innych autorów, którzy zaprezentowali wyniki badań dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów.

Materiał badawczy stanowiły dane statystyczne Ministerstwa Sprawiedliwości za lata 1999-2014, które umożliwiły dokonanie analizy rozmiarów prawomocnych skazań za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w sprawach, w których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów. Dane liczbowe przedstawiające ilościowe tendencje w orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów zostały zamieszczone w opracowanych samodzielnie tabelach statystycznych. Okres obejmujący lata 1999-2014 jest wystarczająco długi do podjęcia analizy praktyki stosowania zakazu prowadzenia pojazdów i oceny wpływu zmian legislacyjnych na praktykę wymiaru sprawiedliwości. Pozwoliło to na ocenę roli środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów w polityce karnej państwa w zakresie zwalczania i zapobiegania przestępczości w komunikacji.

#### **§2. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany obok kar**

##### **1. Zakres orzekania zakazu prowadzenia pojazdów**

W doktrynie problem częstotliwości orzekania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów stanowił przedmiot badań kilku autorów. Pierwszą próbę ukazania funkcjonowania zakazu prowadzenia pojazdów w orzecznictwie sądów w okresie obowiązywania kodeksu karnego z 1997 r. podjęła K. Łucarz. Badania tej autorki objęły lata 1990-2000, a zatem

---

<sup>1333</sup> Na temat pojęcia metody badawczej por. J. Sztumski, Wstęp do metod i technik badań społecznych, Katowice 1995, s. 60 i 68.

ostatnie lata orzekania zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie kodeksu karnego z 1969 r. oraz dwa pierwsze pełne lata obowiązywania nowej kodyfikacji karnej<sup>1334</sup>. Zaprezentowane wyniki badań ukazały obraz praktyki orzeczniczej w zakresie stosowania zakazu prowadzenia pojazdów znacząco odbiegający od współczesnego. Wyniki badań wskazywały, że liczba orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów obok kar w latach 1999-2000 jest niewielka, a w dodatku zaznaczył się spadek częstotliwości stosowania tego środka karnego. Zdaniem K. Łucarz badania empiryczne pokazały, że nowa regulacja ustawowa zakazu prowadzenia pojazdów wcale nie wpłynęła w istotny sposób na praktykę jego stosowania. Jednocześnie autorka postulowała, żeby „praktyka sądowa w większym stopniu dostrzegała bezsprzeczne walory tego środka karnego w zwalczaniu przestępczości komunikacyjnej i w szerszym zakresie korzystała z możliwości fakultatywnego, a także samoistnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów”<sup>1335</sup>.

Warto zwrócić uwagę na obraz orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w świetle danych statystycznych za lata 1985-2008, który przedstawiła Z. Sienkiewicz. W prezentacji wyników swoich badań autorka podkreśliła zasadniczy wzrost stosowanych zakazów prowadzenia pojazdów począwszy od 2001 r., spowodowany wejściem w życie ustawy nowelizacyjnej z 14.4.2000 r., która dokonała kryminalizacji bezwypadkowego prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.)<sup>1336</sup>. Do podobnych wniosków doszedł również T. Szymanowski, który ustalił, że w 2008 r. w porównaniu do 1990 r. i 1997 r. nastąpił dynamiczny wzrost liczby orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów. Wspomniany autor przyczynę wzrostu częstotliwości stosowanych zakazów prowadzenia pojazdów dostrzegał przede wszystkim w dwóch czynnikach: w zmianach legislacyjnych polegających na wprowadzeniu przestępstwa określonego w art. 178a k.k., a także w ogromnym wzroście liczby samochodów osobowych zarejestrowanych w Polsce<sup>1337</sup>.

---

<sup>1334</sup> Na temat roli kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów w polityce karnej sądów w okresie obowiązywania regulacji kodeksu karnego z 1969 r. (lata 1970-1987), a także w polityce orzeczniczej kolegiów do spraw wykroczeń zob. R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, Warszawa 1990, s. 70-78.

<sup>1335</sup> K. Łucarz, *Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej*, Wrocław 2005, s. 270-279 i 288.

<sup>1336</sup> Z. Sienkiewicz, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie*, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 611-613; *taż*, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej*, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 699-701.

<sup>1337</sup> T. Szymanowski, *Polityka karna w Polsce współczesnej w świetle przepisów prawa i danych empirycznych*, (w:) *System Prawa Karnego. Tom 1. Zagadnienia ogólne*, red. A. Marek, Warszawa 2010, s. 256-259; *tenże*, *Przestępczość i polityka karna w Polsce w świetle faktów i opinii społeczeństwa w okresie transformacji*, Warszawa 2012, s. 138-168.

Obszerne badania dotyczące praktyki orzekania środków karnych, w tym zakazu prowadzenia pojazdów, przeprowadziła M. Melezini<sup>1338</sup>. Badania tej autorki obejmowały lata 1999-2011, a więc okres 12 lat obowiązywania kodeksu karnego z 1997 r. Według ustaleń M. Melezini od 2001 r. nastąpił ogromny wzrost częstotliwości orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, który utrzymywał się na podobnym poziomie do 2011 r. Nie ma potrzeby referowania w całości wyników tych badań, gdyż pogłębiona analiza funkcjonowania zakazu prowadzenia pojazdów w praktyce wymiaru sprawiedliwości uzupełniona o dane liczbowe za lata 2012-2014, będzie przedmiotem dalszych rozważań w niniejszym rozdziale. Warto jednak zwrócić uwagę na interesujące informacje, jakie dostarczyły przeprowadzone przez M. Melezini badania ankietowe w grupie osób zajmujących się prawem karnym, a dotyczące oceny celowości dalszego występowania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze. W świetle wyników tych badań większość teoretyków prawa karnego (65,9 %) opowiedziała się za rezygnacją z możliwości orzekania środków karnych „na zawsze”. Z kolei inne podejście w tej materii mieli praktycy prawa, bowiem 71,7 % sędziów oraz 78,8 % prokuratorów, wskazywało na potrzebę utrzymania możliwości orzekania środków karnych „na zawsze”<sup>1339</sup>.

Analizę wyników badań praktyki wymiaru sprawiedliwości należy zacząć od przedstawienia roli, jaką w polityce karnej odgrywa zakaz prowadzenia pojazdów orzekany obok kar. Zakres stosowania tego środka karnego na tle ogólnej liczby skazań prezentuje tabela 1.

---

<sup>1338</sup> Por. M. Melezini, Środki karne jako instrument polityki kryminalnej, Białystok 2013, s. 167-225; też, Zakaz prowadzenia pojazdów w świetle danych statystycznych 1999-2011, (w:) Zagadnienia teorii i nauczania prawa karnego. Kara łączna. Księga Jubileuszowa Profesora Marii Szewczyk, red. W. Górski, P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Warszawa 2013, s. 266-282; też, Kary i środki karne orzekane przez sądy powszechne w świetle danych statystycznych za lata 2002 i 2010, (w:) Problemy wymiaru sprawiedliwości karnej. Księga Jubileuszowa Profesora Jana Skupińskiego, red. A. Błachnio-Parzych, Warszawa 2013, s. 1075-1091; też, Środki karne orzekane obok kar w praktyce sądowej (wstępne wyniki badań), (w:) Państwo prawa i prawo karne. Księga Jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla, t. 2, red. P. Kardas, T. Sroka, W. Wróbel, Warszawa 2012, s. 871-890; też, Znaczenie środków karnych w polityce karnej, (w:) Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga Jubileuszowa Profesora Mariana Filara, t. 2, red. A. Adamski, J. Bojarski, P. Chrzczonowicz, M. Leciak, Toruń 2012, s. 362-387.

<sup>1339</sup> Zob. M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 233-234, 254-256 i 283.

**Tabela 1.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony obok kar na tle ogólnej liczby skazań w latach 1999-2014

Rok	Skazani ogółem		Zakazy prowadzenia pojazdów	
	l.b.	%	l.b.	%
1999	207492	100	4132	2,0
2000	222815	100	3643	1,6
2001	315013	100	73026	23,2
2002	365326	100	109787	30,1
2003	415933	100	128328	30,8
2004	513410	100	147282	28,7
2005	504281	100	160070	31,7
2006	462937	100	153848	33,2
2007	426377	100	154194	36,2
2008	420729	100	141100	33,5
2009	415272	100	147043	35,4
2010	432891	100	148028	34,2
2011	423464	100	144613	34,1
2012	408107	100	137803	33,8
2013	353208	100	100924	28,6
2014	295353	100	68261	23,1

Dane liczbowe ujęte w tabeli 1 uwidaczniają zakres stosowania zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego obok kar. Na przestrzeni lat 1999-2014 w orzecznictwie polskich sądów zachodziły istotne zmiany. W początkowym okresie obowiązywania kodeksu karnego z 1997 r., obejmującym lata 1999-2000, udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego obok kar wśród ogółu skazanych utrzymywał się na bardzo niskim poziomie nieprzekraczającym 2 %. Zakres orzekania zakazu prowadzenia pojazdów obok kar uległ zasadniczej zmianie w 2001 r., gdy udział tego środka karnego powiększył się do 23,2 %. W kolejnych latach częstotliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów obok kar jeszcze bardziej zwiększyła się. Przełożyło się to na ogólny wzrost udziału tego środka karnego, który w latach 2002-2012 stanowił przeciętnie 31-35 % ogółu skazań. W tym okresie średnio wobec co trzeciego skazanego za przestępstwo orzeczono obok kary środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Dwa ostatnie analizowane lata (2013-2014) cechuje tendencja spadkowa w zakresie liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar. Udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego obok kar w tym okresie zmniejszył się bowiem z 33,8 % w 2012r. do 28,6 % w 2013 r. i do 23,1 % w 2014 r.

Praktyka stosowania zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego obok kar w latach 1999-2014 zdecydowanie nie była jednorodna. Poddając szczegółowej analizie dane liczbowe zamieszczone w tabeli 1 należy wyróżnić trzy zasadnicze przedziały czasowe. W pierwszym okresie zakaz prowadzenia pojazdów orzekano na podstawie pierwotnego brzmienia kodeksu



karnego z 1997 r. Okres ten cechował się stabilizacją ustawodawstwa karnego, przy czym trwał bardzo krótko, obejmując w całości 1999 r. oraz połowę 2000 r. Drugi okres rozpoczął się 15 lipca 2000 r. wraz z wejściem w życie ustawy nowelizacyjnej z 14.4.2000 r. i trwał do 2012 r.<sup>1340</sup> Był to okres związany z licznymi zmianami legislacyjnymi w prawie karnym, które w większości zmierzały do poprawy bezpieczeństwa ruchu komunikacyjnego, a ich skutkiem było stopniowe zaostrzenie odpowiedzialności karnej nietrzeźwych sprawców przestępstw komunikacyjnych. Trzeci okres, obejmujący lata 2013-2014, był związany z wejściem w życie ustawy nowelizacyjnej z 27.9.2013 r., która uchyliła art. 178a § 2 k.k., przewidujący przestępstwo prowadzenia innego pojazdu niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Okres ten cechował się odejściem od nadmiernego represjonowania sprawców tego czynu, których odpowiedzialność została zrjonalizowana<sup>1341</sup>.

W dwóch pierwszych pełnych latach od chwili wejścia w życie kodeksu karnego z 1997 r., zakaz prowadzenia pojazdów orzekano rzadko. Wprowadzenie nowej regulacji ustawowej zakazu prowadzenia pojazdów doprowadziło do istotnego zmniejszenia zakresu jego stosowania. W 1999 r. sądy orzekły zakaz prowadzenia pojazdów obok kar wobec 4132 skazanych. Liczba orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów obok kar znacząco zmalała w porównaniu do 1997 r., w którym wynosiła 6048<sup>1342</sup>. W 2000 r. nadal utrzymywała się tendencja spadkowa, bowiem orzeczono zaledwie 3643 zakazy prowadzenia pojazdów.

Istotny wpływ na częstotliwość stosowania zakazu prowadzenia pojazdów miały wprowadzane zmiany przepisów kodeksowych. Najważniejsza z nich została dokonana na mocy ustawy nowelizacyjnej z 14.4.2000 r., która ustanowiła podstawy orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze (art. 42 § 3 lub 4 k.k.), a ponadto wprowadziła nowy typ przestępstwa, polegający na bezwypadkowym prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.). Rozszerzenie zakresu kryminalizacji na ten rodzaj zachowań spowodowało skokowy wzrost liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar. Popełnienie przestępstwa z art. 178a § 1 lub 2

---

<sup>1340</sup> Por. M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 180.

<sup>1341</sup> Prowadzenie pojazdu niemechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka z dniem 9 listopada 2013 r. stało się wykroczeniem przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, które zostało stypizowane w art. 87 § 1a k.w. Popełnienie tego czynu wiąże się jedynie z możliwością orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, obejmującego pojazdy inne niż mechaniczne (art. 87 § 4 k.w.). Zakaz prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń orzeka się przy tym w miesiącach lub latach, na okres od 6 miesięcy do 3 lat, a zatem w granicach znacznie niższych od przewidzianych w kodeksie karnym.

<sup>1342</sup> Bliżej na ten temat zob. K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 272-274; Z. Sienkiewicz, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i środki karne..., s. 612-613; też, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji..., s. 699-700; T. Szymanowski, Polityka karna w Polsce..., s. 258-259.

k.k. z uwagi na przepis art. 42 § 2 k.k. w pierwotnym brzmieniu, wiązało się z obowiązkiem orzeczenia zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych lub pojazdów mechanicznych określonego rodzaju. W 2001 r. orzeczono 73026 zakazów prowadzenia pojazdów. W przeciągu zaledwie jednego roku liczba orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów skokowo wzrosła o prawie 70 tysięcy, co było związane ze wspomnianą kryminalizacją prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.). W 2002 r. liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar zwiększyła się do 109787. W kolejnych latach można było zaobserwować w zakresie stosowania zakazu prowadzenia pojazdów dalszą tendencję wzrostową, bowiem w 2003 r. ten środek karny orzeczono wobec 128328 skazanych, zaś w 2004 r.- 147282. W całym analizowanym okresie (1999-2014) najwięcej zakazów prowadzenia pojazdów orzeczono w 2005 r., kiedy to zastosowano 160070 takich środków karnych.

Lata 2006-2012 charakteryzowały się stabilizacją pod względem częstotliwości orzekania zakazów prowadzenia pojazdów, które stosowano przeciętnie wobec 141-154 tysięcy skazanych w stosunku rocznym. Wpływ na obraz praktyki wymiaru sprawiedliwości w tym okresie mogły mieć zmiany wprowadzone przez dwie nowelizacje z 2010 r., które zaostrzyły odpowiedzialność karną za przestępstwa komunikacyjne. W wyniku wejścia w życie ustawy nowelizacyjnej z 12.2.2010 r. zmodyfikowano orzekanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze (art. 42 § 3 k.k.), przekształcając dotychczasowy fakultatywny tryb orzekania tego środka karnego na względnie obligatoryjny. Wspomniana nowelizacja wprowadziła również kwalifikowany typ przestępstwa prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 4 k.k.), w razie popełnienia którego aktualizuje się obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów. Warto również wspomnieć o zmianie brzmienia art. 42 § 2 k.k. dokonanej na mocy ustawy nowelizacyjnej z 25.11.2010 r., która przez usunięcie słowa „mechaniczny”, doprowadziła do rozszerzenia ustawowego zakresu orzekania obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów na wszelkie pojazdy albo pojazdy określonego rodzaju.

W latach 2013-2014 częstotliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów obok kar uległa wyraźnemu zmniejszeniu. W 2013 r. zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono wobec 100924 skazanych. Nie był to jednak koniec tendencji spadkowej, bowiem w 2014 r. liczba orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów zmniejszyła się do 68261. Zmniejszenie zakresu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w latach 2013-2014 było uwarunkowane zmianami normatywnymi wprowadzonymi ustawą nowelizacyjną z 27.9.2013 r., na mocy

której uchylono dotychczasowy art. 178a § 2 k.k. Wyłączenie z zakresu kryminalizacji bezwypadkowego prowadzenia pojazdu innego niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, tj. jednego z najczęściej popełnianych przestępstw komunikacyjnych, za które orzekano obligatoryjnie zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju, wpłynęło na wyraźny spadek liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar. W 2014 r., tj. po upływie pełnego roku od momentu wejścia w życie ustawy nowelizacyjnej z 27.9.2013 r., w porównaniu do poprzednich lat liczba zakazów prowadzenia pojazdów drastycznie spadła i po raz pierwszy od 2001 r. ukształtowała się na poziomie poniżej 100 tysięcy.

Warto zwrócić uwagę, że przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stanowią specyficzną grupę czynów. Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego w układzie sytuacyjnym człowiek- droga- pojazd na pierwsze miejsce wysuwa się człowiek. Właśnie zachowania poszczególnych użytkowników dróg zdecydowanie odbijają się na stanie bezpieczeństwa ruchu. Z danych liczbowych udostępnionych przez Komendę Główną Policji<sup>1343</sup> wynika, że w ostatnim dziesięcioleciu najwięcej wypadków drogowych i ich ofiar odnotowano w 2007 r., zaś w latach 2008-2010 liczba wypadków drogowych spadała aż do 2011 r., kiedy to zanotowano ponowny wzrost. Od 2012 r. można zaobserwować systematyczny spadek wypadków drogowych i ich ofiar. Wbrew powszechnej opinii nietrzeźwość nie stanowi głównej przyczyny wypadków drogowych. Nietrzeźwi uczestnicy ruchu w 2014 r. spowodowali 2579 wypadków, czyli zaledwie 7,4 % wszystkich wypadków drogowych. Wymaga podkreślenia faktu, iż w 2014 r. w porównaniu do 2013 r. nastąpił spadek liczby wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami o 15,1 %. Podobnie w 2014 r. w odniesieniu do poprzedniego roku odnotowano zmniejszenie się liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości) o 21974 osoby. Do głównych przyczyn wypadków drogowych należą m.in. nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu oraz niedostosowanie się do warunków ruchu. Szczególną grupę kierowców stanowią osoby młode pomiędzy 18 a 24 rokiem życia, które są bardziej skłonne do brawurowej i niebezpiecznej jazdy. Sprawcami wypadków drogowych zazwyczaj byli kierowcy- w 2014 r. aż 82,1 % wypadków powstało z winy kierowców. Należy jednak zwrócić uwagę, że sprawcami wypadków drogowych mogą stać się także inni uczestnicy ruchu, w tym piesi i pasażerowie. Zakaz prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 1, 2 i 3 k.k.

---

<sup>1343</sup> Zob. Komenda Główna Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2014 r., Warszawa 2015.

może być orzekany nie tylko wobec osób prowadzących pojazdy, ale także innych uczestników ruchu komunikacyjnego. Niestety dane statystyczne Ministerstwa Sprawiedliwości dotyczące orzekania zakazów prowadzenia pojazdów nie zawierają informacji na temat statusu osób, wobec których zastosowano te zakazy. Nie wiadomo zatem dokładnie jak duży procent wśród nich stanowili kierowcy oraz pozostali uczestnicy ruchu.

Zakaz prowadzenia pojazdów jest związany wyłącznie z określoną grupą czynów-przestępstwami przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Należy w związku z tym poddać analizie dane statystyczne ukazujące liczbę skazań za przestępstwa komunikacyjne na tle ogólnej liczby prawomocnych skazań osób dorosłych w latach 1999-2014, które prezentuje tabela 2.

**Tabela 2.** Prawomocne skazania za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji na tle ogólnej liczby skazań w latach 1999-2014

Rok	Skazania ogółem		Skazania za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji	
	l.b.	%	l.b.	%
1999	207492	100	11459	5,5
2000	222815	100	10436	4,7
2001	315013	100	85789	27,2
2002	365326	100	124522	34,1
2003	415933	100	140360	33,7
2004	513410	100	159051	31,0
2005	504281	100	166056	32,9
2006	462937	100	156001	33,7
2007	426377	100	149555	35,1
2008	420729	100	134754	32,0
2009	415272	100	136434	32,9
2010	432891	100	134645	31,1
2011	423464	100	138485	32,7
2012	408107	100	133113	32,6
2013	353208	100	100118	28,3
2014	295353	100	71861	24,3

Z analizy danych statystycznych zamieszczonych w tabeli 2 wynika, że liczba skazań za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji początkowo nie była wysoka, bowiem w 1999 r. wyniosła 11459, zaś w 2000 r.- 10436. W rezultacie udział skazań za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w latach 1999-2000 przeciętnie kształtował się na poziomie 5 %. Znacząca zmiana nastąpiła w 2001 r., kiedy liczba skazań za przestępstwa komunikacyjne wyniosła 85789, zatem w ciągu jednego roku zwiększyła się ponad ośmiokrotnie. Wpłynęło to na dynamiczny wzrost udziału skazań za przestępstwa komunikacyjne, który w 2001 r. osiągnął poziom 27,2 %. W kolejnych latach liczba skazań za

przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji systematycznie wzrastała, co było wynikiem zwiększającej się liczby skazań za przestępstwa z art. 178a k.k.<sup>1344</sup> W 2002 r. liczba skazań za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji po raz pierwszy przekroczyła 100 tysięcy, osiągając wówczas wielkość 124522. Najwyższą liczbę skazań za przestępstwa komunikacyjne odnotowano w 2005 r.- 166056. W okresie obejmującym lata 2002-2012 udział skazań za przestępstwa komunikacyjne utrzymywał się na stabilnym poziomie kształtującym się w granicach 31-35 %. Wynika z tego, że przeciętnie co trzeci skazany za przestępstwo był sprawcą przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Znamienne są dwa ostatnie analizowane lata, w których liczba skazań za przestępstwa komunikacyjne gwałtownie spadła. W 2013 r. liczba skazań za tego rodzaju przestępstwa wyniosła 100118, zaś w 2014 r. zmniejszyła się do 71861. Jednocześnie udział skazań za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji zmniejszył się do poziomu 28,3 % w 2013 r. oraz 24,3 % w 2014 r. Było to związane z wspomnianą wcześniej kontrawencjonalizacją bezwypadkowego prowadzenia innego pojazdu niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 2 k.k.).

**Tabela 3.** Liczba skazań za przestępstwo z art. 178a k.k. na tle ogólnej liczby skazań za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w latach 2001-2014

Rok	Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji							
	Ogółem		art. 178a § 1 k.k.		art. 178a § 2 k.k.		art. 178a § 4 k.k.	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
2001	85789	100	41905	48,8	33718	39,3	X	
2002	124522	100	62362	50,1	52256	42,0	X	
2003	140360	100	64860	46,2	65050	46,3	X	
2004	159051	100	71162	44,7	74456	46,8	X	
2005	166056	100	73175	44,1	79985	48,2	X	
2006	156001	100	68657	44,0	76460	49,0	X	
2007	149555	100	70866	47,4	67945	45,4	X	
2008	134754	100	68367	50,7	54285	40,3	X	
2009	136434	100	74056	54,3	51800	38,0	X	
2010	134645	100	73105	54,3	51078	38,0	1174	0,9
2011	138485	100	69171	49,9	50997	36,8	10039	7,2
2012	133113	100	62412	46,9	50361	37,8	12527	9,4
2013	100118	100	55792	55,7	25879	25,8	11444	11,4
2014	71861	100	52724	73,4	1521	2,1	11133	15,5

<sup>1344</sup> Por. m.in. J. Błachut, Wpływ wprowadzenia art. 178a k.k. na obraz zjawiska przestępczości i prawno-karnej reakcji na nią, (w:) Nauki penalne wobec problemów współczesnej przestępczości. Księga Jubileuszowa z okazji 70. rocznicy urodzin Profesora Andrzeja Gaberle, red. K. Krajewski, Warszawa 2007, s. 387-395; M. Melezini, Polityka karna sądów powszechnych w okresie obowiązywania nowej kodyfikacji karnej, (w:) Pozbawienie wolności- funkcje i koszty. Księga Jubileuszowa Profesora Teodora Szymanowskiego, red. A. Rzepliński, I. Rzeplińska, M. Niełacna, P. Wiktorska, Warszawa 2013, 334-343.

Dane liczbowe zamieszczone w tabeli 3 pokazują, że wśród wszystkich skazań za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji dominowały skazania za przestępstwo określone w art. 178a § 1 lub 2 k.k. W pierwszym okresie obejmującym lata 2001-2002 najczęstsze były skazania za przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.). Z kolei w latach 2003-2006 pierwsze miejsce pod względem częstotliwości skazań zajmowało przestępstwo prowadzenia pojazdu innego niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 2 k.k.). Rekordowy był 2005 r., w którym liczba skazań za to przestępstwo osiągnęła wielkość 79985. W latach 2006-2014 ponownie najwięcej skazań wśród przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji dotyczyło skazań za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k., a ich udział w poszczególnych latach systematycznie wzrastał, kształtując się na poziomie mieszczącym się w granicach 47-73 %. W związku z uchynieniem przestępstwa określonego w art. 178a § 2 k.k. niekwestionowanym liderem wśród wszystkich skazań za przestępstwa komunikacyjnie stało się przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.). Należy ponadto zwrócić uwagę na rosnącą liczbę skazań za przestępstwo z art. 178a § 4 k.k. W latach 2010-2014 udział skazań za przestępstwo z art. 178a § 4 k.k. stopniowo zwiększał się z poziomu 0,9 % w 2010 r. do 15,5 % w 2014 r.

Można zasadnie przypuszczać, że skoro najczęściej dochodziło do skazań za przestępstwa określone w art. 178a k.k., to właśnie z nimi wiązała się także największa liczba orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów. Dane statystyczne dotyczące zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo z art. 178a k.k. w latach 2001-2014 przedstawia tabela 4<sup>1345</sup>.

---

<sup>1345</sup> Dane statystyczne zamieszczone w tabeli 4 oraz następnych tabelach, przedstawiających praktykę wymiaru sprawiedliwości w zakresie stosowania zakazu prowadzenia pojazdów, mają ogólny charakter, tzn. dotyczą zarówno zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego obok kar (kumulatywnie), jak i w innych formach prawnych. Należy jednak podkreślić, iż zakaz prowadzenia pojazdów w innych formach występuje znacznie rzadziej, np. w 2011 r. na 144613 orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów tylko w 1768 przypadkach zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono tytułem środka probacyjnego.

**Tabela 4.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony w związku ze skazaniem za przestępstwo z art. 178a k.k. w latach 2001-2014

Rok	Zakazy prowadzenia pojazdów ogółem		Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony za przestępstwo określone w :					
			art. 178a § 1 k.k.		art.178a § 2 k.k.		art. 178a § 4 k.k.	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
2001	73026	100	37632	51,5	30528	41,8	X	
2002	109787	100	55099	50,2	47847	43,6	X	
2003	128328	100	58649	45,7	60852	47,4	X	
2004	147282	100	65291	44,3	69014	46,9	X	
2005	160070	100	68300	42,7	78548	49,1	X	
2006	153848	100	64492	41,9	73794	48,0	X	
2007	154194	100	67695	43,9	68918	44,7	X	
2008	141100	100	65940	46,7	56363	40,0	X	
2009	147043	100	72162	49,1	54668	37,2	X	
2010	148028	100	71637	48,4	54449	36,8	1146	0,8
2011	144613	100	68307	47,2	51523	35,6	9933	6,9
2012	137803	100	61864	44,9	50136	36,4	12399	9,0
2013	100924	100	54539	54,0	25484	25,3	11168	11,1
2014	68261	100	52511	76,9	1512	2,2	11063	16,2

Dane liczbowe zawarte w tabeli 4 pokazują wyraźną dysproporcję występującą między liczbą zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwa z art. 178a k.k. a liczbą zakazów zastosowanych za pozostałe przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Łącznie w latach 2001-2005 zakazy prowadzenia pojazdów orzeczone za przestępstwo z art. 178a § 1 i 2 k.k. stanowiły ponad 90 % wszystkich orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów. Najistotniejszą rolę odgrywał zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony za przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.). W latach 2001-2002 udział zakazu orzeczonego za ten rodzaj przestępstwa wynosił ponad 50 %, zaś w latach 2003-2012 oscylował w granicach 42-49 %. Liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. systematycznie zwiększała się, bo o ile w 2001 r. wynosiła 37632, o tyle już w 2002 r. osiągnęła wielkość 55099. W okresie obejmującym lata 2004-2012 liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych w związku ze skazaniem za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. przekraczała 60 tysięcy. Najwięcej zakazów prowadzenia pojazdów za to przestępstwo orzeczono w 2009 r.- 72162 oraz 2010 r.- 71637. W kolejnych latach liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. zaczęła się stopniowo zmniejszać, aż w 2014 r. osiągnęła wielkość 52511. Należy jednak zwrócić uwagę, że wbrew tendencji malejącej udział tego zakazu w latach 2013-2014 znacząco wzrósł do poziomu 54 % w 2013 r. oraz 76,9 % w 2014 r.

W latach 2001-2013 drugie miejsce pod względem częstotliwości stosowania zajmował zakaz prowadzenia pojazdów orzekany za przestępstwo prowadzenia innego pojazdu niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 2 k.k.). Analizując dane liczbowe z tabeli 4 można zauważyć, iż od 2001 r. liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwo z art. 178a § 2 k.k. systematycznie zwiększała się, bowiem w 2001 r. takich zakazów orzeczono 30528, zaś w 2002 r.- 47847, a w 2003 r.- 60852. W okresie obejmującym lata 2004-2007 udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo z art. 178a § 2 k.k. był najwyższy, kształtując się na poziomie oscylującym wokół 45-49 %. Kolejne lata (2008-2012) charakteryzowały się stabilizacją w zakresie stosowania zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo z art. 178a § 2 k.k., którego udział zmniejszył się i mieścił się w granicach 36-37 %. W 2013 r. liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwo z art. 178a § 2 k.k. osiągnęła wielkość 25484, czyli dwukrotnie zmalała w porównaniu do 2012 r., kiedy zastosowano 50136 takich zakazów. Jednocześnie udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo z art. 178a § 2 k.k. skokowo zmniejszył się do poziomu 25,3 % w 2013 r., a następnie do 2,2 % w 2014 r.<sup>1346</sup>

Wpływ na praktykę orzeczniczą związaną ze stosowaniem środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów miało także wejście w życie ustawy nowelizacyjnej z 12.2.2010 r., która m.in. wprowadziła art. 178a § 4 k.k., przewidujący przestępstwo, polegające na prowadzeniu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego pojazdu mechanicznego po wcześniejszym skazaniu za prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo za przestępstwo określone w art. 173, 174, 177 lub art. 355 § 2 k.k. popełnione w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo w okresie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo. Charakter prawny art. 178a § 4 k.k. jest niejasny. W postanowieniu z dnia 19.1.2012 r.<sup>1347</sup> Sąd Najwyższy stwierdził, że art. 178a § 4 k.k. cechuje niejednorodny charakter normatywny, łącząc w sobie zarówno instytucję nadzwyczajnego złagodzenia kary, jak i kwalifikowany typ czynu zabronionego. W doktrynie część autorów traktuje art. 178a § 4 k.k. jako przepis określający

<sup>1346</sup> Na dane liczbowe z lat 2013-2014 miała wpływ ustawa nowelizacyjna z 27.9.2013 r., która doprowadziła do usunięcia z regulacji kodeksu karnego przestępstwa prowadzenia innego pojazdu niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 2 k.k.).

<sup>1347</sup> Postanowienie SN z dnia 19.1.2012 r., I KZP 22/11, OSNKW 2012, nr 1, poz. 6 z glosami aprobującymi M. Małeckiego, CzPKiNP 2012, nr 1, s. 163-178 oraz D. Mieczkowskiej, Ius Novum 2012, nr 3, s. 266-275, a także częściowo krytyczną R.A. Stefańskiego, OSP 2012, nr 5, s. 327-330. Na ten temat zob. ponadto R.A. Stefański, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego za 2012 r., Ius Novum 2013, nr 1, s. 136-143.



okoliczności wpływające na zaostrzenie odpowiedzialności karnej<sup>1348</sup>. Należy przychylić się jednak raczej do ostatniego stanowiska, w myśl którego w art. 178a § 4 k.k. zawarto kwalifikowany typ przestępstwa<sup>1349</sup> i w dalszych rozważaniach będzie rozpatrywany właśnie w takim kontekście.

Dane ujęte w tabeli 4 pokazują, że liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwo z art. 178a § 4 k.k. systematycznie zwiększała się. W 2010 r. stwierdzono 1146 zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwo z art. 178a § 4 k.k., zaś w 2011 r.- 9933 oraz w 2012 r.- 12399. W latach 2013-2014 liczba takich zakazów nieznacznie spadła z 11168 w 2013 r. do 11063 w 2014 r. Niemniej należy podkreślić, iż w latach 2010-2014 udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego w związku ze skazaniem za przestępstwo z art. 178a § 4 k.k. stopniowo zwiększał się z poziomu 0,8 % w 2010 r. do 16,2 % w 2014 r. Przedstawione dane liczbowe, ukazujące skalę orzekania zakazu prowadzenia pojazdów za przestępstwo z art. 178a § 4 k.k., są bardzo niepokojące w kontekście nowego brzmienia art. 42 § 3 k.k., nadanego ustawą nowelizacyjną z 20.3.2015 r. W aktualnie obowiązującym stanie prawnym w razie skazania za przestępstwo z art. 178a § 4 k.k. zakaz prowadzenia pojazdów orzeka się dożywotnio. Przewidziany w art. 42 § 3 k.k. zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych ma względnie obligatoryjny charakter i jest orzekany dożywotnio. Obowiązek orzekania dożywotniego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych wobec sprawców przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. jest nieracjonalny, biorąc pod uwagę, iż mamy do czynienia z bezskutkowym

---

<sup>1348</sup> Por. W. Wróbel, Opinia prawna z 2.10.2009 r. o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny (druk sejmowy Nr 2115); tenże, Opinia o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw dotyczącym zaostrzenia odpowiedzialności karnej za niektóre przestępstwa komunikacyjne, KKKPK VI-400-8-14; K. Krajewski, Opinia z 29.9.2009 r. w przedmiocie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny z 28.4.2009 r. (druk sejmowy Nr 2115); M. Małecki, Charakter prawny art. 178a § 4 k.k., PnD 2011, nr 8, s. 34; tenże Przepis określony w art. 178a § 4 k.k. Uwagi de lege lata, PnD 2013, nr 10, s. 13-23; tenże, Normatywna zawartość art. 178a § 4 k.k. W odpowiedzi na kilka uwag prof. R.A. Stefańskiego, PnD 2014, nr 1, s. 5013; J. Piórkowska-Flieger, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. T. Bojarski, Warszawa 2016, s. 487.

<sup>1349</sup> Por. R.A. Stefański, Surowsze karanie nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, PnD 2010, nr 5, s. 17; tenże, Ustawowe zaostrzenie represji..., s. 11; tenże, Przepis określony w art. 178a § 4 k.k., PiP 2010, nr 9, s. 60-62; tenże, Kilka uwag na kanwie artykułu M. Małeckiego „Przepis określony w art. 178a § 4 k.k. Uwagi de lege lata”, PnD 2013, nr 11, s. 25-28; tenże, Przepisy przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, (w:) System prawa karnego. Tom 8. Przepisy przeciwko państwu i dobrom zbiorowym, red. L. Gardocki, Warszawa 2013, s. 394-400; tenże, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 1017-1018; tenże, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 1005-1009; I. Kosierb, Zmiany nowelizacyjne zaostrzające odpowiedzialność karną za bezskutkowe prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości i ich ocena, PnD 2013, nr 6, s. 22; P. Nowak, Charakter normatywny art. 178a § 4 k.k. oraz art. 244 k.k. a zatarcie skazania, PnD 2013, nr 8, s. 13-19; R. Citowicz, (w:) Kodeks karny. Komentarz. Część szczególna. Tom I, red. M. Królikowski, R. Zawłocki, Warszawa 2013, s. 425-426; M. Leciak, Odpowiedzialność karna za przestępstwa komunikacyjne (cz. 1), Pal. 2011, nr 9-10, s. 100.

przestępstwem z abstrakcyjnego narażenia dobra prawnego na niebezpieczeństwo<sup>1350</sup>. W konsekwencji sądy dostrzegając nadmierną represyjność orzeczenia dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów wobec sprawców przestępstwa z art. 178a § 4 k.k., prawdopodobnie w większym zakresie będą korzystały z określonej w art. 42 § 3 *in fine* k.k. klauzuli „wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami”.

**Tabela 5.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony za przestępstwo wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) na tle ogólnej liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar w latach 1999-2014

Rok	Ogółem		art. 177 § 1 k.k.		art. 177 § 2 k.k.		art. 177 § 1 i 2 k.k. w zw. z art. 178 k.k.	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
1999	4132	100	903	21,9	1138	27,5	1758	42,5
2000	3643	100	856	23,5	1098	30,1	1568	43,0
2001	73026	100	1247	1,7	1208	1,7	1156	1,6
2002	109787	100	796	0,7	992	0,9	1749	1,6
2003	128328	100	765	0,6	1001	0,8	1744	1,4
2004	147282	100	899	0,6	1356	0,9	1990	1,4
2005	160070	100	693	0,4	1217	0,8	2028	1,3
2006	153848	100	617	0,4	997	0,6	1570	1,0
2007	154194	100	617	0,4	943	0,6	1475	1,0
2008	141100	100	731	0,5	1110	0,8	1735	1,2
2009	147043	100	579	0,4	943	0,6	1527	1,0
2010	148028	100	464	0,3	797	0,5	1361	0,9
2011	144613	100	407	0,3	747	0,5	1176	0,8
2012	137803	100	364	0,3	743	0,5	1097	0,8
2013	100924	100	359	0,4	618	0,6	909	0,9
2014	68261	100	496	0,7	627	0,9	557	0,8

W pierwszych dwóch pełnych latach obowiązywania kodeksu karnego z 1997 r. zakaz prowadzenia pojazdów orzekano przede wszystkim za przestępstwo wypadku komunikacyjnego. W latach 1999-2000 zakaz prowadzenia pojazdów najczęściej był stosowany za przestępstwo wypadku komunikacyjnego związanego ze stanem nietrzeźwości, stanem pod wpływem środka odurzającego albo zbiegnięciem z miejsca zdarzenia (art. 177 § 1 i 2 k.k. w zw. z art. 178 k.k.), z udziałem oscylującym wokół 43 %. W tym okresie duży udział miał również zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony wobec trzeźwych sprawców wypadków komunikacyjnych. Z danych liczbowych zawartych w tabeli 5 wynika, że w latach

<sup>1350</sup> Bliżej na ten temat por. R.A. Stefański, Opinia na temat poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw z dnia 7 lipca 2014 r. (druk sejmowy nr 2586), Biuro Analiz Sejmowych, Opinia zlecona z dnia 4 września 2014 r.; tenże, Środki karne po nowelizacji w 2015 roku, red. R.A. Stefański, Warszawa 2016, s. 239-240; A. Sakowicz, Opinia prawna na temat projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2486) z dnia 25 września 2014 r.; W. Wróbel, Opinia o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw dotyczącej zaostrożenia odpowiedzialności karnej za niektóre przestępstwa komunikacyjne, KKPK VI-400-8-14.

1999-2000 więcej zakazów prowadzenia pojazdów orzeczono w związku ze skazaniem za przestępstwo wypadku komunikacyjnego z następstwem w postaci śmierci innej osoby albo ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu (art. 177 § 2 k.k.), z udziałem kształtującym się na poziomie 27-30 %. Z kolei udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo wypadku komunikacyjnego niepociągającego poważnych skutków (art. 177 § 1 k.k.), mieścił się wówczas w granicach 22-23 %<sup>1351</sup>.

W 2001 r. mimo ogólnego wzrostu liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwo wypadku komunikacyjnego (art. 177 § 1 lub 2 k.k.), jego udział skokowo zmniejszył się do poziomu 1,7 %. W latach 2002-2014 udział zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwo wypadku drogowego (art. 177 § 1 lub 2 k.k.) kształtował się na bardzo niskim poziomie, tj. oscylującym w granicach 0,3-0,9 %. Nadal można było zaobserwować, że liczba zakazów prowadzenia pojazdów była wyższa w przypadku skazywania za przestępstwo z art. 177 § 2 k.k. W 2014 r. orzeczono 627 zakazów prowadzenia pojazdów za przestępstwo wypadku komunikacyjnego z art. 177 § 2 k.k., zaś 496 za wypadek komunikacyjny określony w art. 177 § 1 k.k. Większa częstotliwość stosowania środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów przy skazywaniu za przestępstwo z art. 177 § 2 k.k., zapewne wiązała się ze skutkami wypadku komunikacyjnego w postaci śmierci innej osoby lub poważnego uszczerbku na jej zdrowiu. W latach 2001-2014 udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo wypadku komunikacyjnego związanego ze stanem nietrzeźwości, stanem pod wpływem środka odurzającego albo zbiegnięciem z miejsca zdarzenia (art. 177 § 1 i 2 k.k. w zw. z art. 178 k.k.), oscylował w granicach 0,8-1,6 %. Warto zwrócić uwagę, że liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za taki wypadek komunikacyjny w latach 2010-2014 systematycznie zmniejszała się i w 2014 r. wyniosła 557. Przedstawione dane liczbowe nie są przypadkowe, ale znajdują odzwierciedlenie w ogólnej tendencji spadkowej w zakresie liczby wypadków drogowych popełnionych przez nietrzeźwych kierowców<sup>1352</sup>.

---

<sup>1351</sup> Zob. K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 275-277.

<sup>1352</sup> Por. Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2013 roku, s. 263; Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2014 roku, s. 253.

**Tabela 6.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony za przestępstwo z art. 173 k.k. i art. 174 k.k. na tle ogólnej liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar w latach 1999-2014

Rok	Ogółem		art. 173 § 2 k.k.		art. 174 § 1 k.k.		art. 174 § 2 k.k.	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
1999	4132	100	3	0,1	4	0,1	-	
2000	3643	100	1	0,0	1	0,0	1	0,0
2001	73026	100	2	0,0	7	0,0	-	
2002	109787	100	4	0,0	7	0,0	2	0,0
2003	128328	100	3	0,0	4	0,0	2	0,0
2004	147282	100	3	0,0	6	0,0	3	0,0
2005	160070	100	1	0,0	16	0,0	2	0,0
2006	153848	100	4	0,0	21	0,0	4	0,0
2007	154194	100	-	0,0	44	0,0	3	0,0
2008	141100	100	10	0,0	31	0,0	-	0,0
2009	147043	100	11	0,0	11	0,0	3	0,0
2010	148028	100	5	0,0	6	0,0	2	0,0
2011	144613	100	5	0,0	9	0,0	1	0,0
2012	137803	100	8	0,0	5	0,0	3	0,0
2013	100924	100	8	0,0	8	0,0	1	0,0
2014	68261	100	8	0,0	15	0,0	2	0,0

Analiza danych liczbowych zamieszczonych w tabeli 6 pokazuje, że zakaz prowadzenia pojazdów za przestępstwo z art. 173 k.k. i art. 174 k.k. orzeka się w jednostkowych przypadkach. Na tle ogólnej liczby orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów w latach 1999-2014 udział zakazów zastosowanych w razie skazania za wskazane przestępstwa komunikacyjne w zasadzie nie był widoczny. Wynika to z wyjątkowego charakteru przestępstwa spowodowania katastrofy w komunikacji (art. 173 k.k.) albo bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy (art. 174 k.k.). Niewielka liczba skazań za te szczególne rodzaje przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji przekłada się na marginalne znaczenie zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego wobec sprawców tych czynów.

Ogólna liczba pojazdów silnikowych zarejestrowanych w Polsce systematycznie wzrasta. Przykładowo w 2004 r. wynosiła ona ponad 16,7 mln, zaś w 2013 r. przekroczyła 25,6 mln. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w końcu 2013 r. osiągnęła wartość 19,4 mln i była wyższa o 3,4 % niż w 2012 r.<sup>1353</sup> W przeliczeniu na 1000 mieszkańców przypadały 504 samochody osobowe. Wraz z zauważalnym wzrostem liczby pojazdów na polskich drogach w zasadzie powinna również zwiększyć się liczba

<sup>1353</sup> Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej GUS za rok 2014, s. 447.

niebezpiecznych zdarzeń komunikacyjnych. Tymczasem coraz większa liczba samochodów nie przekłada się na zwielokrotnienie liczby popełnianych przestępstw komunikacyjnych, w szczególności wypadków drogowych, których poziom w 2014 r. w porównaniu do poprzednich lat uległ obniżeniu. Na poprawę bezpieczeństwa ruchu ma wpływ wiele różnorodnych czynników o charakterze obiektywnym, w tym m.in. poziom infrastruktury drogowej. Warto wskazać, iż długość autostrad w Polsce ulega stopniowemu zwiększeniu, na koniec 2015 r. wyniosła łącznie 1553,2 km<sup>1354</sup>. Nie ulega wątpliwości, że działania Policji w postaci zintensyfikowanych kontroli drogowych oraz ogólnokrajowych akcji ukierunkowanych na wyłapywanie nietrzeźwych kierowców także przynoszą pozytywne rezultaty.

Podsumowując dotychczasowe rozważania należy zauważyć, iż począwszy od 2001 r. zakaz prowadzenia pojazdów orzekany obok kar był środkiem reakcji karnej bardzo często wykorzystywanym w praktyce orzeczniczej sądów. Zaprezentowane dane pozwalają na sformułowanie wniosku, iż zakaz prowadzenia pojazdów orzekany obok kar pełni niezwykle doniosłą rolę w polityce karnej. Skala stosowania tego środka karnego w praktyce wymiaru sprawiedliwości jest ogromna. Łącznie w latach 2001-2014 zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono wobec 1811374 skazanych. Trzeba mieć na uwadze, że za tą liczbą kryją się poszczególne przypadki osób, które na skutek popełnionego przestępstwa komunikacyjnego zostały wykluczone na pewien okres, a niekiedy nawet „na zawsze”, z udziału w ruchu w charakterze prowadzących wszystkie albo określone rodzaje pojazdów.

Częstotliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów była związana ze zmianami legislacyjnymi, które miały przełożenie na zakres stosowania tego środka karnego. Ustawodawca niewątpliwie dostrzega rolę zakazu prowadzenia pojazdów jako istotnego instrumentu polityki karnej, związanego ze zwalczaniem i zapobieganiem przestępczości w komunikacji, o czym świadczą liczne nowelizacje, których przedmiotem było unormowanie tego środka karnego w kodeksie karnym. W okresie obejmującym lata 2013-2014 liczba orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów zmniejszyła się, co było spowodowane nie tylko dekryminalizacją prowadzenia innego pojazdu niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 2 k.k.), ale również innymi czynnikami, w tym m.in. odnotowanym spadkiem liczby wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców oraz liczby ujawnionych osób, które prowadziły pojazdami pod wpływem alkoholu.

---

<sup>1354</sup> Dane GDDKiA.

W tym kontekście zastrzeżenia mogą budzić represyjne zmiany wprowadzone przez ustawę nowelizacyjną z 20.3.2015 r., które uzasadniano tym, że „mimo podejmowania licznych działań liczba prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwości wciąż utrzymuje się na wysokim poziomie, stwarzając zagrożenie dla bezpieczeństwa w komunikacji”. Wydaje się, iż zaostrzenie przepisów prawa karnego nie stanowi najlepszego sposobu na poprawę stanu bezpieczeństwa w komunikacji. W piśmiennictwie słusznie zauważa się, iż „kara nie jest najważniejszym środkiem zmierzającym do obniżenia stanu przestępczości z art. 178a k.k.”<sup>1355</sup>, a także podkreśla się, że pomimo wprowadzonych zmian legislacyjnych, zwłaszcza na mocy ustawy z 14.4.2000 r., liczba skazanych za przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, wciąż jest wysoka. Ujawniona liczba tego rodzaju przestępstw zależy bowiem w znacznym stopniu od sprawności działań Policji, a przy odpowiedniej mobilizacji sił policyjnych może gwałtownie wzrosnąć, niezależnie od wprowadzania nawet drakońskich kar<sup>1356</sup>.

Obecnie alkohol jest powszechnie dostępny, można go kupić nawet na stacjach benzynowych. Całkowite wyeliminowanie zjawiska przestępczości komunikacyjnej z udziałem nietrzeźwych kierowców jest w związku z tym niemożliwe do zrealizowania. Zawsze znajdzie się grupa osób, która podejmie ryzyko prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, zwłaszcza, że liczba pojazdów na polskich drogach systematycznie wzrasta. Osiągnięcie pożądanego efektu prewencyjnego wobec osób pozostających w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego za pomocą represji karnej jest z wielu przyczyn trudne. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż sprawca, podejmując decyzję o prowadzeniu pojazdu w stanie odurzenia alkoholem lub inną substancją psychoaktywną, może ze względu na swój stan bagatelizować ryzyko związane z prowadzeniem pojazdu, opierając się na znikomym prawdopodobieństwie wykrycia przestępstwa, a także niewielkiej obawie (lub w ogóle jej braku) przed konsekwencjami prawnokarnymi<sup>1357</sup>. Trzeba poszukiwać innych skuteczniejszych metod zwalczania zjawiska nietrzeźwości w ruchu komunikacyjnym. W tym kontekście ważne znaczenie odgrywają częste kontrole drogowe, które urealniają prawdopodobieństwo wykrycia przestępstwa z art. 178a k.k. oraz czynią nieuchronnym poniesienie odpowiedzialności karnej za ten czyn.

---

<sup>1355</sup> R.A. Stefański, Ustawowe zaostrzenie represji za przestępstwa komunikacyjne, Prok. i Pr. 2010, nr 7-8, s. 25.

<sup>1356</sup> Ibidem, s. 26.

<sup>1357</sup> Zob. J. Szumski, Kilka uwag kryminologicznych o karze zakazu prowadzenia pojazdów, PiP 1990, nr 2, s. 104; M. Melezni, Zakaz prowadzenia pojazdów w świetle danych..., s. 282.

Charakterystyka roli zakazu prowadzenia pojazdów w polityce karnej nie byłaby kompletna bez zwrócenia szczególnej uwagi na problem częstotliwości orzekania tego środka karnego na tle ogólnej liczby zastosowanych środków karnych. Warto również zbadać, jak w poszczególnych latach wyglądał stosunek ilościowy zakazu prowadzenia pojazdów do innych orzeczonych rodzajów środków karnych. Dane liczbowe na temat zakazu prowadzenia pojazdów na tle innych środków karnych orzeczonych obok kar w latach 1999-2014 zostały zamieszczone w tabeli 7.

**Tabela 7.** Zakaz prowadzenia pojazdów na tle innych środków karnych orzeczonych obok kar w latach 1999-2014

ŚRODKI KARNE	ROK									
	1999		2000		2001		2002		2003	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
Ogółem	37903	100	36725	100	108863	100	132776	100	154439	100
Pozbawienie praw publicznych	724	1,9	340	0,9	193	0,2	81	0,1	60	0,0
Zakaz zajmowania określ. stanowiska	402	1,1	316	0,9	304	0,3	340	0,3	332	0,2
Zakaz wykonywania określ. zawodu	172	0,5	179	0,5	184	0,2	208	0,2	202	0,1
Zakaz prowadzenia określ. działalności gospodarczej	77	0,2	95	0,3	102	0,1	117	0,1	146	0,1
Zakaz prowadzenia działalności zw. z wychowaniem, leczeniem, edukacją małoletnich lub z opieką nad nimi	X		X		X		X		X	
Obowiązek powstrzymania się od przebywania w określ. środowiskach lub miejscach	X		X		X		X		X	
Zakaz kontaktowania się z określ. osobami	X		X		X		X		X	
Zakaz zbliżania się do określ. osób	X		X		X		X		X	
Zakaz opuszczania określ. miejsca pobytu bez zgody sądu	X		X		X		X		X	
Zakaz wstępu na imprezę masową	X		X		X		X		X	
Zakaz wstępu do ośrodków gier i uczestnictwa w grach hazardowych	X		X		X		X		X	
Nakaz opuszczenia lokalu zajmowanego wspólnie z pokrzywdzonym	X		X		X		X		X	

Zakaz prowadzenia pojazdów	4132	10,9	3643	9,9	73026	67,1	109787	82,7	128328	83,1
Przepadek:										
- przedmiotów	4150	10,8	4464	12,1	5522	5,1	6010	4,5	7109	4,6
- korzyści	X		X		X		X		-	
Obowiązek naprawienia szkody lub zadośćuczynienia za doznaną krzywdę	283	0,7	214	0,6	223	0,2	147	0,1	237	0,2
Nawiązka	9321	24,6	9158	24,9	9970	9,0	8912	6,7	9405	6,1
Świadczenie pieniężne	533	1,4	529	1,4	6571	6,0	7080	5,3	8595	5,6
Podanie wyroku do publicznej wiadomości	23	0,1	18	0,0	49	0,0	38	0,0	23	0,0

ŚRODKI KARNE	ROK									
	2004		2005		2006		2007		2008	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
Ogółem	186872	100	196146	100	187645	100	239899	100	212144	100
Pozbawienie praw publicznych	71	0,0	59	0,0	35	0,0	26	0,0	34	0,0
Zakaz zajmowania określ. stanowiska	442	0,2	467	0,2	503	0,3	282	0,1	405	0,2
Zakaz wykonywania określ. zawodu	369	0,2	393	0,2	396	0,2	281	0,1	383	0,2
Zakaz prowadzenia określ. działalności gospodarczej	218	0,1	192	0,1	308	0,2	178	0,1	242	0,1
Zakaz prowadzenia działalności zw. z wychowaniem, leczeniem, edukacją małoletnich lub z opieką nad nimi	X		-		1	0,0	1	0,0	-	
Obowiązek powstrzymania się od przebywania w określ. środowiskach lub miejscach	X		-		-		1	0,0	4	0,0
Zakaz kontaktowania się z określ. osobami	X		-		5	0,0	10	0,0	7	0,0
Zakaz zbliżania się do określ. osób	X		-		-		-		-	
Zakaz opuszczania określ. miejsca pobytu bez zgody sądu	X		-		-		1	0,0	-	
Zakaz wstępu na imprezę masową	X		X		X		X		X	
Zakaz wstępu do ośrodków gier i uczestnictwa w grach hazardowych	X		X		X		X		X	
Nakaz opuszczenia lokalu zajmowanego wspólnie z pokrzywdzonym	X		X		X		X		X	



Zakaz prowadzenia pojazdów	147282	78,8	160070	81,6	153848	82,0	154194	64,3	141100	66,5
Przepadek:							9572	4,0	10551	5,0
- przedmiotów	9225	4,9	9103	4,6	9318	5,0	9037	94,4	8707	82,5
- korzyści	-		-				535	5,6	1844	17,5
Obowiązek naprawienia szkody lub zadośćuczynienia za doznaną krzywdę	333	0,2	251	0,1	77	0,0	276	0,0	178	0,0
Nawiązka	19718	10,6	17737	9,0	14498	7,7	19041	7,9	16601	7,8
Świadczenie pieniężne	9159	4,9	7197	4,7	4509	2,4	4735	2,0	4263	2,0
Podanie wyroku do publicznej wiadomości	57	0,0	669	0,3	4146	2,2	56041	23,4	38348	18,1

ŚRODKI KARNE	ROK											
	2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
Ogółem	207560	100	204297	100	194594	100	185898	100	197446	100	149929	100
Pozbawienie praw publicznych	22	0,0	15	0,0	22	0,0	16	0,0	14	0,0	12	
Zakaz zajmowania określ. stanowiska	334	0,2	362	0,2	339	0,2	315	0,2	294	0,1	285	0,2
Zakaz wykonywania określ. zawodu	341	0,2	362	0,2	264	0,1	276	0,1	248	0,1	186	0,1
Zakaz prowadzenia określ. działalności gospodarczej	206	0,1	194	0,1	198	0,1	195	0,1	279	0,1	231	0,2
Zakaz prowadzenia działalności zw. z wychowaniem, leczeniem, edukacją małoletnich lub z opieką nad nimi	-		4	0,0	6	0,0	3	0,0	5	0,0	9	0,0
Obowiązek powstrzymania się od przebywania w określ. środowiskach lub miejscach	2	0,0	7	0,0	20	0,0	20	0,0	11	0,0	35	0,0
Zakaz kontaktowania się z określ. osobami	34	0,0	404	0,2	516	0,3	693	0,4	664	0,4	752	0,5
Zakaz zbliżania się do określ. osób	-		-		-		-		-		-	
Zakaz opuszczania określ. miejsca pobytu bez zgody sądu	-		2	0,0	7	0,0	5	0,0	4	0,0	3	0,0
Zakaz wstępu na imprezę masową	-		9	0,0	233	0,1	513	0,3	470	0,2	431	0,3
Zakaz wstępu do ośrodków gier i uczestnictwa w	X		-		1	0,0	1	0,0	2	0,0	3	0,0

grach hazardowych												
Nakaz opuszczenia lokalu zajmowanego wspólnie z pokrzywdzonym	X		11	0,0	106	0,1	174	0,1	138	0,1	188	0,1
Zakaz prowadzenia pojazdów	147043	70,8	148028	72,4	144613	75,1	137803	74,1	100924	51,1	68261	45,5
Przepadek:	10997	5,3	13383	6,6	13748	7,1	15231	8,2	21858	11,1	23503	15,7
- przedmiotów	8488	77,2	10031	74,9	10009	72,8	10637	69,8	17432	79,8	19545	83,2
- korzyści	2509	22,8	3352	25,1	3739	27,2	4594	30,2	4426	20,2	3958	16,8
Obowiązek naprawienia szkody lub zadośćuczynienia za doznaną krzywdę	159	0,1	196	0,1	183	0,0	2321	1,2	12050	6,1	11971	8,0
Nawiązka	16430	7,9	16091	7,9	15557	8,0	14701	7,9	13256	6,7	11698	7,8
Świadczenie pieniężne	3877	1,9	4115	2,0	3395	1,7	2973	1,6	38071	19,3	26783	17,9
Podanie wyroku do publicznej wiadomości	28139	13,6	21114	10,3	15386	7,9	12644	6,8	9158	4,7	5578	3,7

Dane liczbowe zaprezentowane w tabeli 7 obejmują lata 1999-2014, a więc okres 15 lat obowiązywania kodeksu karnego z 1997 r. Zakres i struktura orzeczonych środków karnych ulegały w tym czasie licznym zmianom. W pierwszych dwóch latach obowiązywania kodeksu karnego z 1997 r. udział zakazu prowadzenia pojazdów wśród ogółu orzeczonych środków karnych nie był szczególnie znaczący. W latach 1999-2000 najczęściej orzekanym środkiem karnym była nawiązka oraz przepadek przedmiotów. Zakaz prowadzenia pojazdów z udziałem 10,9 % w 1999 r. oraz 9,9 % w 2000 r., plasował się na trzecim w kolejności miejscu pod względem częstotliwości stosowania przez sądy. W doktrynie przyczynę takiego stanu rzeczy upatrywano w przesłankach orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, z którego można skorzystać nie w każdym w przypadku, a jedynie wówczas, gdy dochodzi do skazania sprawcy za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji<sup>1358</sup>.

W 2001 r. struktura środków karnych orzeczonych obok kar uległa zasadniczej zmianie. Warto podkreślić, iż zwiększyła się ogólna liczba środków karnych orzeczonych obok kar, która w 2001 r. wyniosła 108863, a zatem porównaniu do 2000 r., kiedy orzeczono obok kar łącznie 36725 środków karnych, wzrosła prawie trzykrotnie. W kolejnych latach środki karne orzekano coraz częściej. Powodem ogromnego wzrostu częstotliwości stosowania środków karnych obok kar były zmiany legislacyjne, związane przede wszystkim

<sup>1358</sup> Por. K. Łucarz, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 274.

z wejściem w życie postanowień ustawy nowelizacyjnej z 14.4.2000 r., które skutkowały istotnym zwiększeniem się liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar.

W latach 2001-2014 dominującym środkiem karnym wśród ogółu orzeczonych środków karnych obok kar był zakaz prowadzenia pojazdów. Należy podkreślić, iż zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony obok kar zajmował pierwsze miejsce pod względem częstotliwości stosowania wśród wszystkich innych środków karnych. Udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego obok kar wśród ogółu zastosowanych środków karnych w latach 2001-2014 nie był jednak jednolity. W 2001 r. osiągnął poziom 67,1 %, zaś w 2002 r. zwiększył się do 82,7 %. Największy udział zakazu prowadzenia pojazdów odnotowano w 2003 r.- 83,1 %. Kolejne lata (2004-2006) cechowały się nadal bardzo wysokim udziałem zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego obok kar, który kształtował się przeciętnie na poziomie przekraczającym 80 %. W 2007 r. udział zakazu prowadzenia pojazdów znacząco zmniejszył się do poziomu 64,3 %. Było to związane z rozszerzeniem przesłanek orzekania podania wyroku do publicznej wiadomości na mocy ustawy nowelizacyjnej z 27.7.2005 r., która wprowadziła możliwość stosowania przez sąd tego środka karnego w każdym przypadku, jeżeli uzna to za celowe, w szczególności ze względu na społeczne oddziaływanie skazania, o ile nie narusza to interesu pokrzywdzonego (art. 50 k.k.). W rezultacie środek karny w postaci podania wyroku do publicznej wiadomości zyskał na znaczeniu w 2007 r. z udziałem wynoszącym 23,4 %. Lata 2008-2012 cechowały się stabilizacją pod względem udziału zakazu prowadzenia pojazdów, który w tym okresie oscylował w granicach od 66,5 % do 75,1 %. Ostatnie analizowane lata (2013-2014) przyniosły skokowy spadek udziału zakazu prowadzenia pojazdów do poziomu 51,1 % w 2013 r. oraz 45,5 % w 2014 r. Zmniejszenie znaczenia zakazu prowadzenia pojazdów wśród ogółu środków karnych orzeczonych obok kar, było związane przede wszystkim z uchyleniem przestępstwa z art. 178a § 2 k.k., dokonany na mocy ustawy nowelizacyjnej z 27.9.2013 r.

Pozostałe środki karne odgrywały znacznie mniejszą rolę w polityce karnej niż zakaz prowadzenia pojazdów. Część z tych środków karnych, jak np. zakaz zbliżania się do określonych osób, nie znalazły w ogóle zastosowania. Z kolei inne wprowadzono, ale niezbyt często z uwagi na specyficzny charakter zachowań przestępnych, w przypadku dopuszczenia się których mogą zostać orzeczone. Do tej grupy środków karnych należy m.in. zakaz zajmowania wszelkich lub określonych stanowisk, wykonywania wszelkich lub określonych zawodów albo działalności, związanych z wychowaniem, edukacją, leczeniem małoletnich lub z opieką nad nimi, który wiąże się ściśle z popełnieniem przestępstwa przeciwko wolności seksualnej na szkodę małoletniego. Warto zwrócić uwagę na te środki

karne orzeczone obok kar, które w latach 2001-2014 plasowały się na drugim i kolejno dalszych miejscach po zakazie prowadzenia pojazdów.

Ważne znaczenie w strukturze środków karnych orzekanych obok kar zajmowała nawiązka. W latach 2001-2014 udział nawiązki wśród ogółu zastosowanych środków karnych obok kar przeciętnie kształtował się na poziomie 7-9 %. Największy udział nawiązki odnotowano w 2004 r., kiedy to wyniósł 10,6 %. Istotną rolę wśród orzekanych środków karnych odgrywał również przepadek (łącznie przedmiotów i korzyści majątkowych), którego udział w latach 2001-2009 mieścił się na poziomie bliskim 5 %. W latach 2010-2014 ten środek karny był orzekany wobec coraz większej liczby skazanych, a jego udział systematycznie wzrastał z 6,6 % w 2010 r. do 15,7 % w 2014 r.

Istotne znaczenie odgrywało również świadczenie pieniężne, które w latach 2001-2006 miało udział mieszczący się granicach od 4,7 % do 6,0 %. Z kolei w latach 2007-2012 można było zaobserwować spadek udziału świadczenia pieniężnego do poziomu oscylującego wokół 2 %. Warto jednak podkreślić, że w ostatnich latach (2013-2014) nastąpił wzrost udziału tego środka karnego odpowiednio do poziomu 19,3 % w 2013 r. i 17,9 % w 2014 r. Świadczenie pieniężne uplasowało się wówczas na drugim pod względem częstotliwości stosowania środkiem karnym orzekanym obok kar po zakazie prowadzenia pojazdów. Również udział obowiązku naprawienia szkody, który w latach 2001-2012 zwykle nie przekraczał 1 %, w 2013 r. zwiększył się do 6,1 %, a następnie do 8,0 % w 2014 r.

## 2. Tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów

W tabeli 8 zostały przedstawione dane liczbowe dotyczące wewnętrznej struktury zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar w latach 1999-2014.

**Tabela 8.** Struktura zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar w latach 1999-2014

Rok	Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony									
	Ogółem		fakultatywnie- w trybie art. 42 § 1 k.k.		obligatoryjnie- w trybie art. 42 § 2 k.k.		obligatoryjnie na zawsze/dożywotnio			
							w trybie art. 42 § 3 k.k.		w trybie art. 42 § 4 k.k.	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
1999	4132	100	1395	33,8	2737	66,2				
2000	3643	100	1320	36,2	2323	63,8				
2001	73026	100	9364	12,8	63662	87,2				
2002	109787	100	10309	9,4	99478	90,6				

<b>2003</b>	128328	100	17768	13,8	110560	86,2				
<b>2004</b>	147282	100	25777	17,5	121505	82,5				
<b>2005</b>	160070	100	32992	20,6	127078	79,4				
<b>2006</b>	153848	100	40206	26,1	113642	73,9				
<b>2007</b>	154194	100	54596	35,4	99594	64,6	4	0,0	-	
<b>2008</b>	141100	100	50022	35,5	91051	64,5	24	0,0	3	0,0
<b>2009</b>	147043	100	51902	35,3	95115	64,7	25	0,0	1	0,0
<b>2010</b>	148028	100	52536	35,5	95449	64,5	43	0,0	-	
<b>2011</b>	144613	100	16723	11,6	127764	88,3	124	0,1	2	0,0
<b>2012</b>	137803	100	5830	4,2	131845	95,7	126	0,1	2	0,0
<b>2013</b>	100924	100	3404	3,4	97420	96,5	99	0,1	1	0,0
<b>2014</b>	68261	100	1933	2,8	66219	97,0	108	0,2	1	0,0

Analizę danych liczbowych ujętych w tabeli 8 należy rozpocząć od przedstawienia znaczenia zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego fakultatywnie (art. 42 § 1 k.k.) wśród ogółu zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar. Warto podkreślić, iż podstawowe przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów zostały określone w art. 42 § 1 k.k. Przepis ten zakłada możliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju w razie skazania osoby uczestniczącej w ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w szczególności jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji. Pierwsza obserwacja danych zamieszczonych w tabeli 8 prowadzi do wysunięcia wniosku, że zakazy prowadzenia pojazdów w trybie fakultatywnym (art. 42 § 1 k.k.) orzekano zdecydowanie rzadziej niż w trybie obligatoryjnym (art. 42 § 2 k.k.). Należy również zauważyć, iż udział zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych fakultatywnie w latach 1999-2014 nie był ustabilizowany. W początkowym po wejściu w życie kodeksu karnego z 1997 r., tj. w latach 1999-2000, udział zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych fakultatywnie w trybie art. 42 § 1 k.k., utrzymywał się na podobnym poziomie, który mieścił się w granicach 34-36 %. W 2001 r. udział ten dynamicznie zmniejszył się o ponad połowę, osiągając wówczas poziom 12,8 %. Okazuje się, że nie był to koniec tendencji spadkowej, bowiem już w 2002 r. udział zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych fakultatywnie zmniejszył się do poziomu 9,4 %. W kolejnych latach (2003-2006) udział tego środka karnego systematycznie wrosła z 13,8 % w 2003 r. do 26,1 % w 2006 r. Lata 2007-2010 charakteryzowały się stabilizacją w zakresie orzekania zakazów prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 1 k.k., ze stosunkowo wysokim ich udziałem na poziomie wynoszącym średnio 35 %. W 2011 r. liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych fakultatywnie znacząco zmniejszyła się do poziomu 11,6 %. Gwałtowny spadek częstotliwości stosowania zakazów prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 1 k.k. w 2011 r. był spowodowany wejściem w życie ustawy nowelizacyjnej z 25.11.2010 r., która zmieniła pierwotne brzmienie

art. 42 § 2 k.k. Rozszerzono zakres stosowania obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego na podstawie art. 42 § 2 k.k., umożliwiając objęcie nim poza pojazdami mechanicznymi także innych pojazdów. W latach 2012-2014 następowało dalsze zmniejszanie się udziału zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych fakultatywnie. W tym okresie ich znaczenie wśród ogółu orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów obok kar stało się wręcz marginalne. W 2012 r. udział zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych fakultatywnie osiągnął poziom równy 4,2 %, zaś w kolejnych latach jeszcze bardziej zmniejszył się do 3,4 % w 2013 r. oraz 2,8 % w 2014 r. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany fakultatywnie dotyczy przede wszystkim sprawców wypadków w komunikacji. Zanik orzekania zakazów prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 1 k.k. może świadczyć o pewnej poprawie stanu bezpieczeństwa w komunikacji. Dane udostępnione przez Komendę Główną Policji pokazują, że w 2014 r. nastąpił istotny spadek liczby wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami. Większość sprawców takich wypadków była trzeźwa, a tryb fakultatywny orzekania zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju umożliwia podjęcie przez sąd racjonalnej decyzji, która może także polegać na rezygnacji z zastosowania tego środka karnego w danym konkretnym przypadku.

Z danych liczbowych zamieszczonych w tabeli 8 wynika, że w latach 1999-2014 wśród ogółu zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar dominowały zakazy prowadzenia pojazdów orzeczone obligatoryjnie w trybie art. 42 § 2 k.k. W pierwszych dwóch latach obowiązywania kodeksu karnego z 1997 r. (1999-2000), udział tych zakazów kształtował się na poziomie 64-66 %. W latach 2001-2006 można było zaobserwować istotny wzrost znaczenia zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obligatoryjnie, których udział powiększył się do 74-91 %. Było to następstwem zmian legislacyjnych, jakie wprowadziła ustawa nowelizacyjna z 14.4.2000 r. Okres od 2007 r. do 2010 r. charakteryzował się spadkiem liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obligatoryjnie. W ciągu tych czterech analizowanych lat występowała stabilizacja pod względem udziału zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych na podstawie art. 42 § 2 k.k., bowiem kształtował się on na poziomie 64-65 %. W latach 2011-2014 udział zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obligatoryjnie na podstawie art. 42 § 2 k.k. znacząco zwiększył się do poziomu 88-97 %. Warto zwrócić uwagę na 2014 r., w którym orzeczono 66219 zakazów prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 2 k.k. i zaledwie 1933 zakazy prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 1 k.k. Dysproporcja między liczbą zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych w trybie fakultatywnym oraz w trybie obligatoryjnym jest ogromna. W 2014 r. udział zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych na podstawie art. 42 § 2 k.k. wyniósł 97,0 %, zatem

zdecydowana większość zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar była związana ze stwierdzonym u sprawcy stanem nietrzeźwości, stanem pod wpływem środka odurzającego albo zbiegnięciem z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 k.k. W świetle powyższych danych należy stwierdzić, że obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów ma wyjątkowo istotny wpływ na częstotliwość orzekania tego środka karnego.

Ustawa nowelizacyjna z 14.4.2000 r. wprowadziła dwie podstawy orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze (art. 42 § 3 lub 4 k.k.). Początkowo obligatoryjny charakter orzekania miał jedynie zakaz prowadzenia pojazdów orzekany na zawsze w trybie art. 42 § 4 k.k. W wyniku wejścia w życie ustawy nowelizacyjnej z 12.2.2010 r. fakultatywny zakaz prowadzenia pojazdów orzekany na zawsze na podstawie art. 42 § 3 k.k. przekształcono w środek karny względnie obligatoryjny. Dane liczbowe zawarte w tabeli 8 pokazują, że sądy podchodziły do stosowania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze z dużą ostrożnością. Pierwsze 4 przypadki orzeczenia zakazów prowadzenia pojazdów na zawsze w trybie art. 42 § 3 k.k. odnotowano w 2007 r. W kolejnych latach liczba tego rodzaju zakazów stopniowo wzrastała. W 2008 r. orzeczono 24 zakazy prowadzenia pojazdów na zawsze na podstawie art. 42 § 3 k.k., zaś w 2009 r. orzeczono 25 takich zakazów, a w 2010 r.- 43. W 2011 r. liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych na zawsze (art. 42 § 3 k.k.) skokowo wzrosła do 124 przypadków, co było zapewne związane ze zmianą charakteru orzekania tego zakazu z fakultatywności na względną obligatoryjność jego stosowania. Kolejne analizowane lata (2012-2014) nie przyniosły zasadniczych zmian w praktyce stosowania zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze w trybie art. 42 § 3 k.k., gdyż w 2012 r. orzeczono 126 takich zakazów, natomiast w 2013 r.- 99, a w 2014 r.- 108.

Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany na zawsze w trybie art. 42 § 4 k.k. był stosowany w orzecznictwie sądów jedynie w sporadycznych przypadkach. Taka praktyka orzecznicza wynika z wyjątkowego charakteru zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie art. 42 § 4 k.k. Dotyczy on bowiem ograniczonej grupy przypadków związanych z zaistnieniem swoistej recydywy komunikacyjnej, gdy osoba prowadząca pojazd mechaniczny zostanie ponownie skazana w warunkach określonych w art. 42 § 3 k.k. Pierwsze 3 przypadki orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze na podstawie art. 42 § 4 k.k. miały miejsce w 2008 r. W kolejnych latach liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych na zawsze w trybie art. 42 § 4 k.k. była marginalna, gdyż w 2009 r. pojawił się tylko jeden taki przypadek, a w 2010 r. w ogóle nie orzeczono zakazu na tej podstawie. Podobnie sytuacja

wyglądała w latach 2011-2014, kiedy to sądy orzekały rocznie 1-2 zakazy prowadzenia pojazdów na zawsze w trybie art. 42 § 4 k.k.

### **3. Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów**

Na wstępie rozważań należy podkreślić, iż zakaz prowadzenia pojazdów jest środkiem karnym wymiernym w czasie, tzn. jego wykonywanie nie stanowi jednorazowego zachowania, ale jest rozciągnięte w czasie. Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów jest istotnym zagadnieniem, gdyż właśnie w nim w wielu przypadkach może znaleźć swój wyraz swobodne uznanie sędziowskie. Jeżeli przepis ustawy nakłada obowiązek zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów, wówczas rola sądu jest ograniczona do określenia jego zakresu przedmiotowego i temporalnego. W przypadku zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. dyskrejonalna władza sądu doznaje wyjątkowego uszczerbku, gdyż przepis ustawy w obecnym stanie prawnym nie tylko nakłada obowiązek stosowania tego środka karnego, ale określa również jego zakres przedmiotowy, obejmujący wszelkie pojazdy mechaniczne oraz sztywny dożywotni wymiar. Praktykę wymiaru sprawiedliwości dotyczącą orzekania zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze/dożywotnio w trybie art. 42 § 3 i 4 k.k. w latach 2001-2014 została przedstawia tabela 11.

Dane liczbowe przedstawiające wymiar zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego w trybie art. 42 § 1 i 2 k.k. zostały zamieszczone w tabeli 9 i 10. Niestety nie obejmują one lat 1999-2006, gdyż dopiero od 2007 r. były dostępne dane statystyczne w tym zakresie. Analiza wymiaru orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów musiała w związku z tym zostać ograniczona do okresu obejmującego lata 2007-2014. Okres siedmiu lat jest wystarczająco długi do zaobserwowania pewnych charakterystycznych tendencji w orzekaniu o zakresie temporalnym zakazu prowadzenia pojazdów przez sądy powszechne. W ramach danych statystycznych dotyczących wymiaru orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów Ministerstwo Sprawiedliwości wyróżniło cztery grupy okresów: do lat 3, od 3 lat do 5 lat, od 5 lat do 8 lat oraz od 8 lat do 10 lat. Wyróżnione przedziały czasowe zostały zachowane w zestawieniach ujętych w tabeli 9 i 10. Należy stwierdzić, iż takie stosunkowo duże rozpiętości czasowe dają jedynie ogólne wyobrażenie o stosowanym wymiarze zakazu prowadzenia pojazdów. Zwłaszcza pierwsza grupa obejmująca okres do 3 lat budzi zastrzeżenia, gdyż różnica czy zakaz prowadzenia pojazdów zostanie orzeczony na rok, czy też na 3 lata z punktu widzenia sprawcy przestępstwa komunikacyjnego wydaje się bardzo istotna.



**Tabela 9.** Wymiar zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych w trybie art. 42 § 1 k.k. w latach 2007-2014

Rok	Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony w trybie art. 42 § 1 k.k.									
	Ogółem		do 3 lat		od 3 lat do 5 lat		od 5 lat do 8 lat		od 8 lat do 10 lat	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
2007	54596	100	41043	75,2	9692	17,8	2601	4,8	1260	2,3
2008	50022	100	40261	80,5	6821	13,6	2077	4,2	863	1,7
2009	51902	100	43466	83,7	5874	11,3	1882	3,6	680	1,3
2010	52536	100	44402	84,5	5690	10,8	1746	3,3	698	1,3
2011	16723	100	14182	84,8	1702	10,2	580	3,5	259	1,5
2012	5830	100	4990	85,6	562	9,6	197	3,4	81	1,4
2013	3404	100	2859	84,0	363	10,7	143	4,2	39	1,1
2014	1933	100	1689	87,4	189	9,8	43	2,2	12	0,6

**Tabela 10.** Wymiar zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych w trybie art. 42 § 2 k.k. w latach 2007-2014

Rok	Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony w trybie art. 42 § 2 k.k.									
	Ogółem		do 3 lat		od 3 lat do 5 lat		od 5 lat do 8 lat		od 8 lat do 10 lat	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
2007	99594	100	76787	77,1	17240	17,3	4178	4,2	1389	1,4
2008	91051	100	75112	82,5	12378	13,6	2777	3,0	784	0,9
2009	95115	100	81159	85,3	10807	11,4	2405	2,5	744	0,8
2010	95449	100	83460	87,4	9210	9,6	2078	2,2	701	0,7
2011	127764	100	113291	88,7	11103	8,7	2526	0,2	844	0,7
2012	131845	100	117533	89,1	10950	8,3	2519	1,9	843	0,7
2013	97420	100	86802	89,1	8246	8,5	1810	1,8	562	0,6
2014	66219	100	58432	88,2	6098	9,2	1306	2,0	383	0,6

**Tabela 11.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony na zawsze/dożywotnio w trybie art. 42 § 3 lub 4 k.k. w latach 2001-2014

Rok	Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony					
	Ogółem		dożywotnio/na zawsze w trybie art. 42 § 3 k.k.		dożywotnio/na zawsze w trybie art. 42 § 4 k.k.	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
2001	73026	100	-		-	
2002	109787	100	-		-	
2003	128328	100	-		-	
2004	147282	100	-		-	
2005	160070	100	-		-	
2006	153848	100	-		-	
2007	154194	100	4	0,0	-	0,0
2008	141100	100	24	0,0	3	0,0
2009	147043	100	25	0,0	1	0,0
2010	148028	100	43	0,0	-	0,0
2011	144613	100	124	0,1	2	0,0

<b>2012</b>	137803	100	126	0,1	2	0,0
<b>2013</b>	100924	100	99	0,1	1	0,0
<b>2014</b>	68261	100	108	0,2	1	0,0

Dane liczbowe zamieszczone w tabeli 9 i 10 pokazują, że zakaz prowadzenia pojazdów najczęściej orzekany był na okres od roku do 3 lat. Ten przedział czasowy dotyczył obu badanych grup zakazów prowadzenia pojazdów. Niezależnie od trybu orzekania zakazu prowadzenia pojazdów (fakultatywnego czy obligatoryjnego), wymiar tego środka karnego w zdecydowanej większości przypadków nie przekraczał okresu 3 lat. W latach 2007-2014 udział orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 1 k.k. na okres od roku do 3 lat był wysoki, kształtując się na poziomie mieszczącym się w granicach 75-87 %, z zaznaczoną tendencją rosnącą. W wypadku zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego w trybie art. 42 § 2 k.k. udział zakazów orzeczonych na okres do 3 lat był jeszcze wyższy. Najniższą wartość 77,1 % osiągnął w 2007 r., zaś najwyższą w 2012 r. i 2013 r., kiedy wyniosła 89,1 %. Praktyka taka świadczy o tym, że sądy zmuszone do zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 2 k.k., bardzo często orzekały zakazy na okresy krótsze, które były zbliżone do dolnej granicy wymiaru określonej dla tego środka karnego w art. 43 § 1 k.k.

Drugie miejsce pod względem częstotliwości stosowania zakazu prowadzenia pojazdów w obu badanych grupach zajęły zakazy orzekane na okres od 3 lat do 5 lat. Od 2007 r. można było zaobserwować stopniowy spadek liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzekanych w tym wymiarze. O ile udział zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych w trybie art. 42 § 1 k.k. w wymiarze od 3 lat do 5 lat w 2007 r. wyniósł 17,8 %, o tyle w kolejnych latach systematycznie zmniejszał się, aż w 2012 r. osiągnął poziom 9,6 %. W latach 2013-2014 udział ten utrzymywał się na stosunkowo stabilnym poziomie, oscylującym wokół 10-11 %. Analogicznie kształtował się obraz orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 2 k.k. w wymiarze od 3 lat do 5 lat, których udział w 2007 r. wyniósł 17,3 %, ale już w 2010 r. zmniejszył się do poziomu 9,6 %. W kolejnych latach (2011-2014) był jeszcze niższy, kształtując się na poziomie 8-9 %.

Następne miejsce zajęły zakazy prowadzenia pojazdów orzeczone w wymiarze wynoszącym od 5 lat do 8 lat. Ich zakres stosowania nie był znaczący. W 2007 r. udział zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych w trybie art. 42 § 1 k.k. na okres od 5 lat do 8 lat wyniósł 4,8 %. W kolejnych analizowanych latach (2008-2013) można było zaobserwować, że udział takich zakazów oscylował w granicach 3-4 %. W 2014 r. sądy orzekły 43 zakazy prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 1 k.k. na okres od 5 lat do 8 lat,

co skutkowało drastycznym zmniejszeniem się udziału tego rodzaju zakazów do poziomu zaledwie 2,2 %. Zakazów prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 2 k.k. w wymiarze od 5 lat do 8 lat w 2007 r. orzeczono 4178, co stanowiło 4,2 % wszystkich zakazów orzeczonych na tej podstawie. W latach 2008-2010 udział takich zakazów stopniowo zmniejszał się, kształtując się na poziomie 2-3 %. Należy zwrócić uwagę, iż w 2011 r. mimo wzrostu liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych w trybie art. 42 § 2 k.k. na okres od 5 lat do 8 lat do 2526 przypadków, ogólnie ich udział zmniejszył się do poziomu zaledwie 0,2 %. W 2012 r. udział ten wzrósł ponownie do poziomu 1,9 % i utrzymywał się na podobnym poziomie w kolejnych analizowanych latach, bowiem w 2013 r. wyniósł 1,8 %, a w 2014 r.- 2,0 %, przy zmniejszającej się liczbie bezwzględnej orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów.

Analiza kolejnych danych statystycznych pokazuje, że sądy traktowały zakazy prowadzenia pojazdów długoterminowe w wymiarze co najmniej 8 lat z dużą ostrożnością, postrzegając je raczej w kategoriach środków reakcji karnej o charakterze wyjątkowym, które orzeka się wobec sprawców najbardziej poważnych przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. W 2007 r. zakazy prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 1 k.k. orzeczono na okres od 8 lat do 10 lat wobec 1260 sprawców przestępstw komunikacyjnych. W kolejnych latach (2008-2014) liczba takich zakazów systematycznie zmniejszała się z orzeczonych 863 w 2008 r. do zaledwie 12 w 2014 r. Z kolei w przypadku zakazów prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 2 k.k. w 2007 r. na okres od 8 lat do 10 lat orzeczono 1389 tego rodzaju zakazów. W latach 2008-2012 liczba zakazów prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 2 k.k. orzeczonych na okres od 8 lat do 10 lat zmniejszyła się, bowiem stosowano rocznie od 701 do 843 zakazów w takim wymiarze. Lata 2013-2014 cechowały się dalszym spadkiem liczby zakazów prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 2 k.k. orzeczonych na okres od 8 lat do 10 lat, ponieważ w 2013 r. zastosowano ich 562, a w 2014 r. jeszcze mniej- 383.

Podsumowując, z danych liczbowych zamieszczonych w tabeli 9 i 10 wynika jednoznacznie, że w latach 1999-2014 w orzecznictwie sądów preferowane były zakazy prowadzenia pojazdów w wymiarze najkrótszym od roku do 3 lat. Natomiast zakazy prowadzenia pojazdów na okres przekraczający 3 lata orzekano rzadziej. Częstotliwość stosowania zakazów prowadzenia pojazdów zmniejszała się wraz z podwyższaniem się przedziałów czasowych. Sądy sporadycznie orzekały zakaz prowadzenia pojazdów w wymiarze od 8 lat do 10 lat. W kontekście tych danych wątpliwości budzi podwyższenie ustawowych granic orzekania zakazu prowadzenia pojazdów na mocy ustawy nowelizacyjnej z 20.3.2015 r. W przypadkach określonych w art. 42 § 2 k.k. dolna granica wymiaru

obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów została ustalona na poziomie 3 lat. Jest to bez wątpienia istotne ograniczenie konstytucyjnej kompetencji sądu do sprawowania wymiaru sprawiedliwości. Podważono w ten sposób racjonalność dotychczas wydawanych rozstrzygnięć. Należy podkreślić, iż w 2014 r. na 66219 zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych w trybie art. 42 § 2 k.k., aż 58432 zastosowano na okres od roku do 3 lat. Podwyższenie dolnej granicy tego środka karnego do 3 lat stanowi przejaw nadmiernego represjonowania określonej grupy sprawców przestępstw komunikacyjnych. W konsekwencji zmiana brzmienia art. 42 § 2 k.k. może prowadzić to automatyzmu oraz wydawania orzeczeń niesprawiedliwych, całkowicie oderwanych od okoliczności konkretnej sprawy i indywidualnych cech sprawcy przestępstwa<sup>1359</sup>. Wydłużono ponadto górną granicę terminowego zakazu prowadzenia pojazdów do 15 lat (art. 43 § 1 k.k.). W ten sposób jednak rozszerzono ramy czasowe zakazu prowadzenia pojazdów, zapewniając sądowi większe możliwości przy kształtowaniu zakresu temporalnego tego środka karnego<sup>1360</sup>.

W wymiarze zakazu prowadzenia pojazdów przejawia się poziom represyjności tego środka karnego. Zasadniczo im dłuższy wymiar zakazu prowadzenia pojazdów zostanie zastosowany, tym większa będzie jego dolegliwość. W piśmiennictwie można spotkać się z poglądem, iż występuje zależność między okresem, na jaki orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów a częstotliwością jego naruszeń. Wskazuje się przy tym, że im krótsze okresy zakazów prowadzenia pojazdów zastosowano, tym rzadziej były one naruszane<sup>1361</sup>. Niestety brak jest w tej materii aktualnych danych pozwalających na zweryfikowanie tej zależności na gruncie polskiej praktyki orzeczniczej. Należy jednak zauważyć, iż w przypadku sprawcy, wobec którego orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów na okres roku albo 2 lat, perspektywa powrotu za kierownicę pojazdu wydaje się na tyle realna, że może bez wątpienia wpływać pozytywnie na procesy decyzyjne, będąc czynnikiem hamującym chęć zlekceważenia obowiązującego zakazu. Z kolei zastosowany zakaz prowadzenia pojazdów w dłuższym wymiarze, zwłaszcza na okres 10 lub 15 lat, może oddziaływać deprymująco na postawę

---

<sup>1359</sup> Por. W. Wróbel, *Opinia o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, dotyczących zaostrzenia odpowiedzialności karnej za niektóre przestępstwa komunikacyjne*, KKPK VI-400-8-14; M. Melezini, *Granice swobodnego uznania sądu przy wiarze środków karnych*, (w:) *Problemy współczesnego prawa karnego i polityki kryminalnej. Księga jubileuszowa Profesor Zofii Sienkiewicz*, red. M. Bojarski, J. Brzezińska, K. Łuczczak, Wrocław 2015, s. 283; *taż*, *Środki karne w ogólności*, (w:) *System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej*, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 501; R.A. Stefański, *Zakaz prowadzenia pojazdów*, (w:) *Środki karne po nowelizacji...*, s. 267-268; D. Mieczkowska, *Walka z nietrzeźwością w ruchu komunikacyjnym drogą nowelizacji prawa karnego. Uwagi na temat zmian w regulacji zakazu prowadzenia pojazdów*, PnD 2015, nr 9, s. 11-14.

<sup>1360</sup> Por. R.A. Stefański, *Opinia na temat poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw z dnia 7 lipca 2014 r. (druk sejmowy nr 2586)*, Biuro Analiz Sejmowych, *Opinia zlecona z dnia 4 września 2014 r.*; D. Mieczkowska, *Walka z nietrzeźwością w ruchu...*, s. 13-14.

<sup>1361</sup> J. Szumski, *Kilka uwag kryminologicznych...*, s. 104-107.

sprawcy. Tak długi okres przymusowej abstinencji od prowadzenia pojazdów powoduje, że z czasem w świadomości osoby skazanej zanika związek między karą a zachowaniem przestępnym. Sprawca wówczas zaczyna postrzegać orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów nie w kategoriach sprawiedliwej odpłaty za popełniony czyn, ale jako instrument represji. Okres 10 lat czy 15 lat wydaje się wręcz wiecznością, tym samym wrasta pokusa naruszenia zakazu prowadzenia pojazdów wraz z przyjęciem przez sprawcę postawy, w myśl której i tak nie ma wiele do stracenia.

Zgodnie z danymi liczbowymi ujętymi w tabeli 11 zakazy prowadzenia pojazdów na zawsze/dożywotnio orzekano w nielicznych przypadkach. Łącznie w latach 2001-2014 zakazy prowadzenia pojazdów na zawsze w trybie art. 42 § 3 i 4 k.k. zastosowano wobec 563 skazanych. Skala orzekania takich zakazów może wydawać się niewielka, jednakże trzeba wziąć pod uwagę, że wprowadzenie na mocy ustawy nowelizacyjnej z 14.4.2000 r. podstaw orzekania zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze (art. 42 § 3 lub 4 k.k.), miało na celu poprawę bezpieczeństwa w komunikacji poprzez trwałą eliminację z uczestnictwa w ruchu sprawców najgroźniejszych przestępstw komunikacyjnych. Należy również zauważyć, że początkowo skazani z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów na zawsze w trybie art. 42 § 3 lub 4 k.k., nie mogli liczyć na zatarcie skazania w związku z wyłączoną możliwością uznania takiego zakazu za środek karny wykonany. Sprawcy przestępstw komunikacyjnych z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów na zawsze byli zatem poddawani stygmatyzacji, gdyż do końca życia musieli zmagać się z piętnem karalności. Sytuacja uległa poprawie w wyniku wejścia w życie ustawy nowelizacyjnej z 20.2.2015 r., która wprowadziła do kodeksu karnego art. 84 § 2a, zakładający możliwość uznania za wykonany środka karnego orzeczonego dożywotnio. Niemniej jednak wydaje się, iż obligatoryjne zakazy prowadzenia pojazdów orzekane dożywotnio nie znajdują wystarczającego politycznokryminalnego uzasadnienia. W piśmiennictwie słusznie wskazuje się na potrzebę zastanowienia się nad całkowitym ich zniesieniem, bowiem stanowią środki reakcji karnej nadmiernie ingerujące w prawa i wolności obywatelskie<sup>1362</sup>. W obecnym stanie prawnym, gdy górna granica wymiaru środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów została zwiększona do 15 lat, dalsze występowanie w systemie prawa karnego zakazu w dożywotniej formule czasowej nie jest konieczne dla zapewnienia ochrony bezpieczeństwa w komunikacji.

Na mocy ustawy nowelizacyjnej z 20.3.2015 r. zakaz prowadzenia pojazdów określony w art. 42 § 3 lub 4 k.k. z orzeczanego „na zawsze” został przemianowany na środek

---

<sup>1362</sup> Por. M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 296-297.

karny orzekany „dożywotnio”. Zmiana terminologii została uwzględniona w treści tabeli 11. Wspomniana nowelizacja ponadto wprowadziła do art. 42 § 3 k.k. nową przesłankę obligatoryjnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekanego dożywotnio w postaci popełnienia przestępstwa określonego w art. 178a § 4 k.k. W doktrynie dodanie bezskutkowego przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. do katalogu przestępstw, których popełnienie wiąże się z obligatoryjnym orzekaniem dożywotnio zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, spotkało się z wieloma zastrzeżeniami. Taka zmiana legislacyjna będzie miała niewątpliwie przełożenie na praktykę orzeczniczą, prowadząc do szerszego stosowania zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego dożywotnio.

**Tabela 12.** Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. w latach 2007-2014

Rok	Ogółem		do lat 3		od 3 do 5 lat		od 5 do 8 lat		od 8 do 10 lat	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
2007	67695	100	53839	79,6	11616	17,2	1860	2,7	380	0,7
2008	65842	100	56872	86,4	7834	11,9	998	1,5	158	0,2
2009	72158	100	64788	89,8	6484	9,0	756	1,0	130	0,2
2010	71631	100	66072	92,2	4923	6,9	548	0,8	88	0,1
2011	68306	100	64834	94,9	3180	4,6	250	0,4	42	0,1
2012	61862	100	59367	96,0	2300	3,7	166	0,3	28	0,0
2013	54533	100	52512	96,4	1867	3,4	133	0,2	21	0,0
2014	52510	100	50511	96,2	1888	3,6	92	0,2	19	0,0

**Tabela 13.** Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo z art. 178a § 2 k.k. w latach 2007-2013

Rok	Ogółem		do lat 3		od 3 do 5 lat		od 5 do 8 lat		od 8 do 10 lat	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
2007	68918	100	57297	83,1	9139	13,3	1712	2,5	770	1,1
2008	56261	100	50128	89,2	4864	8,6	927	1,6	342	0,6
2009	54666	100	50292	92,0	3519	6,4	661	1,2	194	0,4
2010	54447	100	50912	93,5	2961	5,4	446	0,8	128	0,3
2011	51518	100	49152	95,4	2073	4,0	237	0,5	56	0,1
2012	50134	100	48173	96,0	1739	3,5	180	0,4	42	0,1
2013	25483	100	24503	96,2	875	3,4	86	0,3	19	0,1

Stan nietrzeźwości pomimo, że należy do znamion przestępstwa określonego w art. 178a § 1 lub 2 k.k.<sup>1363</sup>, stanowi okoliczność, która powinna wpływać na jednostkowy wymiar zakazu prowadzenia pojazdów. Uzasadnieniem dla traktowania w ten sposób stanu nietrzeźwości jest charakter tej okoliczności. Stan nietrzeźwości bowiem jest stopniowalny i może podlegać różnicowaniu na niekorzyść oskarżonego. W przypadku sprawców

<sup>1363</sup> Przepis art. 178a § 2 k.k. został uchylony z dniem 9 listopada 2013 r.

przestępstwa z art. 178a k.k. stan nietrzeźwości oznacza ważną okoliczność, mającą wpływ na wysokość zastosowanych środków reakcji karnej. Stopień zagrożenia, które dla bezpieczeństwa ruchu stwarza nietrzeźwy kierujący pojazdem, zwiększa się wraz ze wzrostem poziomu stężenia alkoholu. Stanowi okoliczność obciążającą, która niewątpliwie powinna znaleźć wyraz w surowszej odpowiedzialności karnej sprawcy, w szczególności w odpowiednio wyższym wymiarze zakazu prowadzenia pojazdów<sup>1364</sup>.

Z danych liczbowych zamieszczonych w tabeli 12 i 13 wynika, że w latach 2007-2014 sądy skazując za przestępstwo z art. 178a k.k., najczęściej orzekały zakaz prowadzenia pojazdów na okres od roku do 3 lat. Należy podkreślić, iż udział zakazu prowadzenia pojazdów w tym wymiarze w obu badanych grupach przeciętnie przekraczał nawet 90 %. Jednocześnie udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego na dłuższe okresy był zdecydowanie niższy. W 2014 r. udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. na okres do 3 lat kształtował się na poziomie 96,2 %, natomiast łączny udział zakazu w wyższych wymiarach wyniósł 3,8 %. W latach 2007-2012 zakazy prowadzenia pojazdów w wymiarze najdłuższym, tj. od 8 lat do 10 lat, były częściej stosowane wobec sprawców przestępstwa prowadzenia pojazdu niemechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 2 k.k.). Analizując dane liczbowe można zaobserwować, że w latach 2007-2008 zakazy prowadzenia pojazdów w wymiarze powyżej 8 lat stosowano dwukrotnie częściej wobec sprawców przestępstwa z art. 178a § 2 k.k. W doktrynie sugerowano, iż przyczyna orzekania tak dolegliwych zakazów prowadzenia pojazdów mogła prawdopodobnie wynikać z wysokiego stężenia alkoholu wykrytego w organizmach sprawców, bądź też z wcześniejszych skazań za przestępstwo z art. 178a k.k.<sup>1365</sup> Brak danych na ten temat nie pozwala zweryfikować czy stopień intoksykacji alkoholem miał decydujący wpływ na wymiar zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwa z art. 178a k.k.

#### **4. Skutki niestosowania się do orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów**

Dotychczasowa analiza danych liczbowych ukazała jak ważną rolę pełni zakaz prowadzenia pojazdów w polityce karnej. Równocześnie powstaje pytanie- czy zakaz

---

<sup>1364</sup> W. Dadak, Grzywna samoistna w stawkach dziennych, Warszawa 2011, s. 334.

<sup>1365</sup> Por. J. Jakubowska-Hara, Prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka (w ustawodawstwie i praktyce sądowej), (w:) Pozbawienie wolności- funkcje i koszty. Księga Jubileuszowa Profesora Teodora Szymanowskiego, red. A. Rzepliński, I. Rzeplińska, M. Niełaczną, P. Wiktorska, Warszawa 2013, s. 272; M. Jankowski, Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.- wyniki badania aktowego), (w:) Prawo w działaniu. Sprawy karne, red. A. Siemaszko, Warszawa 2010, s. 53.

prowadzenia pojazdów jest skutecznym środkiem reakcji karnej, a tym samym- czy pełni swoją podstawową prewencyjną funkcję? Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów prowadzi do poprawy stanu bezpieczeństwa w komunikacji w wyniku eliminacji z uczestnictwa w ruchu czynnika ryzyka. Sprawca przestępstwa komunikacyjnego w okresie obowiązywania zakazu nie może prowadzić pojazdów objętych jego zakresem przedmiotowym. W ten sposób chroni się bezpieczeństwo w komunikacji, doprowadzając do uniemożliwienia, bądź też przynajmniej utrudnienia ponownego popełnienia przestępstwa albo wykroczenia komunikacyjnego. Eliminacja odbywa się w wymiarze prawnym, a nie fizycznym, zatem skazany może ponownie zasiąść za kierownicą pojazdu, jednakże jego zachowanie z punktu widzenia prawa będzie nielegalne. Niestosowanie się do orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów stanowi przestępstwo przeciwko wymiarowi sprawiedliwości stypizowane w art. 244 k.k., które jest zagrożone karą pozbawienia wolności do lat 3. Warto podkreślić, że czyn ten popełnia skazany niezależnie od tego jaka jest podstawa materialnoprawna orzeczenia, bowiem dotyczy zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego zarówno na podstawie kodeksu karnego, jak i kodeksu wykroczeń<sup>1366</sup>.

Dane liczbowe dotyczące skazań za przestępstwo nieprzestrzegania orzeczonych zakazów (art. 244 k.k.) w latach 2001-2014 prezentuje tabela 14. Należy zauważyć, iż przestępstwo określone w art. 244 k.k. dotyczy nie tylko naruszeń zakazu prowadzenia pojazdów, ale również innych sądowych zakazów. Niestety dane statystyczne Ministerstwa Sprawiedliwości nie zawierają dokładnych informacji pokazujących jaki procent skazań za przestępstwo z art. 244 k.k. stanowiły skazania za nieprzestrzeganie zakazów prowadzenia pojazdów.

**Tabela 14.** Liczba osób skazanych za przestępstwo nieprzestrzegania sądowych zakazów (art. 244 k.k.) w latach 2001-2014

Rok	Skazania ogółem		Skazania za przestępstwo z art. 244 k.k.	
	l.b.	%	l.b.	%
2001	315013	100	1845	0,6
2002	363326	100	3993	1,1
2003	415933	100	6888	1,7
2004	513410	100	12015	2,3
2005	504281	100	15850	3,1
2006	462937	100	18823	4,1

<sup>1366</sup> Por. W. Wróbel, A. Wojtaszczyk, W. Zontek, Przesłpstwa przeciwko wymiarowi sprawiedliwości, (w:) System Prawa Karnego. Tom 8. Przesłpstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym, red. L. Gardocki, Warszawa 2013, s. 681-682.



<b>2007</b>	426377	100	20295	4,8
<b>2008</b>	420729	100	21023	5,0
<b>2009</b>	415272	100	25944	6,2
<b>2010</b>	432891	100	30303	7,0
<b>2011</b>	423464	100	25008	5,9
<b>2012</b>	408107	100	23066	5,6
<b>2013</b>	353208	100	19854	5,6
<b>2014</b>	295353	100	16047	5,4

W piśmiennictwie wskazuje się, że przestępstwo określone w art. 244 k.k. w zdecydowanej większości przypadków jest związane z naruszeniem zakazu prowadzenia pojazdów. Z danych zaprezentowanych przez T. Szymanowskiego wynika, że w 2007 r. zakazy prowadzenia pojazdów stanowiły 99,5 % wszystkich zakazów, o których mowa w art. 244 k.k.<sup>1367</sup> Analiza danych liczbowych zamieszczonych w tabeli 14 pozwala na sformułowanie wstępnego wniosku, że stosunkowo duża liczba osób naruszyła orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów. W latach 2001-2010 liczba skazań za przestępstwo z art. 244 k.k. systematycznie powiększała się. Należy zwrócić uwagę, iż w 2010 r. liczba skazań za przestępstwo z art. 244 k.k. była niemal sześciokrotnie wyższa od odnotowanej w 2002 r. W 2011 r. liczba skazanych za przestępstwo nieprzestrzegania sądowych zakazów osiągnęła wielkość 25008, zatem wyraźnie zmniejszyła się w porównaniu do liczby skazanych za to samo przestępstwo w 2010 r., która wynosiła 30303. W latach 2012-2014 można było zaobserwować dalszą tendencję spadkową w zakresie liczby skazań za przestępstwo z art. 244 k.k. W rezultacie w 2014 r. zostało odnotowanych jedynie 16047 skazań za to przestępstwo. Skazania za przestępstwo z art. 244 k.k. na tle ogólnej liczby skazań były dostrzegalne. Udział skazań za przestępstwo nieprzestrzegania sądowych zakazów w latach 2001-2002 systematycznie zwiększał się z poziomu zaledwie 0,6 % w 2001 r. do 7 % w 2010 r. W kolejnych latach (2011-2014) udział tych skazań utrzymywał się na stabilnym poziomie, który oscylował wokół 5-6 %.

Przedstawione w tabeli 14 dane dotyczące liczby skazań za przestępstwo z art. 244 k.k. należy rozpatrywać w kontekście liczby orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów. Przykładowo w 2005 r. zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono wobec 160070 sprawców przestępstw komunikacyjnych, tymczasem w tym samym roku było 15850 skazanych za przestępstwo z art. 244 k.k. Dysproporcja między liczbą zakazów prowadzenia pojazdów a liczbą skazań za przestępstwo nieprzestrzegania sądowych zakazów jest zatem bardzo wyraźna. Z zestawionych danych liczbowych wynika, iż nawet przy założeniu, że ponad 90 % przypadków popełnienia przestępstwa z art. 244 k.k. dotyczyło niestosowania się do zakazów

<sup>1367</sup> T. Szymanowski, *Polityka karna w Polsce...*, s. 256.

prowadzenia pojazdów, to liczba orzeczonych tego rodzaju środków karnych zdecydowanie przewyższa liczbę prawomocnych skazań za przestępstwo z art. 244 k.k. Wniosek może być następujący- większość skazanych przestrzegała orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów. Należy jednak patrzeć całościowo na problem przestępstwa z art. 244 k.k., biorąc pod uwagę inne czynniki, wpływające na stwierdzoną liczbę tego rodzaju czynów. Niestosowanie się do zakazu prowadzenia pojazdów polega na prowadzeniu pojazdów objętych zakresem tego środka karnego. Wiele naruszeń zakazu prowadzenia pojazdów wprowadzić mogło mieć miejsce, jednakże nie zostało ujawnionych. W piśmiennictwie zwraca się uwagę, iż najistotniejszy wpływ na podjęcie decyzji o kontynuowaniu prowadzenia pojazdu mimo orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów, miała przede wszystkim minimalna obawa przed konsekwencjami prawnokarnymi, oparta na znikomym prawdopodobieństwie wykrycia takiego przestępstwa<sup>1368</sup>. Liczba skazań za przestępstwo z art. 244 k.k. w istotnym stopniu zależy od nasilenia częstotliwości kontroli ruchu drogowego przez policjantów. W doktrynie słusznie wskazuje się, iż jeżeli nastąpi zwiększenie liczby policjantów i kontroli kierowców, a zatem nasilenie ścigania, wówczas jest bardzo prawdopodobne, że jednocześnie zwiększy się liczba skazanych za przestępstwo z art. 244 k.k.<sup>1369</sup>

**Tabela 15.** Struktura kar orzeczonych za przestępstwo nieprzestrzegania sądowych zakazów (art. 244 k.k.) w 2014 r.

ORZECZONE KARY	Przestępstwo nieprzestrzegania sądowych zakazów (art. 244 k.k.)	
	l.b.	%
<b>Skazani ogółem</b>	16047	100
<b>Kara grzywny samoistnej</b>	2309	14,4
<b>Kara ograniczenia wolności</b>	2436	15,2
<b>Kara pozbawienia wolności, w tym:</b>	11302	70,4
- bezwzględna	2439	21,6
- z warunkowym zawieszeniem	8863	78,4

W 2014 r. najczęściej orzekaną karą za przestępstwo nieprzestrzegania sądowych zakazów (art. 244 k.k.) była kara pozbawienia wolności, której udział wśród ogółu orzeczonych kar kształtował się na poziomie 70,4 %. Kara pozbawienia wolności za przestępstwo z art. 244 k.k. zwykle była orzekana z warunkowym zawieszeniem wykonania (78,4 %). Należy jednak zwrócić uwagę na stosunkowo wysoki udział bezwzględnej kary pozbawienia wolności (21,6 %). Przedstawione dane liczbowe są niepokojące, gdyż liczba

<sup>1368</sup> J. Szumski, Kilka uwag kryminologicznych..., s. 104.

<sup>1369</sup> Por. M. Melezini, Zakaz prowadzenia pojazdów w świetle danych..., s. 279-280.

orzeczonych bezwzględnych kar pozbawienia wolności bezpośrednio przekłada się na stan obciążenia zakładów karnych, jako że kary te muszą zostać wykonane. W piśmiennictwie zatem słusznie określa się skazania za przestępstwo z art. 244 k.k. jako „narastający problem polityki karnej i penitencjarnej”<sup>1370</sup>.

### **§3. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany w innych formach prawnych**

Dotychczasowe rozważania były poświęcone w całości analizie danych statystycznych dotyczących zakazu prowadzenia pojazdów orzekałego obok kar, gdyż właśnie zakazy orzekane w tej formie prawnej w praktyce orzeczniczej odgrywają najważniejszą rolę. Należy jednak zauważyć, że zakaz prowadzenia pojazdów w prawie karnym występuje również w innych formach prawnych. Sąd może w określonych wypadkach zastosować zakaz prowadzenia pojazdów odstępując od wymierzenia kary, bądź też orzec go tytułem środka probacyjnego albo środka zabezpieczającego. Wymaga podkreślenia, iż skala orzekania zakazów prowadzenia pojazdów w innych formach prawnych jest zdecydowanie mniejsza niż zakazów stosowanych obok kar.

Kodeks karny z 1997 r. rozszerzył oraz zracjonalizował podstawy orzekania środków karnych w razie odstąpienia od wymierzenia kary (art. 59, art. 60 § 7 i art. 61 § 1 k.k.). Miało to przyczynić się do częstszego stosowania tej formy reakcji karnej przy przestępstwach o mniejszym ciężarze gatunkowym. W świetle wyników badań prezentowanych w piśmiennictwie środki karne orzekane w razie odstąpienia od wymierzenia kary, nie odegrały jednak zakładanej istotnej roli w polityce karnej<sup>1371</sup>. W doktrynie można często spotkać się z określeniem „środki karne orzekane samoistnie”. Niektórzy autorzy zwracają jednak uwagę, iż określenie „środek karny orzekany samoistnie” albo „środek samoistny” błędnie sugeruje, że środek karny wstępuje na miejsce kary. W wypadkach ujętych w art. 59, art. 60 § 7 i art. 61 § 1 k.k. zasadniczy element orzeczenia stanowi

---

<sup>1370</sup> T. Szymanowski, *Przestępczość i polityka karna w Polsce...*, s. 168.

<sup>1371</sup> Szerzej na ten temat por. M. Melezini, *Samoistne orzeczenie środka karnego. Założenia i rzeczywistość*, (w:) *Aktualne problemy prawa karnego. Księga pamiątkowa z okazji Jubileuszu 70 . Urodzin Profesora Andrzeja J. Szwarca*, Poznań 2009, s. 381-394; *taż*, *Środki karne w ogólności*, (w:) *System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie*, red. M. Melezini, Warszawa 2010, s. 416-420; *taż*, *Znaczenie środków karnych...*, s. 378-382; *taż*, *Środki karne jako instrument...*, s. 210-215; Z. Sienkiewicz, *Samoistne orzeczenie środków karnych w nowym kodeksie karnym*, PiP 1997, nr 5, s. 54-61; K. Łucarz, *Zakaz prowadzenia pojazdów...*, s. 33-50, 278-279; T. Szymanowski, *Polityka karna w Polsce w okresie przemian prawa karnego*, Warszawa 2002, s. 62-64; *tenże*, *Przestępczość i polityka karna w Polsce w świetle...*, s. 119 i 134-135; A. Błachnio-Parzych, *Samoistny środek karny jako instrument racjonalnej polityki karnej*, (w:) *Alternatywy pozbawienia wolności w polskiej polityce karnej*, red. J. Jakubowska-Hara, J. Skupiński, Warszawa 2009, s. 142-169.

odstąpienie od wymierzenia kary. Zastosowanie środka karnego nie ma samoistnego bytu, gdyż każdorazowo musi być poprzedzone rozstrzygnięciem o odstąpieniu od wymierzenia kary<sup>1372</sup>.

Niewątpliwie instytucja odstąpienia od wymierzenia kary odgrywa ważną rolę, stwarzając możliwość uelastycznienia praktyki wymiaru sprawiedliwości oraz jej racjonalizacji<sup>1373</sup>. W wypadku odstąpienia od wymierzenia kary sąd nie orzeka wprawdzie kary, jednakże musi zastosować inne środki reakcji karnej. Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony przy odstąpieniu od wymierzenia kary stanowi wówczas dla sprawcy przestępstwa komunikacyjnego najpoważniejszą dolegliwość oraz w pewnym sensie zastępuje karę, której wymierzenia zaniechano. Wydaje się, iż w związku z poczynionymi uwagami nie będzie błędem, gdy w dalszych rozważaniach zostanie użyte sformułowanie „środki karne samoistne”, zwłaszcza, że tym terminem posługuje się Ministerstwo Sprawiedliwości w zestawieniach danych liczbowych.

**Tabela 16.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony samoistnie na tle ogółu środków karnych orzeczonych w tej formie prawnej w latach 1999-2014

Rok	Środki karne ogółem		Zakazy prowadzenia pojazdów	
	l.b.	%	l.b.	%
1999	142	100	-	-
2000	75	100	-	-
2001	136	100	28	20,6
2002	89	100	35	39,3
2003	143	100	68	47,6
2004	2565	100	530	20,7
2005	1514	100	320	21,1
2006	1410	100	239	17,0
2007	1393	100	197	14,1
2008	1686	100	184	10,9
2009	1508	100	219	14,5
2010	77	100	23	29,9
2011	131	100	33	25,2
2012	86	100	30	34,9
2013	28	100	5	17,6
2014	10	100	4	40,0

<sup>1372</sup> Zob. R.A. Stefański, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. R.A. Stefański, Warszawa 2015, s. 326; tenże, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) Środki karne po nowelizacji..., s. 216-217; M. Melezini, Środki karne w ogólności, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej, red. M. Melezini, Warszawa 2016, s. 488.

<sup>1373</sup> Por. M. Melezini, Środki karne w ogólności, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki..., s. 488.

Analiza danych liczbowych zawartych w tabeli 16 pozwala stwierdzić, że środki karne samoistne orzekane były rzadko. Najwyższą wielkość odnotowano w 2004 r.- 2565, co było spowodowane wejściem w życie ustawy nowelizacyjnej z 10.1.2003 r., która wprowadziła do kodeksu postępowania karnego art. 343 § 1, ustanawiający materialoprawną podstawę do samoistnego orzekania środka karnego w razie skorzystania z instytucji skazania bez rozprawy. Jednakże w kolejnych latach (2005-2009) liczba środków karnych orzeczonych samoistnie zmniejszyła się, chociaż nadal utrzymywała się na dość wysokim poziomie przekraczającym tysiąc. Zasadnicza zmiana w praktyce orzekania środków karnych samoistnie nastąpiła w 2010 r., kiedy ich liczba spadła do 77. Następnie w 2011 r. nieznacznie wzrosła do 131. W latach 2012-2014 można było zaobserwować dalszą tendencję spadkową. Ostatecznie doprowadziło to do gwałtownego zmniejszenia się liczby samoistnych środków karnych, które w 2013 r. zostały orzeczone wobec 28 sprawców, zaś w 2014 r.-zaledwie 10.

Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony samoistnie wśród wszystkich środków karnych orzeczonych w tej formie prawnej miał stosunkowo duży udział. Najwięcej zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych samoistnie sądy zastosowały w latach 2004-2009. W okresie obejmującym lata 2010-2014 liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych samoistnie istotnie zmniejszyła się. W 2014 r. samoistnie orzeczono jedynie 4 zakazy prowadzenia pojazdów. Dla porównania w tym samym roku orzeczono 68261 zakazów prowadzenia pojazdów obok kar. Widać zatem ogromną dysproporcję- sądy jedynie w jednostkowych przypadkach decydowały się na orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów w ramach odstąpienia od wymierzenia kary, bądź też na podstawie art. 343 § 1 k.p.k.

**Tabela 17.** Rodzaje przestępstw, w przypadku których zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono samoistnie w latach 2011-2014

KWALIFIKACJA PRAWNA	ROK							
	2011		2012		2013		2014	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
Ogółem	33	100	30	100	5	100	4	100
art. 177 § 1 k.k.	-		1	3,3	-		-	
art. 178 k.k. w zw. z art. 177 § 2 k.k.	-		1	3,3	-		-	
art. 178a § 1 k.k.	6	18,2	8	26,8	-		3	75,0
art. 178a § 2 k.k.	16	48,5	15	50,0	4	80,0	1	25,0
art. 178a § 4 k.k.	1	3,0	-		-		-	
art. 244 k.k.	3	9,1	1	3,3	1	20,0	-	
inny przepis	7	21,2	4	13,3	-		-	

Z danych statystycznych Ministerstwa Sprawiedliwości zamieszczonych w tabeli 17 wynika, że zakazy prowadzenia pojazdów orzeczone samoistnie w latach 2011-2014 najczęściej dotyczyły przestępstwa prowadzenia innego pojazdu niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 2 k.k.). Na drugim miejscu znalazło się przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.). W 2014 r. na 4 zakazy prowadzenia pojazdów orzeczone w razie odstąpienia od wymierzenia kary lub samoistnie 3 dotyczyły przestępstwa z art. 178a § 1 k.k., a 1 był związany z czynem określonym w art. 178a § 2 k.k. Zdarzały się ponadto przypadki orzekania zakazów prowadzenia pojazdów za przestępstwo naruszenia sądowych zakazów (art. 244 k.k.), a także wypadku komunikacyjnego niepowodującego poważnych skutków (art. 177 § 1 k.k.) oraz związanego ze stanem nietrzeźwości lub stanem pod wpływem środka odurzającego (art. 178 k.k. w zw. z art. 177 § 2 k.k.).

Podsumowując rozważania należy stwierdzić, że trudno ustalić przyczynę niechętnego stosunku sędziów do orzekania środków karnych w razie odstąpienia od wymierzenia kary, gdyż przesłanki określone w art. 59, art. 60 § 7 i art. 61 § 1 k.k. nie budzą raczej większych wątpliwości interpretacyjnych. W doktrynie wskazuje się, że problem może tkwić nie tyle w brzmieniu przepisów kodeksowych, ile przede wszystkim w samym stosunku sędziów, którzy uznają, że odstąpienie od wymierzenia kary i orzeczenie środka karnego stanowi zbyt łagodną formę reakcji karnej na przestępstwo<sup>1374</sup>. Uznaje się, że sędziowie postrzegają środki karne w sposób tradycyjny w kategoriach instrumentów uzupełniających i wzmacniających oddziaływanie kary, a nie jako samodzielne środki mające na celu racjonalizację często zbyt represyjnej polityki karnej<sup>1375</sup>.

Na koniec warto wspomnieć o zakazie prowadzenia pojazdów orzekanym tytułem środka zabezpieczającego oraz środka probacyjnego. W piśmiennictwie zwraca się uwagę na sporadyczne orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów we wspomnianych formach prawnych<sup>1376</sup>. Sądy szczególnie rzadko decydowały się na orzekanie zakazów prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego (art. 99 § 1 k.k.). W ciągu roku przeciętnie odnotowywano orzeczenie kilku zakazów prowadzenia pojazdów w tej formie, np. w 2011 r. zastosowano ich 6, zaś w 2012 r.- 8. Praktyka taka nie wzbudza większych zastrzeżeń, ponieważ przesłanki orzekania środków zabezpieczających ograniczają stosowanie zakazu

---

<sup>1374</sup> K. Łuczak, Zakaz prowadzenia pojazdów..., s. 279.

<sup>1375</sup> Por. M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 215; też, Znaczenie środków karnych..., s. 382.

<sup>1376</sup> Szerzej na ten temat zob. M. Melezini, Środki karne jako instrument..., s. 216-225; też, Zakaz prowadzenia pojazdów w świetle danych..., s. 280-281; też, Znaczenie środków karnych..., s. 382-385.

prowadzenia pojazdów jedynie do specyficznej grupy przypadków. Możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego dotyczy popełnienia czynu zabronionego w stanie niepoczytalności, przy czym ma na celu ochronę dóbr prawnych przed zagrożeniem, jakie stwarza uczestnictwo w ruchu sprawcy.

Częściej stosowane są zakazy prowadzenia pojazdów przy warunkowym umorzeniu postępowania, np. w 2011 r. takich zakazów orzeczono łącznie 1768. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany tytułem środka probacyjnego (art. 67 § 3 k.k.) ma swoisty charakter, nie jest ani środkiem karnym *sensu stricto*, ani też obowiązkiem probacyjnym. Warto przypomnieć, iż zakaz ten orzeka się na okres do 2 lat, a konsekwencją jego naruszenia jest możliwość podjęcia postępowania warunkowo umorzonego w wyniku negatywnej oceny przebiegu okresu próby. Ustawa nowelizacyjna z 20 marca 2015 r., na mocy której podniesiona została dolna granica obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów do 3 lat (art. 42 § 2 k.k.), będzie miała prawdopodobnie przełożenie na szersze stosowanie zakazu prowadzenia pojazdów w ramach instytucji warunkowego umorzenia postępowania. Sąd w wypadku skazywania sprawcy przestępstwa z art. 178a § 1 k.k. zostaje zobligowany do zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów w wymiarze od 3 lat do 15 lat. Okres ten może okazać się nieproporcjonalnie surowy w odniesieniu do okoliczności popełnionego czynu. Należy zwrócić uwagę na sytuację, gdy poziom alkoholu w organizmie sprawcy tylko nieznacznie przekroczył próg stanu nietrzeźwości, np. wyniósł 0,6 ‰, wówczas orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów na okres co najmniej 3 lat wydaje się nieracjonalne. Jedynym wyjściem w obecnym stanie prawnym jest zastosowanie warunkowego umorzenia postępowania i orzeczenie w ramach tej instytucji zakazu prowadzenia pojazdów na bardziej odpowiedni okres, który może wtedy wynieść od roku do 2 lat, oczywiście jeżeli zostaną spełnione pozostałe przesłanki stosowania instytucji warunkowego umorzenia postępowania.

## **Rozdział IX.**

### **Zakaz prowadzenia pojazdów w świetle wyników badań aktowych**

#### **§1. Metoda badań**

Poza badaniami statystycznymi mającymi zasięg ogólnopolski zaistniała potrzeba przeprowadzenia badań akt spraw karnych, ukazujących zastosowanie środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów wobec konkretnych sprawców przestępstw oraz wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Wykorzystano metodę badań aktowych, uzyskując pożądane dane liczbowe przy pomocy kwestionariusza badań.

W założeniu wyniki badań akt spraw karnych miały pozwolić na dokonanie charakterystyki kryminologicznej osób skazanych za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów. Wzięto pod uwagę różnorodne dane osobowe, rodzinne, środowiskowe, zawodowe oraz dotyczące poprzedniej karalności, w tym za przestępstwa komunikacyjne. Głównym celem badań było ustalenie w jaki sposób kształtowała się praktyka orzekania zakazu prowadzenia pojazdów oraz innych środków reakcji karnej w razie skazania za przestępstwa oraz wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Szczególnie istotne są dane dotyczące wymiaru orzeczanego zakazu prowadzenia pojazdów oraz jego zakresu przedmiotowego w kontekście okoliczności sytuacyjnych konkretnych spraw karnych. W przypadku sprawców przestępstwa określonego w art. 178a § 1 lub 2 k.k. ważne znaczenie odgrywa ustalenie jak wpływu wartości wykrytego w organizmie sprawcy stężenia alkoholu na wymiar orzeczanego zakazu prowadzenia pojazdów.

Badania aktowe były prowadzone w III, VII, XIII i XV Wydziale Karnym Sądu Rejonowego w Białymstoku w okresie od listopada 2014 r. do lutego 2015 r. W założeniu badania empiryczne miały obejmować akta spraw karnych z lat 1999-2013, jednakże materiał z lat 1999-2001 okazał się bardzo ograniczony z uwagi na prowadzony w sądzie systematyczny proces niszczenia akt. Analizie poddano również akta spraw o wykroczenia, przy czym dostępne były jedynie akta z lat 2007-2014. Przebadano łącznie 296 akt spraw, w przypadku których orzeczono środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, z czego odpowiednio 184 sprawy dotyczyły skazań za przestępstwa oraz 112 za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Z przyczyn obiektywnych autorka pracy nie mogła objąć badaniami całej populacji skazanych za przestępstwa i wykroczenia komunikacyjne. Przeprowadzone badania mają zatem jedynie walor ilustracyjny. Badania



miały na celu zwrócenie uwagi na problemy, z jakimi zmagają się wymiar sprawiedliwości przy skazywaniu sprawców czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Poddawane szczegółowej analizie akta spraw karnych stanowiły materiał nieopracowany, stanowiąc doskonałe źródło wiedzy, które pozwoliło na osiągnięcie celów, jakie postawiono przed przystąpieniem do prowadzenia badań.

## **§2. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji**

Zgodnie z ogólnopolskimi danymi statystycznymi zakaz prowadzenia pojazdów od 2001 r. był orzekany przede wszystkim w związku ze skazaniem za przestępstwo z art. 178a k.k., dlatego na ten rodzaj czynu zabronionego należy zwrócić szczególną uwagę.

**Tabela 1.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony za przestępstwo z art. 178a k.k. w latach 2001-2013

Rok	Ogółem		art. 178a § 1 k.k.		art. 178a § 2 k.k.		art. 178a § 4 k.k.	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
2001	4	100	2	50	1	25,0	X	
2002	10	100	6	60,0	2	20,0	X	
2003	20	100	12	50,0	4	20,0	X	
2004	8	100	4	50,0	4	50,0	X	
2005	15	100	6	40,0	5	33,3	X	
2006	18	100	12	66,7	4	22,2	X	
2007	20	100	10	50,0	7	35,0	X	
2008	17	100	8	47,0	2	11,8	X	
2009	13	100	8	61,5	2	15,4	X	
2010	16	100	8	50,0	3	18,8	-	
2011	12	100	8	66,8	2	16,6	-	
2012	11	100	7	63,6	2	18,2	1	9,1
2013	12	100	8	66,8	1	8,3	-	
<b>Razem</b>	176	100	99	56,3	39	22,2	1	0,6

Analiza danych liczbowych zamieszczonych w tabeli 1 pokazuje, że największa liczba przebadanych spraw karnych dotyczyła zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 k.k.). W latach 2001-2013 udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. kształtował się przeciętnie na poziomie oscylujących w granicach 50-67 %. Znaczący udział miało ponadto przestępstwo prowadzenia pojazdu innego niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 2 k.k.). Wynikało to z obligatoryjnego charakteru orzekania

zakazu prowadzenia pojazdów w przypadkach określonych w art. 178a k.k. Należy podkreślić, iż zakaz prowadzenia pojazdów orzekano również za inne rodzaje przestępstw komunikacyjnych, ale w mniejszym stopniu. Głównie chodziło o wypadek komunikacyjny (art. 177 § 1 lub 2 k.k.) popełniony w okolicznościach określonych w art. 178 k.k. Jeśli zaś chodzi o pozostałe wypadki komunikacyjne, można było zauważyć, iż zakaz prowadzenia pojazdów częściej orzekano za wypadek z art. 177 § 2 k.k., tj. pociągający skutki w postaci śmierci innej osoby albo ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu.

**Tabela 2.** Tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w wybranych sprawach karnych z lat 1999-2013

ROK	Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony:							
	Ogółem		fakultatywnie- w trybie art. 42 § 1 k.k.		obligatoryjnie- w trybie art. 42 § 2 k.k.		fakul./obl.- w trybie art. 42 § 1 i 2 k.k.	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
1999	7	100	5	71,4	2	28,6	-	
2000	1	100	1	100	-		-	
2001	4	100	1	25,0	3	75,0	-	
2002	10	100	-		10	100	-	
2003	20	100	-		20	100	-	
2004	8	100	-		8	100	-	
2005	15	100	-		15	100	-	
2006	18	100	2	11,1	16	88,9	-	
2007	20	100	1	5,0	14	70,0	5	25,0
2008	17	100	-		13	76,5	4	23,5
2009	13	100	-		12	92,3	1	7,7
2010	16	100	-		14	87,5	2	12,5
2011	12	100	1	8,3	11	91,7	-	
2012	11	100	-		11	100	-	
2013	12	100	1	8,3	11	91,7	-	
<b>Razem</b>	184	100	12	6,5	160	87,0	12	6,5

W większości analizowanych spraw (tj. 160) zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono obligatoryjnie w trybie art. 42 § 2 k.k. Wynika z tego, że obligatoryjny charakter orzekania zakazu prowadzenia pojazdów miał decydujący wpływ na częstotliwość stosowania tego środka karnego w orzecznictwie sądowym, co potwierdza spostrzeżenia dokonane przy analizie danych statystycznych. Tryb obligatoryjny orzekania zakazu prowadzenia pojazdów zwalnia sędziów z odpowiedzialności za trafność podejmowanych decyzji. W analizowanym materiale badawczym sędziowie jako jedyne uzasadnienie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów wskazywali obligatoryjność orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, z uwagi za

na okoliczności określone w art. 42 § 2 k.k., tj. stan nietrzeźwości, stan pod wpływem środka odurzającego albo zbiegnięcie z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, 174 lub 177 k.k.

Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany fakultatywnie w trybie art. 42 § 1 k.k. odnotowano jedynie w 12 sprawach z łącznej liczby 184. Chodziło głównie o popełnione przez trzeźwych sprawców wypadki drogowe o poważnych skutkach (art. 177 § 2 k.k.). W latach 2007-2010 można było zaobserwować charakterystyczną tendencję w orzecznictwie sądów, polegającą na orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów łącznie w trybie art. 42 § 1 i 2 k.k. Odnotowano 12 takich spraw karnych, przy czym wszystkie dotyczyły skazań za przestępstwo z art. 178a § 2 k.k., a więc bezwypadkowe prowadzenie innego niż mechaniczny pojazd w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Pierwotne brzmienie art. 42 § 2 k.k. uniemożliwiało orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów obejmującego pojazdy inne niż mechaniczne. Sąd w przypadku nietrzeźwego rowerzysty aby zachować związek funkcjonalny między prowadzonym przez sprawcę pojazdem a zakresem przedmiotowym środka karnego, orzekał zatem obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w trybie art. 42 § 2 k.k., ale również dodatkowo- zakaz prowadzenia innych rodzajów pojazdów w oparciu o regulację art. 42 § 1 k.k. Taka praktyka orzecznicza stała się bezprzedmiotowa z momentem wejścia w życie ustawy nowelizacyjnej z 25.11.2010 r., która zmieniła brzmienie art. 42 § 2 k.k., rozszerzając zakres obligatoryjnego zakazu na wszelkie pojazdy albo pojazdy określonego rodzaju. Należy podkreślić, iż w żadnej z badanych spraw karnych nie orzeczono najsurowszego obligatoryjnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze w trybie art. 42 § 3 lub 4 k.k.

**Tabela 3.** Zakres przedmiotowy orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów w wybranych sprawach karnych z lat 1999-2013

ROK	Ogółem = 100%	Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych		Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych i rowerowych		Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mech. z wyłączeniem określonej kat. pojazdów		Zakaz prowadzenia pojazdów rowerowych	
		l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
1999	7	7	100	-		-		-	
2000	1	1	100	-		-		-	
2001	4	4	100	-		-		-	
2002	10	7	70,0	2	20,0	1	10,0	-	
2003	20	20	100	-		-		-	
2004	8	7	87,5	-		1	12,5	-	
2005	15	12	80,0	-		3	20,0	-	
2006	18	14	77,8	-		4	22,2	-	

<b>2007</b>	20	12	60,0	5	25,0	3	15,0	-	
<b>2008</b>	17	13	76,5	4	23,5	-		-	
<b>2009</b>	13	12	92,3	1	7,7	-		-	
<b>2010</b>	16	15	93,7	1	6,3	-		-	
<b>2011</b>	12	10	83,3	-		-		2	16,7
<b>2012</b>	11	9	81,8	-		-		2	18,2
<b>2013</b>	12	11	91,7	-		-		1	8,3
<b>Razem</b>	184	154	83,7	13	7,1	12	6,5	5	2,7

Z punktu widzenia praktyki stosowania zakazu prowadzenia pojazdów ważną informację stanowi jego zakres przedmiotowy, a zatem jakich pojazdów dotyczył ten środek karny. Zakaz prowadzenia pojazdów miał zazwyczaj bardzo szeroko określony zakres przedmiotowy. W 154 badanych sprawach orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów obejmujący wszelkie pojazdy mechaniczne. Może to świadczyć o rygorystycznym podejściu sędziów, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że część z tych spraw dotyczyła skazań za przestępstwo z art. 178a § 2 k.k. Występowały również przypadki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych z wyłączeniem ściśle określonej kategorii pojazdów, zwykle chodziło o kategorię „T”, tj. dotyczącą uprawnień do prowadzenia ciągnika rolniczego, a zatem pojazdu niezbędnego do prowadzenia działalności rolniczej. Sędziowie uwzględniali ponadto zawód kierowcy wykonywany przez sprawców, gdy orzekali zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych z wyłączeniem pojazdów z kategorii „C” i „CE”, tj. pojazdów ciężarowych. W przypadku skazywania sprawców przestępstwa z art. 178a § 2 k.k. zdarzały się sprawy, w których zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów był kształtowany szeroko, bowiem poza wszelkimi pojazdami mechanicznymi obejmowano zakazem ponadto pojazdy rowerowe. W latach 2011-2013 wobec tej grupy sprawców zaczęto orzekać zakazy prowadzenia pojazdów rowerowych, gdyż brzmienie znowelizowanego art. 42 § 2 k.k. dopuszczało taką możliwość.

**Tabela 4.** Wymiar zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwa komunikacyjne w latach 1999-2013

Rok	Ogółem= 100%	1 rok		2 lata		3 lata		od 4 lat do 6 lat		powyżej 6 lat	
		l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
<b>1999</b>	7	-		-		1	14,2	3	42,9	3	42,9
<b>2000</b>	1	1	100	-		-		-		-	
<b>2001</b>	4	-		-		1	25,0	3	75,0	-	
<b>2002</b>	10	6	60,0	-		1	10,0	3	30,0	-	
<b>2003</b>	20	12	60,0	5	25,0	2	10,0	1	5,0	-	
<b>2004</b>	8	4	50,0	2	25,0	2	25,0	-		-	
<b>2005</b>	15	10	66,7	3	20,0	2	13,3	-		-	
<b>2006</b>	18	12	66,7	4	22,2	2	11,1	-		-	
<b>2007</b>	20	13	65,0	2	10,0	1	5,0	3	15,0	1	5,0
<b>2008</b>	17	11	64,7	3	17,6	2	11,8	1	5,9	-	

<b>2009</b>	13	8	61,5	2	15,4	2	15,4	1	7,7	-	
<b>2010</b>	16	10	62,5	4	25,0	2	12,5	-		-	
<b>2011</b>	12	8	66,7	3	25,0	-		1	8,3	-	
<b>2012</b>	11	7	63,6	4	36,4	-		-		-	
<b>2013</b>	12	8	66,7	3	25,0	-		-		1	8,3
<b>Razem</b>	184	110	59,8	35	19,0	18	9,8	16	8,7	5	2,7

Dane liczbowe zamieszczone w tabeli 4 znajdują odzwierciedlenie w wynikach badań ogólnopolskich danych statystycznych, zgodnie z którymi w praktyce orzeczniczej preferowane są zakazy prowadzenia pojazdów orzekane w przedziale czasowym od roku do 3 lat. W badaniach aktowych można było pójść o krok dalej, analizując wymiar zakazu prowadzenia pojazdów w poszczególnych przedziałach czasowych. Najczęściej zakaz prowadzenia pojazdów orzekano na okres roku, bowiem taki wymiar zakazu w latach 1999-2013 łącznie zastosowano wobec 110 sprawców przestępstw komunikacyjnych. Na drugim miejscu pod względem częstotliwości orzekania znalazł się zakaz prowadzenia pojazdów w wymiarze 2 lat, który orzeczono w 35 sprawach. Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony na okres 3 lat zajął dopiero trzecie miejsce, przy czym w latach 1999-2013 taki wymiar zastosowano w 18 przypadkach. Z kolei zakaz prowadzenia pojazdów w wymiarze od 4 lat do 6 lat orzekano w sporadycznych przypadkach. Najrzadziej ze wszystkich był orzekany zakaz prowadzenia pojazdów na okres powyżej 6 lat. Taki wymiar odnotowano w 5 sprawach, przy czym w żadnej z nich nie orzeczono zakazu prowadzenia pojazdów w najwyższym możliwym wymiarze wynoszącym 10 lat.

**Tabela 5.** Charakter uczestnictwa w ruchu sprawców przestępstw komunikacyjnych, wobec których orzeczono zakazy prowadzenia pojazdów

<b>Podmiot zakazu prowadzenia pojazdów</b>	<b>l.b.</b>	<b>%</b>
Ogółem	184	100
Osoba prowadząca pojazd mechaniczny	147	79,9
Osoba prowadząca inny pojazd	36	19,6
Pieszcy	1	0,5
Inny uczestnik ruchu	-	

Zakaz prowadzenia pojazdów zgodnie z art. 42 § 1-3 k.k. może być orzekany nie tylko wobec osób prowadzących pojazdy, ale również innych uczestników ruchu. W praktyce orzeczniczej jednak zakaz prowadzenia pojazdów z reguły orzeka się wobec osób prowadzących pojazdy mechaniczne. Z danych liczbowych zamieszczonych w tabeli 6 wynika, że w 147 sprawach sprawcą przestępstwa komunikacyjnego, wobec którego

orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, była osoba prowadząca pojazd mechaniczny. Odnotowano ponadto 36 przypadków, w których podmiotem zakazu prowadzenia pojazdów była osoba prowadząca inny pojazd, przy czym zwykle chodziło o rower. Stwierdzono tylko jeden przypadek, w którym sprawcą przestępstwa komunikacyjnego była inna osoba niż prowadzący- chodziło o pieszego, będącego sprawcą wypadku drogowego. Sąd orzekł wobec tego pieszego zakaz prowadzenia pojazdów, biorąc pod uwagę całokształt okoliczności (osoba karana, nadużywająca alkoholu), wskazujących na wysokie prawdopodobieństwo ponownego popełnienia przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

**Tabela 6.** Zakaz prowadzenia pojazdów i inne środki karne orzeczone za przestępstwa komunikacyjne w latach 1999-2013

ROK	Ogółem środków karnych = 100 %	Zakaz prowadzenia pojazdów		Nawiązka		Świadczenie pieniężne		Przepadek przedmiotów		Podanie wyroku do publ. wiad.		Obowiązek naprawienia szkody	
		l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
1999	13	7	53,8	5	38,5	-		1	7,7	-		-	
2000	2	1	50,0	-		-		-		-		1	50,0
2001	6	4	66,6	1	16,7	1	16,7	-		-		-	
2002	21	10	47,6	4	19,0	6	28,6	-		-		1	4,8
2003	40	20	50,0	2	5,0	15	37,5	-		-		3	7,5
2004	16	8	50,0	-		8	50,0	-		-		-	
2005	28	15	53,6	1	3,6	12	42,8	-		-		-	
2006	28	18	64,3	2	7,1	8	28,6	-		-		-	
2007	30	20	66,6	-		5	16,7	-		5	16,7	-	
2008	28	17	60,7	1	3,6	5	17,9	-		2	7,1	3	10,7
2009	18	13	72,2	2	11,1	3	16,7	-		-		-	
2010	20	16	80,0	-		3	15,0	-		-		1	5,0
2011	13	12	92,3	1	7,7	-		-		-		-	
2012	11	11	100	-		-		-		-		-	
2013	16	12	75,0	-		2	12,5	-		2	12,5	-	
<b>Razem</b>	290	184	63,5	19	6,6	68	23,4	1	0,3	9	3,1	9	3,1

Należy zwrócić uwagę, że we wszystkich analizowanych sprawach zakaz prowadzenia pojazdów był orzekany jako środek karny obok kary. W większości przypadków zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono obok kary pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania. Na drugim miejscu znalazła się kara grzywny samoistnej, a najrzadziej orzekano zakaz prowadzenia pojazdów obok kary ograniczenia wolności, którą wymierzono w 5 badanych sprawach. Poza zakazem prowadzenia pojazdów sędziowie orzekali wobec sprawców przestępstw komunikacyjnych również inne środki karne, przy czym nie dotyczyło to wszystkich przewidzianych w kodeksie karnym środków. Sędziowie najczęściej orzekali świadczenie pieniężne (art. 49 § 2 k.k.), które stosowano w razie skazania za przestępstwo z art. 178a § 1 lub 2 k.k. W praktyce orzeczniczej przy skazywaniu sprawców

wypadku drogowego stosowana była nawiązka oraz obowiązek naprawienia szkody. W latach 2007-2013 orzeczono kilkakrotnie podanie wyroku do publicznej wiadomości.

**Tabela 7.** Płeć sprawców przestępstw komunikacyjnych, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów

<b>PŁEĆ SPRAWCY</b>	<b>l.b.</b>	<b>%</b>
<b>Ogółem</b>	184	100
<b>Kobieta</b>	11	6,0
<b>Mężczyzna</b>	173	94,0

Kobiety były sprawcami przestępstw komunikacyjnych bardzo rzadko- materiał badawczy zawierał jedynie 11 tego rodzaju przypadków. W analizowanych sprawach karnych aż 94 % populacji skazanych sprawców przestępstw komunikacyjnych, wobec których zastosowano środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów, stanowili mężczyźni.

**Tabela 8.** Wiek sprawców skazanych za przestępstwa komunikacyjne z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów

<b>WIEK SPRAWCY</b>	<b>l.b.</b>	<b>%</b>
<b>Ogółem</b>	184	100
<b>od 18 do 24 lat</b>	45	24,5
<b>od 24 do 28 lat</b>	27	14,7
<b>od 29 do 35 lat</b>	42	22,8
<b>od 36 do 45 lat</b>	33	17,9
<b>od 46 do 50 lat</b>	22	12,0
<b>od 51 do 60 lat</b>	12	6,5
<b>61 lat i więcej</b>	3	1,6

Z danych przedstawionych w tabeli 8 wynika, że najliczniejszą grupę sprawców przestępstw komunikacyjnych, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów stanowiły osoby, które w chwili popełnienia czynu miały od 18 do 24 lat. Wydaje się, iż rezultat badań nie jest przypadkowy, ale wiąże się ze specyfiką osób młodych, które nie dysponują jeszcze dużym doświadczeniem w zakresie prowadzenia pojazdów oraz są bardziej skłonne do podejmowania ryzykownych zachowań zagrażających bezpieczeństwu ruchu. Warto zauważyć, że sprawcy przestępstw komunikacyjnych z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów w pierwszych trzech przedziałach wiekowych mieszczących się w granicach od 18 do 35 lat łącznie stanowili 62 %. Z kolei najmniej sprawców przestępstw komunikacyjnych z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów było w dwóch ostatnich grupach, tzn. wśród osób w wieku od 51 do 60 lat oraz mających 61 lat i powyżej. Wynika to

prawdopodobnie z faktu, iż z reguły wraz z wiekiem zmniejsza się skłonność do brawurowej jazdy oraz innych naruszeń zasad bezpieczeństwa ruchu. Należy jednak zwrócić uwagę, że osoby starsze wykazują mniejszy refleks, który jest szczególnie ważny w zmiennych warunkach ruchu drogowego. Przykładem tego okazała się jedna z analizowanych spraw, gdzie trzeźwy sprawca w wieku 63 lat nie zdążył na czas zareagować i spowodował wypadek ze skutkiem śmiertelnym, w którym ofiarą było kilkuletnie dziecko.

**Tabela 9.** Wykształcenie sprawców przestępstw komunikacyjnych, w przypadku których zastosowano zakaz prowadzenia pojazdów

<b>WYKSZTAŁCENIE SPRAWCY</b>	<b>l.b.</b>	<b>%</b>
<b>Ogółem osób</b>	184	100
<b>podstawowe</b>	36	19,6
<b>gimnazjalne</b>	5	2,7
<b>zawodowe</b>	67	36,4
<b>średnie</b>	62	33,7
<b>wyższe</b>	14	7,6

W badanych przypadkach wśród sprawców skazanych za przestępstwa komunikacyjne, wobec których zastosowano zakaz prowadzenia pojazdów, wyraźnie dominowały osoby z wykształceniem zawodowym (36,4 %) oraz średnim (33,7 %). Stosunkowo duża pod względem liczebności była również grupa sprawców z wykształceniem podstawowym- 19,6 %. Jedyne w 14 przypadkach sprawcy przestępstw komunikacyjnych z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów mieli wykształcenie wyższe. Można zatem doszukiwać się istnienia pewnej zależności między poziomem wykształcenia a częstotliwością naruszeń zasad bezpieczeństwa ruchu. Osoby słabiej wykształcone prawdopodobnie dysponują z reguły mniejszą wiedzą ogólną, która przekłada się na ich zachowanie jako uczestników ruchu komunikacyjnego.

**Tabela 10.** Częstotliwość pobytów w izbie wytrzeźwień sprawców, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów

<b>Sprawcy przestępstw komunikacyjnych</b>	<b>l.b.</b>	<b>%</b>
<b>- ogółem</b>	184	100
<b>Pobyt sprawcy w izbie wytrzeźwień:</b>		
<b>- 1 raz</b>	18	9,8
<b>- 2 razy</b>	4	2,2
<b>od 3 do 5 razy</b>	6	3,3
<b>od 6 do 10 razy</b>	8	4,3



<b>11 razy i więcej</b>	2	1,1
<b>nie przebywał</b>	58	31,5
<b>brak danych</b>	88	47,8

Informacja na temat pobytu sprawcy w izbie wytrzeźwień stanowi bardzo istotny wyznacznik dla jego prognozy kryminologicznej. Fakt pobytu w izbie wytrzeźwień, zwłaszcza duża ilość tego rodzaju pobytów, świadczy o skłonnościach sprawcy do nadużywania alkoholu. Okoliczność dotycząca liczby pobytów sprawcy przestępstwa komunikacyjnego w izbie wytrzeźwień może zatem przesądzić o konieczności czasowego wyłączenia takiej osoby z uczestnictwa w ruchu na skutek orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów. Uzasadnieniem dla podjęcia decyzji o zastosowaniu zakazu będzie w takim wypadku wysoki stopień zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu, w szczególności istotne prawdopodobieństwo ponownego popełnienia przestępstwa komunikacyjnego. W wielu analizowanych sprawach niestety nie było żadnych danych o pobycie sprawcy w izbie wytrzeźwień. W 58 sprawach stwierdzono, że oskarżony w ogóle nie przebywał w izbie wytrzeźwień, zaś w 18 przypadkach odnotowano jednorazowy pobyt tego rodzaju. Rekordzistami byli dwaj sprawcy przestępstw komunikacyjnych, którzy mieli na swoim koncie po 15 pobytów w izbie wytrzeźwień.

**Tabela 11.** Wcześniejsza karalność sprawców przestępstw komunikacyjnych z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów

<b>Sprawca przestępstwa komunikacyjnego</b>	<b>l.b.</b>	<b>%</b>
<b>Ogółem</b>	184	100
<b>karany za przestępstwo, ale nie komunikacyjne</b>	40	21,7
<b>karany za to samo przestępstwo komunikacyjne</b>	33	17,9
<b>karany za inne przestępstwo komunikacyjne</b>	3	1,6
<b>nie był karany za przestępstwo</b>	108	58,8

Fakt zaistniałego konfliktu z prawem w przeszłości sprawcy może negatywnie świadczyć o jego osobowości i stosunku do dóbr prawnie chronionych. Zakaz prowadzenia pojazdów może być szczególnie uzasadniony w sytuacji, gdy sprawca był już wcześniej karany za to samo przestępstwo komunikacyjne. Zaistnienie takiej recydywy komunikacyjnej świadczy o nieskuteczności dotychczasowych środków reakcji karnej. W trakcie analizowania spraw, w których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów, okazało się, że w aż 108

przypadkach sprawcy nie byli uprzednio karani za przestępstwo, tzn. nie figurowali jako skazani w KRS. Niepokojąca wydaje się stosunkowo znaczna liczba spraw (33 przypadki), gdzie sprawca był karany za to samo przestępstwo komunikacyjne. Wszystkie tego typu sprawy dotyczyły ponownego popełnienia przestępstwa prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a § 1 lub 2 k.k.). Sędziowie uwzględniali przy orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów również wcześniejszą karalność za inne przestępstwa niż komunikacyjne.

Podsumowując dotychczasowe rozważania należy stwierdzić, że wyniki badań praktyki stosowania zakazu prowadzenia pojazdów w konkretnych sprawach karnych, okazały się zbieżne z wynikami badań orzecznictwa sądowego w świetle danych statystycznych przedstawionymi w rozdziale VIII. W analizowanych sprawach karnych zakaz prowadzenia pojazdów był orzekany przede wszystkim w związku ze skazaniem za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekano zwykle obligatoryjnie w trybie art. 42 § 2 k.k., zaś fakultatywnie w trybie art. 42 § 1 k.k. jedynie w sporadycznych przypadkach. Na częstotliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów miał zatem decydujący wpływ obligatoryjny charakter tego środka karnego związany z okolicznościami określonymi w art. 42 § 2 k.k. Jednocześnie sędziowie zobligowani do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów nie podchodzili zbyt rygorystycznie do kwestii wymiaru tego środka karnego. Ze wszystkich 184 badanych spraw w 110 orzeczono wobec sprawców przestępstw komunikacyjnych zakaz prowadzenia pojazdów na okres roku, tj. w najkrótszym możliwym wymiarze. Z kolei zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów w większości spraw był określany szeroko jako zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Może z tego wynikać, że sędziowie postrzegali zakaz prowadzenia pojazdów jako środek karny, który ma oznaczać dla sprawcy stosunkowo krótkotrwałą, aczkolwiek istotną dolegliwość.

### **§3. Zakazy prowadzenia pojazdów orzekane za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji**

Odrębnej analizie poddane zostały akta spraw, w których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów na podstawie kodeksu wykroczeń. W rozważaniach skoncentrowano się na najważniejszych kwestiach i charakterystycznych cechach praktyki wymiaru sprawiedliwości związanej ze stosowaniem zakazu prowadzenia pojazdów oraz innych środków reakcji na popełnione wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

**Tabela 12.** Rodzaje wykroczeń komunikacyjnych, za które orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów w latach 2007-2014

Rok	Ogółem		art. 87 § 1 k.w.		art. 87 § 1a k.w.		art. 87 § 2 k.w.		art. 86 § 1 k.w.	
	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%	l.b.	%
2007	3	100	2	66,7	X		1	33,3	-	
2008	13	100	9	69,2	X		3	23,1	1	7,7
2009	8	100	7	87,5	X		1	12,5	-	
2010	10	100	10	100	X		-		-	
2011	17	100	14	88,5	X		3	11,8	-	
2012	15	100	9	60,0	X		5	33,3	1	6,7
2013	16	100	9	56,3	-		4	25,0	3	18,7
2014	30	100	17	56,7	10	33,3	-		3	10,0
<b>Razem</b>	112	100	77	68,8	10	8,9	17	15,2	8	7,1

W analizowanych sprawach pochodzących z lat 2007-2014 zakaz prowadzenia pojazdów były orzekany jedynie w razie skazania sprawców czterech rodzajów wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Zostały one stypizowane w następujących przepisach kodeksu wykroczeń: art. 87 § 1, art. 87 § 1a, art. 87 § 2 oraz art. 86 § 1. Zdecydowanie najczęściej orzekano zakazy prowadzenia pojazdów za wykroczenie prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 § 1 k.w.). W poszczególnych latach udział wykroczenia z art. 87 § 1 k.w. kształtował się przeciętnie na poziomie przekraczającym 60 %. Drugie miejsce w kolejności zajmowało wykroczenie prowadzenia pojazdu innego niż mechaniczny w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 § 2 k.w.). Brzmienie art. 87 § 3 k.w. sprzed nowelizacji z 27.9.2013 r. przewidywało obligatoryjne orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów w wypadku popełnienia wykroczenia określonego w art. 87 § 1 lub 2 k.w. Na dużą częstotliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów przy skazaniu za wykroczenie z art. 87 § 1 lub 2 k.w. miała zatem wpływ obligatoryjność stosowania tego środka karnego. Obecnie zgodnie z art. 87 § 3 k.w. obowiązek stosowania zakazu prowadzenia pojazdów słusznie dotyczy wyłącznie wykroczenia określonego w art. 87 § 1 k.w. Z dniem 9 listopada 2013 r. w kodeksie wykroczeń pojawiło się nowe wykroczenie, które polega na prowadzeniu innego pojazdu niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem podobnie działającego środka (art. 87 § 1a k.w.). Zakaz prowadzenia pojazdów w przypadku skazania za wykroczenie z art. 87 § 1a lub 2 k.w. ma charakter jedynie fakultatywny, a jego zakres przedmiotowy ogranicza się do pojazdów niemechanicznych (art. 87 § 4 k.w.). W 2014 r. odnotowano 10 spraw, w których zakazy prowadzenia pojazdów orzeczono za wykroczenie z

art. 87 § 1a k.w. W całym badanym okresie zdarzały się ponadto przypadki stosowania zakazu prowadzenia pojazdów za wykroczenie określone w art. 86 § 1 k.w., tj. spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym na skutek niezachowania należytej ostrożności.

**Tabela 13.** Struktura kar i środków karnych orzekanych za wykroczenia komunikacyjne w latach 2007-2014

Środek reakcji karnej	ROK							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ogółem</b>	6 100	26 100	16 100	20 100	34 100	30 100	32 100	60 100
<b>kara grzywny</b>	3 50	13 50	8 50	10 50	17 50	15 50	16 50	30 50
<b>zakaz prowadzenia pojazdów</b>	3 50	13 50	8 50	10 50	17 50	15 50	16 50	30 50

Wszystkie analizowane sprawy dotyczyły skazań za wykroczenia komunikacyjne, w których zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono obok kary grzywny. Należy zauważyć, iż np. jedno z najczęściej popełnianych wykroczeń- prowadzenie pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 § 1 k.w.), jest zagrożone alternatywnie karą aresztu albo grzywny nie niższej niż 50 złotych. Sędziowie w żadnej ze spraw nie zdecydowali się jednak na wymierzenie kary aresztu. W trakcie badań aktowych można było natknąć się na sprawy, gdzie sąd decydował się na skorzystanie z możliwości przewidzianej w art. 39 § 1 k.w. Przepis ten zakłada, że „w wypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie można- biorąc pod uwagę charakter i okoliczności czynu lub właściwości i warunki osobiste sprawcy- zastosować nadzwyczajne złagodzenie kary albo odstąpić od wymierzenia kary lub środka karnego”. Określone w art. 39 § 1 k.w. dobrodziejstwo umożliwia szerszą indywidualizację odpowiedzialności, co jest szczególnie ważne w przypadku sprawców wykroczeń komunikacyjnych. Badane sprawy zawierały rozstrzygnięcie sformułowane w ten sposób, że wymierza się sprawcy grzywnę oraz jednocześnie na mocy art. 39 § 1 k.w. odstępuje się od orzeczenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów.

**Tabela 14.** Wysokość kary grzywny, obok której orzekano zakazy prowadzenia pojazdów w latach 2007-2014

Wysokość kary grzywny	l.b.	%
<b>Ogółem</b>	112	100
<b>od 200 zł do 300 zł</b>	3	2,7
<b>od 301 zł do 500 zł</b>	14	12,5
<b>od 501 zł do 600 zł</b>	26	23,2
<b>od 601 zł do 800 zł</b>	26	23,2
<b>od 801 zł do 1000 zł</b>	16	14,3
<b>od 1001 zł do 2000 zł</b>	23	20,5
<b>2001 zł i więcej</b>	4	3,6

W badanych sprawach wysokość kary grzywny, obok której orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów najczęściej mieściła się w dwóch przedziałach o wartościach: od 501 zł do 600 zł oraz od 601 zł do 800 zł. Stosunkowo często orzekano również grzywnę w wysokości od 1001 zł do 2000 zł. Należy zwrócić uwagę, że sędziowie tylko w 4 przypadkach zdecydowali się na orzeczenie kary grzywny wynoszącej 2001 zł i więcej. Z kolei najniższe grzywny były orzekane w wysokości od 200 zł do 300 zł- taki wymiar zastosowano w 3 analizowanych sprawach. Wydaje się, iż dla wielu sprawców ponoszących odpowiedzialność na podstawie kodeksu wykroczeń zasadniczą dolegliwość nie stanowiła sama kara grzywny, mająca niekiedy wręcz symboliczny wymiar, ale orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów.

**Tabela 15.** Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego na podstawie regulacji kodeksu wykroczeń w latach 2007-2014

Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów	l.b.	%
<b>zakazy prowadzenia pojazdów ogółem</b>	112	100
<b>6 miesięcy</b>	66	58,9
<b>7 miesięcy</b>	6	5,4
<b>8 miesięcy</b>	13	11,6
<b>9 miesięcy</b>	1	0,9
<b>10 miesięcy</b>	7	6,2
<b>11 miesięcy</b>	-	
<b>1 rok</b>	12	10,7
<b>1 rok i 1 miesiąc</b>	2	1,8
<b>1 rok i 3 miesięcy</b>	1	0,9
<b>1 rok i 6 miesięcy</b>	2	1,8
<b>2 lata</b>	1	0,9
<b>3 lata</b>	1	0,9

W świetle art. 29 § 1 k.w. zakaz prowadzenia pojazdów w razie skazania za wykroczenie komunikacyjne wymierza się w miesiącach lub latach, na okres od 6 miesięcy do 3 lat. Dopuszczalne jest zatem orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów zarówno w latach, jak i miesiącach. Dane liczbowe ujęte w tabeli 20 świadczą o dość łagodnym podejściu sędziów, którzy wyraźnie preferowali krótkotrwałe zakazy prowadzenia pojazdów w wymiarze wyrażonym w miesiącach. Ze wszystkich 112 poddanych analizie spraw w aż 66 przypadkach zdecydowano się na najniższy dopuszczalny wymiar zakazu prowadzenia pojazdów, określając, że ma on trwać przez okres 6 miesięcy. Stosunkowo duża okazała się liczba zakazów prowadzenia pojazdów orzekanych na okres 1 roku, bowiem ten wymiar zastosowano w 12 przypadkach. Z danych liczbowych wynika, że zakazy prowadzenia pojazdów w wymiarze przekraczającym okres 1 roku stosowano w jednostkowych przypadkach. Zakaz prowadzenia pojazdów w najwyższym wymiarze 3 lat został orzeczony tylko wobec jednego sprawcy wykroczenia komunikacyjnego. Praktyka orzekania zakazów prowadzenia pojazdów na krótkie kilkumiesięczne okresy zasługuje na aprobatę. Wykroczenia komunikacyjne, stanowią podobnie jak przestępstwa komunikacyjne, naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, jednakże cechują się mniejszą społeczną szkodliwością. Wydaje się, iż w przypadku odpowiedzialności sprawców wykroczeń chodzi przede wszystkim o efekt szokowy, który można wywołać za pomocą krótkotrwałej ich eliminacji z uczestnictwa w ruchu w charakterze prowadzących określone rodzaje pojazdów.

**Tabela 16.** Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego na podstawie kodeksu wykroczeń w latach 2007-2014

<b>Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów</b>	<b>l.b.</b>	<b>%</b>
<b>zakaz prowadzenia pojazdów ogółem</b>	112	100
<b>zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych</b>	88	78,6
<b>zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych i rowerowych</b>	3	2,7
<b>zakaz prowadzenia rowerów</b>	10	8,9
<b>zakaz prowadzenia pojazdów zaprzęgowych</b>	1	0,9
<b>zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych kat. „B”</b>	4	3,5
<b>zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych z wyłączeniem kat. „B”</b>	1	0,9
<b>zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych z</b>	3	2,7

<b>wyłączeniem kat. „C”</b>		
<b>zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych z wyłączeniem kat. „T”</b>	2	1,8

Zakres przedmiotowy orzekanych zakazów prowadzenia pojazdów był zróżnicowany. W zdecydowanej większości analizowanych spraw zakaz dotyczył prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. W latach 2007-2014 udział zakazu prowadzenia pojazdów z tak szeroko zakreślonym zakresem przedmiotowym wyniósł 78,6 %. Odnotowano 4 przypadki, gdy zakaz prowadzenia pojazdów ograniczono do pojazdów mechanicznych kategorii „B”. Sędziowie korzystali również z innego sposobu zawężenia zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów, określając, że orzeka się zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych z wyłączeniem pojazdów kategorii „B”, „C” lub „T”. Wobec 3 sprawców wykroczeń komunikacyjnych zastosowano zakaz prowadzenia pojazdów obejmujący wszelkie pojazdy mechaniczne oraz dodatkowo pojazdy rowerowe. Łącznie w 11 badanych sprawach zakaz prowadzenia pojazdów dotyczył wyłącznie pojazdów innych niż mechaniczne, tj. rowerów, bądź też pojazdów zaprzęgowych.

Analiza akt spraw, w których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów na podstawie kodeksu wykroczeń, ukazała pewne charakterystyczne cechy praktyki orzeczniczej sądów w tym zakresie. Najczęściej zakaz prowadzenia pojazdów orzekano za wykroczenie prowadzenia pojazdu w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 § 1 lub 2 k.w.). Częstotliwość orzekania zakazu prowadzenia pojazdów była związana z obligatoryjnym trybem stosowania tego środka karnego przewidzianym w art. 87 § 3 k.w. W 100 % spraw zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono obok kar grzywny, której wysokość zwykle nie przekraczała 600 zł. W ponad połowie analizowanych spraw zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono w najniższym wymiarze 6 miesięcy. Spośród 112 orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów w 88 sprawach orzeczono zakaz, który obejmował wszelkie pojazdy mechaniczne. Przedstawione dane liczbowe dowodzą, że w sprawach o wykroczenia rola zakazu prowadzenia pojazdów jest istotna, gdyż stanowi on obok kary grzywny jedyną konsekwencję prawnokarną popełnionego wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Wydaje się, iż czasowa eliminacja z uczestnictwa w ruchu bywa przy tym niejednokrotnie bardziej dolegliwa od samej kary grzywny.

## Podsumowanie

Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek reakcji prawnokarnej występuje w polskim ustawodawstwie karnym nieprzerwanie od ponad 50 lat, tj. od chwili wejścia w życie ustawy z dnia 10.12.1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu. W kodeksie karnym z 1969 r. zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych był karą dodatkową. Kodeks karny z 1997 r. w art. 39 pkt 3 zaliczył zakaz prowadzenia pojazdów do kategorii środków karnych. W świetle pierwotnych założeń politycznokryminalnych kodeksu karnego z 1997 r. środki karne miały stanowić instrumenty racjonalnej polityki karnej, pełniące przede wszystkim funkcje prewencyjne lub kompensacyjne. Ustawodawca zakładał ponadto, że rozszerzenie podstaw do odstąpienia od wymierzenia kary w kodeksie karnym z 1997 r., doprowadzi do zwiększenia roli środków karnych, które staną się konkurencyjne względem kar w przypadku tzw. drobnej i średniej przestępczości. Tymczasem liczne zmiany legislacyjne, zapoczątkowane przez ustawę nowelizacyjną z 14.4.2000 r., podważyły pierwotne założenia kodyfikacji karnej z 1997 r. Przyjęte rozwiązania normatywne w zakresie regulacji zakazu prowadzenia pojazdów wyraźnie podniosły represyjność tego środka karnego. W szczególności w tym miejscu należy wskazać wprowadzenie podstaw orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze (dożywotnio), a także znaczne ograniczenie zakresu swobody sędziowskiej w wyniku ustanowienia obligatoryjności orzekania zakazu prowadzenia pojazdów.

Postawiona w rozprawie hipoteza badawcza, zgodnie z którą zakaz prowadzenia pojazdów w aktualnie obowiązującym kształcie prawnym jest instrumentem prawa karnego, stanowiącym adekwatną reakcję państwa na zagrożenia bezpieczeństwa w komunikacji, została potwierdzona zarówno w dokonanej analizie dogmatyczno-prawnej, jak i analizie praktyki wymiaru sprawiedliwości. Obecny kształt prawny zakazu prowadzenia pojazdów jest rezultatem wielu nowelizacji, które miały na celu zwiększenie efektywności zwalczania problemu przestępczości komunikacyjnej z udziałem nietrzeźwych kierowców, a także kierowców pozostających pod wpływem środka odurzającego czy świadomie oddalających się („zbiegających”) z miejsca zdarzenia. Zakaz prowadzenia pojazdów pełni ważną funkcję prewencyjną, wyłączając na pewien okres lub dożywotnio z uczestnictwa w ruchu sprawcę przestępstwa komunikacyjnego, który w ten sposób nie może ponownie stworzyć niebezpieczeństwa. Niewątpliwie zakaz prowadzenia pojazdów na trwałe wpisał się do systemu prawa karnego, stanowiąc wyspecjalizowany środek reakcji prawnokarnej, który jest silnie związany z zachowaniem przestępnym. Znaczna część skazanych zapewne przestrzega



orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów, pozostali podejmują ryzyko, narażając się na surowe konsekwencje prawnokarne, łącznie z karą pozbawienia wolności. Nie umniejsza to jednak walorów zakazu prowadzenia pojazdów jako istotnego instrumentu polityki karnej w zakresie zwalczania i zapobiegania przestępczości komunikacyjnej.

Modyfikacje w zakresie regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie karnym miały przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu. Były odpowiedzią ustawodawcy na narastający problem przestępczości komunikacyjnej z udziałem nietrzeźwych kierowców. Liczba pojazdów silnikowych zarejestrowanych w Polsce systematycznie wzrasta, tym samym zwiększa się ogólna liczba osób prowadzących pojazdy. Równocześnie wrasta ryzyko występowania niebezpiecznych zdarzeń w komunikacji, zwłaszcza w razie spożycia alkoholu lub użycia środka odurzającego. Nie kwestionując wagi problemu, należy zaznaczyć, iż wybrana metoda walki z nietrzeźwością w komunikacji za pomocą zaostrzania przepisów karnych budzi wątpliwości. Wynika to z faktu, iż osoba nietrzeźwa, która podejmuje decyzję o prowadzeniu pojazdu w tym stanie, może ze względu na swój stan bagatelizować ryzyko związane z prowadzeniem pojazdu, opierając się na znikomym prawdopodobieństwie wykrycia przestępstwa, a także niewielkiej obawie (lub jej braku) przed konsekwencjami prawnokarnymi<sup>1377</sup>. Zwiększenie intensywności represjonowania sprawców przestępstwa z art. 178a k.k. nie wydaje się zatem najlepszym środkiem do osiągnięcia zakładanego celu, jakim jest przynajmniej zmniejszenie tego rodzaju przestępczości. Trzeba poszukiwać innych skuteczniejszych środków prowadzących do ograniczenia zjawiska prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości. Warto zwrócić uwagę, że ujawniona liczba przestępstw z art. 178a k.k. zależy przede wszystkim od sprawności działań Policji. Niezależnie od wprowadzania nawet najbardziej drakońskich kar, liczba ta może znacząco wrosnąć przy odpowiedniej mobilizacji sił policyjnych<sup>1378</sup>.

Model normatywny zakazu prowadzenia pojazdów przyjęty przez ustawodawcę w kodeksie karnym nie jest doskonały. Niektóre rozwiązania prawne mogą powodować pewne wątpliwości interpretacyjne, inne zaś wzbudzają poważne zastrzeżenia. W art. 42 § 1-3 k.k. występuje szeroko zakreślony krąg podmiotów zakazu prowadzenia pojazdów, obejmujący nie tylko prowadzących pojazdy, ale także inne osoby uczestniczące w ruchu, w tym m.in. pieszego lub pasażera. W przypadku fakultatywnego zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie art. 42 § 1 k.k. możliwość stosowania tego środka karnego wobec

---

<sup>1377</sup> Zob. J. Szumski, Kilka uwag kryminologicznych..., s. 104; M. Melezni, Zakaz prowadzenia pojazdów w świetle danych..., s. 282.

<sup>1378</sup> Por. R.A. Stefański, Ustawowe zaostrzenie represji..., s. 25-26.

innych uczestników ruchu niekoniecznie prowadzi do nadmiernej represji karnej. W oparciu o okoliczności konkretnej sprawy sąd może podjąć racjonalną decyzję czy orzec zakaz prowadzenia pojazdów wobec takich osób, czy też należy zaniechać jego orzeczenia. Zakres podmiotowy obejmujący wszelkie osoby uczestniczące w ruchu dotyczy również zakazu prowadzenia pojazdów określonego w art. 42 § 2 lub 3 k.k., który ma obligatoryjny charakter i jest orzekany na okres co najmniej 3 lat albo dożywotnio. W przypadkach określonych w art. 42 § 2 k.k. oraz art. 42 § 3 k.k. szeroki zakres podmiotowy razi nadmierną surowością, co może skutkować wydawaniem nieracjonalnych rozstrzygnięć. W obecnym stanie prawnym zakaz prowadzenia pojazdów musi bowiem zostać orzekony m.in. wobec nietrzeźwej osoby pieszej, będącej sprawcą wypadku komunikacyjnego. W mojej ocenie krąg podmiotów zakazu prowadzenia pojazdów w art. 42 § 2 k.k. i art. 42 § 3 k.k. powinien zostać ograniczony, obejmując wyłącznie „osoby prowadzące pojazdy mechaniczne”. Jeśli zaistniałaby potrzeba orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów w stosunku do innych podmiotów, wówczas zakaz ten zawsze można byłoby zastosować fakultatywnie na podstawie art. 42 § 1 k.k.

Krytycznie należy odnieść się do obligatoryjności orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. Prawodawca powinien mieć więcej zaufania do sądów, że zastosują zakaz prowadzenia pojazdów wtedy, gdy będzie to konieczne. Popęlnienie przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego albo zbiegnięcie z miejsca zdarzenia, stanowią bardzo poważne okoliczności, w razie zaistnienia których występują wskazania do orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów. Tryb obligatoryjny zagraża racjonalności wydawanych orzeczeń oraz współmierności zastosowanych środków reakcji prawnokarnej do stopnia winy sprawcy oraz stopnia społecznej szkodliwości popełnionego czynu. Zanika odpowiedzialność sędziego za treść i trafność orzeczenia, który może zasłaniać się obligatoryjnością zakazu prowadzenia pojazdów. W większości analizowanych spraw karnych jako jedyne uzasadnienie zastosowania zakazu prowadzenia pojazdów wskazywano po prostu obligatoryjność ze względu na stan nietrzeźwości sprawcy przestępstwa komunikacyjnego. Obligatoryjność prowadzi do sprzecznego z ideą wymiaru sprawiedliwości automatyzmu i schematyzmu na etapie wydawania rozstrzygnięć. Orzeczone zakazy prowadzenia pojazdów, które nie odpowiadają indywidualnym okolicznościom sytuacyjnym konkretnej sprawy, mogą zostać uznane przez sprawcę za środki niesprawiedliwe, będące wyłącznie narzędziami represji karnej.

Najwięcej zastrzeżeń wzbudza regulacja zakazu prowadzenia pojazdów orzekanego dożywotnio (art. 42 § 3 lub 4 k.k.). Mamy bowiem do czynienia ze środkiem karnym, który bardzo silnie ingeruje w prawa i wolności jednostki. Skazany zostaje do końca życia wyeliminowany z uczestnictwa w ruchu w charakterze osoby prowadzącej wszelkie rodzaje pojazdów mechanicznych. Warto podkreślić, iż w związku z wejściem w życie ustawy nowelizacyjnej z 12.2.2010 r., zakaz prowadzenia pojazdów orzekany na podstawie art. 42 § 3 k.k. z fakultatywnego został przekształcony w środek karny względnie obligatoryjny. Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzekany dożywotnio zarówno w trybie art. 42 § 3 k.k., jak i w trybie art. 42 § 4 k.k. ma charakter obligatoryjny. Represyjność dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów w małym stopniu umniejsza przewidziana w art. 42 § 3 *in fine* k.k. klauzula „wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami”, bowiem z uwagi na konieczność podjęcia przez sąd wielostopniowej oceny dotyczy tylko sporadycznych przypadków. Zakaz prowadzenia pojazdów w dożywotniej formule czasowej pozostaje w sprzeczności z zasadą proporcjonalności. W obecnym stanie prawnym terminowy zakaz prowadzenia pojazdów orzeka się na okres do 15 lat (art. 43 § 1 k.k.). Kilkunastoletnia eliminacja sprawców z uczestnictwa w ruchu w roli prowadzącego pojazdy mechaniczne wydaje się wystarczająco surową reakcją nawet na najpoważniejsze przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, o których mowa w treści art. 42 § 3 k.k. Jest to bez wątpienia wystarczająco długi okres do realizacji celów stawianych przed zakazem prowadzenia pojazdów.

Na mocy ustawy nowelizacyjnej z 20.3.2015 r. zmieniono brzmienie art. 42 § 3 k.k. Wprowadzono nową przesłankę orzekania dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów, polegającą na popełnieniu przestępstwa określonego w art. 178a § 4 k.k. Należy krytycznie ocenić takie rozwiązanie, gdyż prowadzi do naruszenia zasady proporcjonalności. Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany dożywotnio za przestępstwo prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, nawet popełnione ponownie, stanowi nadmiernie surową sankcję karną, która pozostaje w dysproporcji do czynu sprawcy. Regulacja art. 42 § 3 k.k. nie uwzględnia sytuacji, gdy stopień intoksykacji alkoholem tylko nieznacznie przekroczył dolną granicę przewidzianą dla stanu nietrzeźwości. Warto podkreślić, iż w przypadku zrealizowania znamion przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. nie dochodzi do naruszenia dóbr prawnych jakiegokolwiek osoby, w szczególności innego uczestnika ruchu, a jedynie do abstrakcyjnego narażenia tych dóbr. Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe uwagi wydaje się, że ustawodawca powinien

rozważyć potrzebę wykreślenia przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. z katalogu przesłanek orzekania dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów.

Wprowadzenie zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze na mocy ustawy nowelizacyjnej z 14.4.2000 r., doprowadziło do występowania stanu braku wewnętrznej spójności przepisów kodeksowych. Skazani z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. byli poddawani trwałej stygmatyzacji, bez nadziei na uwolnienie się od piętna osoby karanej. W razie orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze było bowiem wykluczone zatarcie skazania z uwagi na niemożność wykonania tego środka karnego za życia sprawcy (art. 107 § 6 k.k.). Takie rozwiązanie pozostawało w sprzeczności z konstytucyjną zasadą humanitaryzmu i zasadą proporcjonalności, ponieważ nawet zbrodniarze skazani na karę dożywotniego pozbawienia wolności albo karę 25 lat pozbawienia wolności, zawsze mogą liczyć na warunkowe przedterminowe zwolnienie, a następnie na zatarcie skazania. Należy zatem pozytywnie ocenić wprowadzenie na mocy ustawy nowelizacyjnej z 20.2.2015 r. art. 84 § 2a k.k., umożliwiającego skrócenie okresu wykonywania środka karnego orzeczonego dożywotnio. Szkoda tylko, że dostosowanie przepisów dotyczących orzekania zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 3 lub 4 k.k. do całości przepisów kodeksowych zajęło ustawodawcy tak dużo czasu, bo niemal 15 lat.

Granice wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów określone w art. 43 § 1 k.k. nie budzą większych zastrzeżeń. Sąd dysponuje szeroką możliwością kształtowania zakresu temporalnego zakazu prowadzenia pojazdów, który może być orzeczony na okres od roku do 15 lat. Obecnie dolna granica wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów ustalona na poziomie roku dotyczy jednak tylko fakultatywnego zakazu prowadzenia pojazdów określonego w art. 42 § 1 k.k. W przypadku obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego z trybie art. 42 § 2 k.k. ustawodawca zastrzegł odrębny minimalny okres, na jaki stosuje się ten środek karny. Jeżeli sprawca popełni przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego, bądź też dopuści się zbiegnięcia z miejsca zdarzenia określonego w art. 173, art. 174 lub art. 177 k.k., sąd obligatoryjnie orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju na okres co najmniej 3 lat. Trudno zgodzić się z tak represyjnym rozwiązaniem, bowiem skutkuje dalszym ograniczeniem dyskrecjonalnej władzy orzeczniczej sądu. Obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów w wymiarze minimum 3 lat ma charakter bezwzględny, niezależny od zawartości alkoholu lub środków odurzających w organizmie sprawcy, jego właściwości oraz stopnia zawinienia. Jest to sprzeczne z wyrażoną w art. 55 w zw. z art. 56

k.k. zasadą indywidualizacji środków karnych. Należy powrócić do pierwotnego rozwiązania, zrównując granice wymiaru dla terminowego zakazu prowadzenia pojazdów niezależnie od trybu, w jakim występuje.

Wyjątkowa represyjność obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego w trybie art. 42 § 2 k.k. jest związana z brakiem możliwości wcześniejszego uznania takiego zakazu za środek karny wykonany (art. 84 § 2 k.k.). W kontekście podwyższonej dolnej granicy wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie art. 42 § 2 k.k. do co najmniej 3 lat, wyłączenie zawarte w art. 84 § 2 k.k. jest rażąco represyjne i powinno zostać zniesione. Rozwiązanie to wykazuje niespójność z innymi przepisami kodeksowymi, gdyż skrócenie okresu wykonywania środka karnego jest możliwe nawet w przypadku zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego dożywotnio (art. 84 § 2a k.k.).

Należy pozytywnie ocenić wprowadzenie w art. 182a § 1 k.k.w. możliwości ograniczenia w postępowaniu wykonawczym zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów do pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową. Z punktu widzenia polityki kryminalnej korzystne są wszelkie próby poszukiwania rozwiązań, które z jednej strony zmierzałyby do skuteczniejszej ochrony bezpieczeństwa w komunikacji, z drugiej zaś nie prowadziłyby do nadmiernej represji karnej. Przewidziana w art. 182a § 1 k.k.w. możliwość zawężenia zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów do pojazdów niewyposażonych w blokadę alkoholową, jest szczególnie ważna dla sprawców, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów w trybie art. 42 § 2 k.k., gdyż ze względu na brzmienie art. 84 § 2 k.k., stanowi wówczas jedyną opcję wcześniejszego powrotu za kierownicę pojazdu mechanicznego objętego zakazem. Regulacja art. 182a § 1 k.k.w. dotyczy również zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych orzeczonego dożywotnio (art. 42 § 3 i 4 k.k.). Nie można jednak nie zauważyć, iż rozwiązanie wprowadzone w art. 182a § 1 k.k.w. skutkuje nierównym traktowaniem skazanych za te same przestępstwa, a jedyną cechą różnicującą jest rodzaj wprowadzonego do organizmu środka zakłócającego czynności psychomotoryczne. Sprawcy przestępstw komunikacyjnych popełnionych w stanie nietrzeźwości są stawiani w lepszej sytuacji od osób, które dopuściły się analogicznych czynów, ale pod wpływem środka odurzającego.

Zakaz prowadzenia pojazdów pełni niezwykle doniosłą rolę w polityce karnej. Zakres orzekania tego środka karnego jest bardzo duży. Łącznie w latach 2001-2014 zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono wobec 1811374 skazanych. Praktyka wymiaru sprawiedliwości analizowana zarówno od strony statystycznej, jak i za pomocą badań akt spraw karnych, pokazała, że sądy często orzekały zakaz prowadzenia pojazdów. W latach

2001-2014 zakaz prowadzenia pojazdów zajmował pierwsze miejsce pod względem częstotliwości orzekania wśród ogółu orzeczonych środków karnych. Udział zakazu prowadzenia pojazdów w 2012 r. wyniósł 73,4 %, w 2013 r.- 51,1 % oraz w 2014 r.- 45,5 %. Zdecydowanie największa liczba zakazów prowadzenia pojazdów wiązała się z obligatoryjnym z trybem orzekania tego środka karnego. W 2014 r. udział zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego w trybie art. 42 § 2 k.k. osiągnął poziom 97,0 %. W związku z tym należy stwierdzić, że obligatoryjność orzekania zakazu prowadzenia pojazdów ma decydujący wpływ na częstotliwość stosowania tego środka karnego w praktyce orzeczniczej. Niewątpliwie znaczenie zakazu prowadzenia pojazdów w strukturze środków reakcji karnej nie byłoby takie samo, gdyby nie ustawa nowelizacyjna z 14.4.2000 r., która wprowadziła art. 178a k.k., ustanawiający nowy typ przestępstwa bezwypadkowego prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Od 2001 r. można było zaobserwować skokowy wzrost przestępczości komunikacyjnej, a jednocześnie systematyczne zwiększanie się liczby orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów. Popęlnienie przestępstwa z art. 178a k.k. wiąże się bowiem automatycznie z orzeczeniem zakazu prowadzenia pojazdów, który ma wówczas obligatoryjny charakter. Ustawa nowelizacyjna z 27.9.2013 r. słusznie uchyliła wyraźnie represyjny przepis art. 178a § 2 k.k., dotyczący bezwypadkowego prowadzenia innego pojazdu niż mechaniczny w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego. Doprowadziło to do znacznego zmniejszenia się liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych na podstawie kodeksu karnego. Należy zauważyć, że o ile w 2012 r. zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono wobec 137803 sprawców przestępstw komunikacyjnych, a w 2013 r.- 100924, o tyle w 2014 r. wobec zaledwie 68261 takich sprawców.

W latach 2007-2014 zakaz prowadzenia pojazdów najczęściej orzekano na okres od roku do 3 lat. W orzecznictwie sądowym wyraźnie dominowały zakazy prowadzenia pojazdów krótkotrwałe, natomiast w wymiarze przekraczającym 3 lata orzekano rzadziej. Najmniej zakazów prowadzenia pojazdów orzeczono na okres od 8 lat do 10 lat. Zakres orzekania zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego na zawsze (dożywotnio) był znacznie mniejszy. Pierwsze 4 przypadki orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 3 k.k. odnotowano w 2007 r. W kolejnych latach liczba tego rodzaju zakazów systematycznie zwiększała się, aż w 2011 r. wyniosła 124, co było spowodowane zmianą trybu orzekania tego środka karnego na względnie obligatoryjny. W 2012 r. orzeczono 126 zakazów prowadzenia pojazdów na podstawie art. 42 § 3 k.k. W 2013 r. liczba takich zakazów zmniejszyła się do 99, by w 2014 r. ponownie wzrosnąć do 108. Z kolei znaczenie

art. 42 § 4 k.k. dla praktyki orzeczniczej jest znikome- w 2014 r. orzeczono tylko jeden zakaz prowadzenia pojazdów na tej podstawie. Przyczyna leży w przesłankach orzekania bezwzględnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio, bowiem ów środek karny orzeka się „w razie ponownego skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny w warunkach określonych w § 3”. Początkowo, gdy zakaz prowadzenia pojazdów określony w art. 42 § 3 k.k. miał charakter fakultatywny, wówczas występowanie obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze znajdowało normatywne uzasadnienie. Zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze w trybie art. 42 § 4 k.k. stanowił ostateczny środek karny, stosowany wobec recydywistów, którzy byli skazani w warunkach określonych w art. 42 § 3 k.k., ale z uwagi na fakultatywność sąd miał możliwość odstąpienia od orzeczenia wobec nich zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze. W obecnym stanie prawnym zakaz prowadzenia pojazdów orzekany dożywotnio na podstawie art. 42 § 3 k.k. wykazuje względnie obligatoryjny charakter, zatem regułą powinno być jego orzekanie. Zastosowanie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio w trybie art. 42 § 4 k.k. zostało ograniczone do grupy wyjątkowych przypadków, w których sąd wcześniej zaniechał orzeczenia dożywotniego zakazu wobec osoby prowadzącej pojazd mechaniczny skazanej w warunkach określonych w art. 42 § 3 k.k.

Zakaz prowadzenia pojazdów jest z reguły orzekany jako środek karny obok kary (kumulatywnie). Pozostałe formy prawne orzekania zakazu prowadzenia pojazdów nie znalazły szerszego zastosowania w praktyce wymiaru sprawiedliwości. W 2014 r. zakaz prowadzenia pojazdów w ramach odstąpienia od wymierzenia kary, bądź też samoistnie na podstawie art. 343 § 1 k.p.k., sądy orzekły jedynie wobec 4 sprawców przestępstw komunikacyjnych. Kodeks karny z 1997 r. zrationalizował i rozszerzył możliwości orzekania środków karnych w razie odstąpienia od wymierzenia kary. Tymczasem sędziowie nadal niechętnie odnoszą się do orzekania środków karnych w tej formie prawnej. Podobnie zakaz prowadzenia pojazdów tytułem środka zabezpieczającego (art. 99 § 1 k.k.) orzeka się w jedynie jednostkowych przypadkach. Jednakże taka praktyka nie wzbudza zastrzeżeń, ponieważ przesłanki orzekania środków zabezpieczających ograniczają stosowanie zakazu prowadzenia pojazdów jedynie do specyficznej grupy przypadków, związanych z popełnieniem czynu zabronionego w stanie niepoczytalności. Natomiast częściej orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów tytułem środka probacyjnego (art. 67 § 3 k.k.). W 2011 r. w tej formie prawnej orzeczono łącznie 1768 zakazów prowadzenia pojazdów. Wydaje się prawdopodobne, że zmiana brzmienia art. 42 § 2 k.k., podnosząca dolną granicę wymiaru obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów, wpłynie na szersze stosowanie instytucji

warunkowego umorzenia postępowania, w ramach której zakaz można orzec na krótszy okres, tj. do 2 lat.

Zmiany wprowadzone na mocy ustawy nowelizacyjnej z 20.3.2015 r. spowodowały radykalne zaostrzenie odpowiedzialności karnej sprawców przestępstw komunikacyjnych. Wyjątkowo surowa wydaje się w tym kontekście odpowiedzialność ponoszona za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k., bowiem obok obligatoryjnego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów albo pojazdów określonego rodzaju orzeczanego na okres od 3 lat (art. 42 § 2 k.k.), występuje obowiązek zastosowania świadczenia pieniężnego w wymiarze minimum 5000 zł. Z kolei wobec sprawców przestępstwa z art. 178a § 4 k.k. orzeka się dożywotni zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych (art. 42 § 3 k.k.), a ponadto obligatoryjne świadczenie pieniężne w wysokości co najmniej 10000 zł. Zgodnie z art. 47 § 3 k.k. w razie skazania sprawcy za przestępstwa z art. 173, art. 174, art. 177 lub art. 355 § 2 k.k., jeżeli sprawca był w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego albo zbiegł z miejsca zdarzenia, orzeka się nawiązkę w wysokości co najmniej 10000 zł. Kumulacja kary, zakazu prowadzenia pojazdów oraz innych środków karnych, a także środków kompensacyjnych, prowadzi do orzeczenia wobec jednego sprawcy kilku środków o różnorodnym charakterze i odmiennych funkcjach penalnych. Powstaje niebezpieczeństwo, że w ten sposób ukształtowana sankcja karna będzie nadmierna, niewspółmiernie surowa i odbiegająca od rzeczywistych potrzeb konkretnej sprawy.

Obecny kształt prawny zakazu prowadzenia pojazdów czyni go środkiem karnym niezwykle represyjnym. Najlepszym rozwiązaniem byłby powrót do regulacji zakazu prowadzenia pojazdów w pierwotnym brzmieniu, ale zabieg ten z wielu względów nie jest możliwy do zrealizowania. Trzeba zatem poszukiwać mniej inwazyjnych instrumentów, które doprowadzą do zracjonalizowania odpowiedzialności karnej sprawców przestępstw komunikacyjnych. Tryb obligatoryjny nie uwzględnia specyfiki okoliczności popełnienia przestępstwa komunikacyjnego przez konkretnego sprawcę. Warto zastanowić się na umożliwieniu sądowi racjonalnego kształtowania zakazu prowadzenia pojazdów i korygowania jego wymiaru już na etapie decyzyjnym. Nieuzasadnione wydaje się ograniczenie stosowania instytucji nadzwyczajnego złagodzenia wyłącznie do kar skoro inne środki reakcji karnej przewidziane w kodeksie karnym wykazują podobny (nieraz równie wysoki) poziom dolegliwości. Wprowadzenie możliwości nadzwyczajnego złagodzenia zakazu prowadzenia pojazdów wpłynęłoby korzystnie na zakres swobody sędziowskiej w procesie orzeczniczym. Dzięki takiemu rozwiązaniu w wyjątkowych, szczególnie uzasadnionych przypadkach sąd zostałby wyposażony w narzędzie do orzekania zakazu



prowadzenia pojazdów poniżej dolnych granic oznaczonych przez ustawę albo w ogóle mógłby zrezygnować z zastosowania tego środka karnego. Regulacja kodeksu karnego nie uwzględnia sytuacji nieszablonowych, które wymagają szczególnego potraktowania, a obligatoryjność oraz sztywne granice wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów nie dopuszczają żadnych wyjątków. Widoczny automatyzm przy stosowaniu obligatoryjnego zakazu prowadzenia pojazdów, może prowadzić do naruszenia zasady współmierności reakcji karnej do stopnia winy sprawcy oraz stopnia społecznej szkodliwości popełnionego przez niego czynu. Możliwość nadzwyczajnego złagodzenia środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów stanowiłaby swoisty wentyl bezpieczeństwa przed niesprawiedliwym, a zarazem nieracjonalnym orzekaniem tego środka karnego.

Przedmiotem rozważań był również zakaz prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń. Jednakże regulacja zakazu prowadzenia pojazdów w kodeksie wykroczeń jest stosunkowo precyzyjna i nie wzbudza większych wątpliwości, ani też zastrzeżeń. Orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów warunkuje wyrażona w art. 28 § 2 k.w. zasada określoności, w myśl której środek karny można orzec tylko wtedy, gdy przewiduje to przepis szczególny. Zakaz prowadzenia pojazdów dotyczy jedynie wybranych rodzajów wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, stypizowanych w rozdziale XI kodeksu wykroczeń. Należy zauważyć, iż zakaz prowadzenia pojazdów w przypadku popełnienia wykroczeń określonych w art. 86 § 1 k.w., art. 87 § 1a lub 2 k.w., art. 92 § 2 k.w. oraz w art. 94 § 1 k.w., ma jedynie charakter fakultatywny. Obligatoryjny tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów dotyczy jedynie dwóch najpoważniejszych wykroczeń, tj. prowadzenia pojazdu mechanicznego w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka (art. 87 § 1 k.w.), a także nieudzielenia niezwłocznej pomocy ofierze wypadku drogowego przez prowadzącego pojazdem, który uczestniczy w tym wypadku (art. 93 § 1 k.w.). Granice wymiaru zakazu prowadzenia pojazdów wynoszące od 6 miesięcy do 3 lat (art. 29 § 1 k.w.), zostały ustalone na odpowiednim poziomie i nie wymagają korekty. Analiza badań empirycznych pokazała, że w latach 2007-2014 zakaz prowadzenia pojazdów orzekano z reguły za wykroczenie określone w art. 87 § 1 k.w. oraz art. 87 § 2 k.w. Zgodnie z brzmieniem art. 87 § 3 k.w. sprzed nowelizacji z 27.9.2013 r., zakaz prowadzenia pojazdów miał bowiem w takich przypadkach obligatoryjny charakter. Obecnie art. 87 § 4 k.w. przewiduje możliwość orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów innych niż mechaniczne w razie popełnienia wykroczenia z art. 87 § 1a lub 2 k.w., a zatem czynów polegających na prowadzeniu pojazdu niemechanicznego przez sprawcę w stanie o zaburzonych czynnościach psychomotorycznych, związanych z użyciem alkoholu lub innej substancji wywołującej odurzenie. Należy

podkreślić, iż rola zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń jest szczególnie istotna, gdyż stanowi on niejednokrotnie najpoważniejszą konsekwencję prawnokarną popełnionego wykroczenia komunikacyjnego.

## BIBLIOGRAFIA

### Literatura

- Andrejew I.**, Kodeks karny. Krótki komentarz dla studiujących, Warszawa 1975
- Andrejew I.**, Polskie prawo karne w zarysie, Warszawa 1986
- Andrejew I., Świda W., Wolter W.**, Kodeks karny z komentarzem, Warszawa 1973
- Bachrach A.**, Na marginesie orzecznictwa dotyczącego wypadków drogowych, PiP 1961, nr 7
- Bachrach A.**, Przesłępstwa drogowe w świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego (1945-1962), Warszawa 1963
- Bachrach A.**, Przesłępstwa i wykroczenia w nowym prawie polskim, Warszawa 1974
- Bachrach A.**, Nowe wytyczne Sądu Najwyższego w sprawach o przesłępstwa drogowe, PiP 1976, nr 5
- Bachrach A.**, Przesłępstwa i wykroczenia w prawie polskim, Warszawa 1980
- Bafia J.**, Warunkowe umorzenie postępowania według projektów k.k. i k.p.k., Pal. 1968, nr 12
- Bafia J.**, Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie kodeksu karnego i w projekcie prawa o wykroczenia, NP 1969, nr 2
- Bafia J.**, Kodeks karny. System kar, Warszawa 1970
- Bafia J., Hochberg L., Siewierski M.**, Ustawy karne PRL. Komentarz, Warszawa 1965
- Bafia J., Mioduski K., Siewierski M.**, Kodeks karny- Komentarz, Warszawa 1971
- Bafia J., Egierska D., Śmietanka I.**, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 1980
- Banasik K.**, Przedawnienie w prawie karnym w systemie kontynentalnym i anglosaskim, Warszawa 2013
- Baran B.**, Prawo łaski w polskim systemie prawnym na tle powszechnym, Sosnowiec 2011
- Barczak A., Jaskuła A., Pojnar P.**, Konstytucyjne podstawy prawa karnego w świetle nowych kodyfikacji karnych, (w:) Racjonalna reforma prawa karnego, red. Zoll A., Warszawa 2001
- Barczak-Oplustil A.**, Środki zabezpieczające, (w:) Nowelizacja prawa karnego 2015. Komentarz, red. Wróbel W., Kraków 2015
- Bednarzak J.**, Amnestia, Warszawa 1965
- Białachowski M.**, Analiza spraw o przesłępstwa z ustawy o zwalczaniu alkoholizmu, BMS 1961, nr 4

**Bieńkowska E., Skupiński J.**, Ustawy karne z 10 maja 1985 r. w praktyce (Na przykładzie orzecznictwa sądów rejonowych), PiP 1988, nr 2

**Bieńkowska E.**, Kary i inne rodzaje reakcji na przestępstwo, Jur. 1997, nr 10-12

**Bilicki J., Kubala W.**, Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, WPP 1974, nr 1

**Blaim J.**, Glosa do wyroku z dnia 25 stycznia 1965 r., II K 365/64, NP 1965, nr 11

**Blaim J.**, Kilka uwag na tle orzecznictwa sądów I instancji w sprawach przestępstw drogowych, PP 1973, nr 4

**Błachnio-Parzych A.**, Samoistny środek karny jako instrument racjonalnej polityki karnej, (w:) Alternatywy pozbawienia wolności w polskiej polityce karnej, red. Jakubowska-Hara J., Skupiński J., Warszawa 2009

**Błachut J.**, Wpływ wprowadzenia art. 178a k.k. na obraz zjawiska przestępczości i prawno-karnej reakcji na nią, (w:) Nauki penalne wobec problemów współczesnej przestępczości. Księga Jubileuszowa z okazji 70. rocznicy urodzin Profesora Andrzeja Gaberle, red. Krajewski K., Warszawa 2007

**Błaszczyk J.**, Orzekanie środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych (art. 42 KK). Uwagi krytyczne, PnD 2002, nr 1

**Błaszczyk M.**, Instytucja zatarcia skazania w polskim prawie karnym, Studia Iuridica 2006. Tom 46. Z zagadnień prawa karnego

**Błaszczyk M.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2015

**Bogdan G.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. Zoll A., Warszawa 2012

**Bogdan G.**, (w:) Kodeks karny. Część szczególna. Tom II. Komentarz do art. 117-277, red. Zoll A., Warszawa 2013

**Bojańczyk A.**, Glosa do wyroku SN z 4 grudnia 2006 r., V KK 360/06, PnD 2007, nr 5

**Bojarski M., Radecki W.**, Kodeks wykroczeń z komentarzem, Warszawa 1992

**Bojarski T.**, Nowe środki karne i formy załatwiania spraw karnych. Uwagi na tle nowego prawa karnego, (w:) Nowe prawo karne procesowe. Zagadnienia wybrane. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Wiesława Daszkiewicza, red. Nowak T., Poznań 1999

**Bojarski T.**, Polskie prawo karne. Zarys części ogólnej, Warszawa 2002

**Bojarski T.**, Uwagi o karach i ich orzekaniu na tle projektowanych zmian kodeksu karnego, (w:) Nauka wobec współczesnych zagadnień prawa karnego w Polsce. Księga pamiątkowa ofiarowana Profesorowi Aleksandrowi Tobisowi, red. Janiszewski J., Poznań 2004

**Bojarski T.**, Kierunki zmian dokonanych w kodeksie karnym z 1997 r. Charakterystyka ogólna, (w:) Zmiany w polskim prawie karnym po wejściu w życie kodeksu karnego z 1997 r., red. Bojarski T., Nazar K., Nowosad A., Szwarczyk M., Lublin 2006

**Bojarski T.**, Polskie prawo karne. Zarys części ogólnej, Warszawa 2006

**Bojarski T.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Bojarski T., Warszawa 2012

**Bojarski T.**, Polskie prawo wykroczeń. Zarys wykładu, Warszawa 2012

**Bojarski T.**, O karach- uwagi o ewolucji rozwiązań prawnych, (w:) Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara, t. I, red. Adamski A., Bojarski J., Chrczonowicz P., Leciak M., Toruń 2014

**Bojarski T.**, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. Bojarski T., Warszawa 2015

**Bojarski T.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Bojarski T., Warszawa 2016

**Bojarski M., Świda Z.**, Podstawy materialnego i procesowego prawa o wykroczeniach, Wrocław 2008

**Borkowski T., Markiewicz J.**, Toksykologia w praktyce śledczej, Warszawa 1962

**Buchała K.**, Przepęstwa drogowe popełnione w stanie nietrzeźwości (Część I), NP 1960, nr 7-8

**Buchała K.**, Przepęstwa drogowe popełnione w stanie nietrzeźwości (Część II), NP 1960, nr 10

**Buchała K.**, Przepęstwa drogowe popełnione w stanie nietrzeźwości, NP 1960, nr 7-8

**Buchała K.**, Z zagadnień sądowego wymiaru kary, NP 1968, nr 5

**Buchała K.**, Glosa do wyroku SN z dnia 3 lutego 1969 r., V KRN 9/69, PiP 1970, nr 5

**Buchała K.**, (w:) Buchała K., Wolter W., Wykład prawa karnego na podstawie kodeksu karnego z 1969 r. Część I, Część ogólna, zeszyt 2. Nauka o karze w opracowaniu K. Buchały, Kraków 1972

**Buchała K.**, Glosa do uchwały SN z dnia 24 sierpnia 1972 r., VI KZP 19/72, NP 1973, nr 4

**Buchała K.**, Glosa do wyroku SN z dnia 26 września 1972 r., V KR 379/72, OSPiKA 1973, nr 12

**Buchała K.**, Niektóre problemy stanu nietrzeźwości kierujących pojazdami, Zeszyty Naukowe ASW 1974, nr 5

**Buchała K.**, Prawo karne materialne, Warszawa 1980

**Buchała K.**, Prawo karne materialne, Warszawa 1989

**Buchała K.**, System sądowego wymiaru kary w projekcie kodeksu karnego, (w:) Problemy kodyfikacji prawa karnego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Mariana Cieślaka, Kraków 1993

- Buchała K.**, Problemy kryminalizacji ucieczki uczestnika karalnego zdarzenia w ruchu drogowym, Prok. i Pr. 1995, nr 2
- Buchała K.**, Ucieczka kierowcy z miejsca wypadku, (w:) Problemy nauk penalnych. Prace ofiarowane Pani Profesor Oktawii Górniok, Katowice 1996
- Buchała K.**, Zbiegnięcie z miejsca wypadku drogowego, PS 1996, nr 1
- Buchała K.**, Przepięstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz, Bydgoszcz 1997
- Buchała K.**, Zbiegnięcie kierującego pojazdem mechanicznym z miejsca zdarzenia, (w:) Rozważania o prawie karnym. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Aleksandra Ratajczaka, red. Szwarc A., Poznań 1999
- Buchała K.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz do art. 117-277. Część szczególna, red. Zoll A., Kraków 1999
- Buchała K., Zoll A.**, Polskie prawo karne, Warszawa 1995
- Budyn-Kulik M.**, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. Mozgawa M., Warszawa 2009
- Budyn-Kulik M.**, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna, red. Mozgawa M., Warszawa 2011
- Budyn-Kulik M.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Mozgawa M., Warszawa 2015
- Bury J.**, Zasada humanitaryzmu w polskim prawie karnym, (w:) Kara kryminalna. Analiza psychologiczno-prawna, red. Kuć M., Niewiadomska I., Lublin 2004
- Burzyński P.**, Ustawowe określenie sankcji karnej, Warszawa 2008
- Cieplý F.**, Kilka uwag na temat obowiązku stosowania blokady alkoholowej, PnD 2014, nr 10
- Cieślak M.**, O węzłowych pojęciach związanych z sensem kary, NP 1969, nr 2
- Cieślak M.**, Wstęp do nauki polskiego prawa karnego, Gdańsk 1985
- Cieślak M.**, Polskie prawo karne. Zarys systemowego ujęcia, Warszawa 1994
- Cieślak W.**, O niektórych rozwiązaniach w projekcie kodeksu karnego, Prok. i Pr. 1996, nr 6
- Citowicz R.**, (w:) Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz do art. 117-221, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2013
- Cyprian T.**, Wpływ alkoholu na wypadki drogowe, Prob. Krym. 1961, nr 12
- Cyprian T.**, Odpowiedzialność za wypadki drogowe, RPEiS 1961, nr 3
- Cyprian T.**, Problem kary za przestępstwa drogowe, PiP 1962, nr 4
- Cyprian T.**, Czy sztywny próg nietrzeźwości?, NP 1962, nr 4
- Cyprian T.**, Wypadki drogowe w świetle prawa karnego, Warszawa 1963

- Czapska J., Waltoś W.**, O polskim populizmie penalnym w związku z książką J. Pratta Penal Populism, uwag kilka, (w:) Nauki penalne wobec problemów współczesnej przestępczości. Księga jubileuszowa z okazji 70. Rocznicy urodzin Profesora Andrzeja Gaberle, red. Krajewski K., Warszawa-Kraków 2007
- Ćwiąkalski Z.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. Zoll A., Warszawa 2012
- Dadak W.**, Grzywna samoistna w stawkach dziennych, Warszawa 2011
- Dąbrowska-Kardas M.**, Analiza dyrektywalna przepisów części ogólnej kodeksu karnego, Warszawa 2012
- Dąbrowska- Kardas M., Kardas P.**, Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia w świetle nowelizacji kodeksu karnego z 12 lipca 1995 r., Część I, Pal. 1996, nr 3-4
- Dąbrowska- Kardas M., Kardas P.**, Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia w świetle nowelizacji kodeksu karnego z 12 lipca 1995 r., Część II, Pal. 1996, nr 5-6
- Dąbrowska- Kardas M., Kardas P.**, Odpowiedzialność karna za spowodowanie wypadku komunikacyjnego w świetle regulacji nowego kodeksu karnego z 1997 r., Część II, Pal. 1999, nr 3-4
- Długosz J.**, Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2015
- Dobrzyński A.**, O właściwą represję karną w sprawach z art. 28 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu, ŁL 1964, nr 12
- Dragan A., Korzeniowska D.M., Krasnowolski A., Stawicki R.**, Kary za prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości w wybranych krajach, Kancelaria Senatu, Biuro Analiz i Dokumentacji, OT- 628, Warszawa 2014
- Drexler Z., Kochanowski J., Rychter W., Tomczyk W.**, Kodeks drogowy. Komentarz, Warszawa 1988
- Dudka K.**, Przedmiot ułaskawienia- zagadnienia wybrane, (w:) Fiat iustitia pereat mundus. Księga jubileuszowa poświęcona Sędziemu Sądu Najwyższego Stanisławowi Zabłockiemu z okazji 40-lecia pracy zawodowej, red. Hofmański P., Warszawa 2014
- Dziergawka A.**, Zakaz prowadzenia pojazdów a cofanie uprawnień do kierowania nimi, PnD 2008, nr 4
- Dziergawka A.**, Ucieczka z miejsca wypadku drogowego, Prok. i Pr. 2008, nr 10

**Dziergawka A.**, Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany wobec nietrzeźwego rowerzysty, PnD 2011, nr 7

**Egierska D., Smerczański J.**, Projekt prawa o wykroczeniach, NP 1969, nr 4

**Fajnberg J., Leonieni M.**, Kodeks karny z orzecnictwem okresu powojennego, Łódź 1958

**Falandysz L.**, Problematyka wykroczeń przeciwko porządkowi i spokojowi oraz niektóre zagadnienia części ogólnej prawa o wykroczeniach, PiP 1970

**Falandysz L.**, Przepisy i wykroczenia alkoholowe w prawie karnym za granicą, Warszawa 1973

**Flatau-Kowalska A.**, Środki zabezpieczające w prawie karnym, Warszawa 1956

**Flemming M.**, Kodeks karny. Część wojskowa. Komentarz, Warszawa 2000

**Frankowski S.**, Nowe ustawodawstwo karne o zwalczaniu alkoholizmu, Warszawa 1972

**Gaberle A.**, Wypadki drogowe. Aspekty kryminologiczne, Warszawa 1986

**Gaberle A.**, Glosa do uchwały SN z dnia 6 grudnia 1984 r., VI KZP 23/84 PiP 1986, nr 12

**Gajewski M.**, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 29 stycznia 2002 r., I KZP 32/01, MoP 2003, nr 15

**Gałązka M.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Grześkowiak A., Wiak K., Warszawa 2014

**Gardocki L.**, Kształtowanie polityki karnej drogą ustawodawczą, Studia Iuridica 1979, nr VIII

**Gardocki L.**, Prawo karne, Warszawa 2006

**Gardocki L.**, Prawo karne, Warszawa 2008

**Gensikowski P.**, Instytucja orzeczenia środka karnego bez rozprawy, PS 2007, nr 4

**Gensikowski P.**, Aktualne problemy odstąpienia od wymierzenia kary jako klauzuli generalnej (art. 59 k.k.), PS 2009, nr 7-8

**Gensikowski P.**, (w:) Kodeks karny wykonawczy. Komentarz, red. Lachowski J., Warszawa 2015

**Giezek J.**, Okoliczności łagodzące i obciążające a uzasadnienie wyroków sądowych w części dotyczącej wymiaru kary, NP 1987, nr 5

**Giezek J.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. Giezek J., Warszawa 2012

**Giezek J.**, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. Bojarski M., Warszawa 2014

**Girdwoyń P.**, Stan nietrzeźwości i po użyciu alkoholu oraz innych środków psychoaktywnych- dopuszczalne analogie? Uwagi na tle art. 178a § 1 k.k. i art. 87 § 1 k.w., WPP 2012, nr 4



**Gmaj J.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 25 października 2007 r., I KZP 32/07, PiP 2009, nr 6

**Golonka A.**, Odpowiedzialność za przestępstwo popełnione przez sprawcę znajdującego się w czasie czynu w stanie nietrzeźwości lub odurzenia- uwagi de lege lata i postulaty de lege ferenda, (w:) Reforma prawa karnego, red. Sepioło-Jankowska I., Warszawa 2014

**Golonka A.**, „Bat na pijanych kierowców”, czyli o założeniach projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, WPP 2014, nr 4

**Góral R.**, Praktyka sądów powszechnych w sprawach prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości, ZK-A 1968, nr 4

**Góral R.**, Kodeks karny. Praktyczny komentarz z orzecznictwem, Warszawa 2005

**Góral R.**, Kodeks karny. Praktyczny komentarz z orzecznictwem, Warszawa 2007

**Góralski J.**, O konieczności przestrzegania założeń koncepcyjno-funkcjonalnych dotyczących środków zabezpieczających oraz środków karnych w kodeksie karnym z 1997 r., RPEiS 2011, nr 1

**Grzegorzczak L.**, (w:) Grzegorzczak L., Chyc K., Walaszek M., Medycyna ruchu drogowego. Zagadnienia wybrane, Warszawa 1974

**Grzegorzczak T.**, Prawo o wykroczeniach w świetle ustawy z dnia 10 maja 1985 r., NP 1985, nr 4

**Grzegorzczak T.**, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. Grzegorzczak T., Warszawa 2013

**Grześkowiak A.**, Wymiar kary, (w:) Prawo karne. Zagadnienia teorii i praktyki, red. A. Marek, Warszawa 1986

**Grześkowiak A.**, Funkcje kary w świetle projektów zmian kodeksu karnego, (w:) Ius et lex. Księga jubileuszowa ku czci Profesora Adama Strzembosza, red. Dębiński A., Grześkowiak A., Wiak K., Lublin 2002

**Grześkowiak A.**, (w:) Synteza prawa polskiego od 1989 roku, red. Guz T., Głuchowski J., Pałubka M.R., Warszawa 2013

**Grześkowiak A.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Grześkowiak A., Wiak K., Warszawa 2014

**Grześkowiak A., Grześkowiak-Gracz K.**, Analiza zamiaru ewentualnego na przykładzie jednej sprawy, Pal. 2010, nr 1-2

**Grzyb W.**, Realny zbieg przestępstw. Analiza dogmatyczna na tle kodeksu karnego z 1997 r., Warszawa 2013

**Gubała W.**, O alkoholologii sądowej (uwagi biegłego), Pal. 1991, nr 1-2

**Gubała W.**, Wiarygodność analizy powietrza wydychanego na zawartość alkoholu, *Prok. i Pr.* 1995, nr 1

**Gubała W.**, Wybrane problemy toksykologii oraz oceny stanu nietrzeźwości, (w:) *Problematyka prawna i techniczna wypadków drogowych*, Kraków 1995

**Gubała W.**, Toksykologia alkoholu. Wybrane zagadnienia, Kraków 1997

**Gubała W.**, Ekspertyza alkoholologiczna, (w:) *Ekspertyza sądowa*, red. Wójcikiewicz J., Kraków-Zakamycze 2002

**Gubała W., Calińska H.**, Rachunek retrospekcyjny a rzeczywistość, *Pal.* 1991, nr 5-7

**Gubała W., Gut W.**, Przypadek sprzeczności między wynikiem badania trzeźwości za pomocą Alcomatu, a wynikiem laboratoryjnej analizy próby krwi, *AMSiK* 1994, nr 44

**Gubiński A.**, Jak należy rozumieć pojęcie stanu nietrzeźwości w wypadkach określonych w art. 27 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu, *Zagadnienia Karno-Administracyjne* 1963, nr 3

**Gubiński A.**, Projekt prawa o wykroczeniach, Cz. II, *Pal.* 1971, nr 4

**Gubiński A.**, Prawo karno-administracyjne, Warszawa 1972

**Gubiński A.**, Ewolucja stosowania przez kolegia środków karnych i zasad wymiaru kary, *ZW* 1977, nr 6

**Gubiński A.**, Główne ogniwa reformy prawa karnego: ograniczenie punitywności i zadośćuczynienie pokrzywdzonemu, *PiP* 1981, nr 7

**Gubiński A.**, Prawo o wykroczeniach w trzydziestoleciu kolegiów do spraw wykroczeń, *ZW* 1982, nr 3

**Gubiński A.**, Prawo wykroczeń, Warszawa 1985

**Gubiński A.**, Zmiany prawa karnego a granice oceny sędziowskiej, *PiP* 1996, nr 3

**Gubiński A.**, (w:) Gubiński A., Grzegorzczak T., *Prawo wykroczeń*, Warszawa 1996

**Gubiński A., Sawicki J.**, Przepięstwa komunikacyjne na tle praktyki i jej potrzeb, *PiP* 1961, nr 7

**Hałas R.G.**, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. Grześkowiak A., Wiak K., Warszawa 2014

**Hałas R.G.**, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. Grześkowiak A., Wiak K., Warszawa 2015

**Hanausek T.**, Toksykomania. Zagadnienia wstępne, (w:) *Narkomania*, Warszawa 1972

**Hanausek T., W.**, *Narkomania. Stadium kryminologiczno-kryminalistyczne*, Warszawa 1976

**Hermanowicz M.**, Przedawnienie w świetle projektów zmian kodeksu karnego, *Ius Novum* 2015, nr 1

**Herzog A.**, Zakaz prowadzenia rowerów, motorowerów i pojazdów zaprzęgowych, *Prok. i Pr.* 2002, nr 5

**Herzog A.**, Korygowanie błędów w orzekaniu zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 2007, nr 11

**Herzog A.**, Z problematyki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2007, nr 9

**Herzog A.**, Problematyka komunikacyjna w ostatnich w ostatnich orzeczeniach Sądu Najwyższego, PnD 2009, nr 4

**Herzog A.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 28 października 2009 r., sygn. I KZP 24/09 w sprawie przestępstwa złamania zakazu prowadzenia pojazdów z art. 244 k.k., PnD 2010, nr 1

**Herzog A.**, Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Uwagi na tle postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2013 r., sygn. I KZP 4/13, PnD 2013

Historia polskiej motoryzacji. Samochody osobowe i jednoślady, red. Kastelik M., Ressel E., Warszawa 2012

**Hoc S.**, Glosa do wyroku SN z dnia 15 marca 2001 r., III KKN 492/99, WPP 2002, nr 1

**Hofmański P., Paprzycki L.K.**, Zasady wymiaru kary i środków karnych, (w:) Nowa kodyfikacja karna. Kodeks karny. Krótkie komentarze, nr 6, Warszawa 1999

**Hofmański P., Paprzycki L.K.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Górniok O., Warszawa 2004

**Hofmański P., Paprzycki L.K.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Górniok O., Warszawa 2006

**Hofmański P., Paprzycki L.K.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Filar M., Warszawa 2008

**Hofmański P., Paprzycki L.K.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Filar M., Warszawa 2012

**Hołyst B.**, Wiktymologia wypadków drogowych, (w:) I Międzynarodowa Konferencja naukowa na temat „Prawno-ekonomiczne i techniczne aspekty bezpieczeństwa w komunikacji drogowej”. Materiały Konferencyjne, red. Lejda K., Rajchel K., Rzeszów 1997

**Hołyst B.**, Bezpieczeństwo społeczeństwa, Warszawa 2015

**Huminiak T.**, Stan „pod wpływem środków odurzających” i stan „po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” u kierującego pojazdem, PnD 2004, nr 3

**Huminiak T.**, Jeszcze o pojęciu "środka działającego podobnie do alkoholu", PnD 2004, nr 7

**Huminiak T.**, Zaliczenie okresu zatrzymania prawa jazdy na poczet orzeczonego później zakazu prowadzenia pojazdów jako środka karnego z art. 39 pkt 3 k.k., PnD 2004, nr 1

**Huminiak T.**, Pojęcia "środek działający podobnie do alkoholu" i "środek odurzający". Kolejne uwagi, PnD 2005, nr 5

**Huminiak T.**, Praktyczne problemy obliczania biegu okresu środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, PnD 2005, nr 10

**Huminiak T.**, Problemy obliczania biegu okresu środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Przykłady praktyki orzeczniczej, PnD 2007, nr 8

**Huminiak T.**, Prawna dopuszczalność zaliczenia na poczet środka karnego okresu zatrzymania prawa jazdy, PnD 2008, nr 11

**Huminiak T.**, Glosa do wyroku SN z dnia z dnia 11 września 2008 r., sygn. IV KK 282/08, w sprawie pojęcia osoby niemającej uprawnień do prowadzenia pojazdu, PnD 2009, nr 4

**Humaniak T.**, Glosa do uchwały SN z dnia 25 lutego 2009 r., I KZP 33/08, PnD 2009, nr 9

**Huziuk Z.**, Aktualne problemy narkomanii w Polsce, PP 1980, nr 1

**Hypś S.**, (w:) Prawo karne, red. Grześkowiak A., Warszawa 2012

**Jakubowska-Hara J.**, Wymiar kary za wykroczenie, Warszawa 1988 (maszynopis niepubl.)

**Jakubowska-Hara J.**, Prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka (w ustawodawstwie i praktyce sądowej), (w:) Pozbawienie wolności-funkcje i koszty. Księga jubileuszowa Profesora Teodora Szymanowskiego, red. Rzepliński A., Rzeplińska I., Niełacznna M., Wiktorska P., Warszawa 2013

**Janiszewski B.**, Humanitaryzm jako zasada sądowego wymiaru kary, (w:) Nauka wobec współczesnych zagadnień prawa karnego w Polsce, red. Janiszewski B., Poznań 2004

**Jankowski M.**, Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.- wyniki badania aktowego), (w:) Prawo w działaniu. Sprawy karne, t. 8, red. Siemaszko A., Warszawa 2010

**Jankowski W.**, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. Grzegorzczak T., Warszawa 2013

**Jaros-Skwarczyńska J., Skwarczyński H.**, Problematyka zatrzymania prawa jazdy w świetle obowiązujących regulacji prawnych, PnD 2005, nr 5

**Jasiński J.**, Tendencje polityki karnej w latach osiemdziesiątych (na przykładzie 1982 i 1986 r.), PiP 1988, nr 6

**Jasiński J.**, Obraz polityki karnej lat osiemdziesiątych i początku lat dziewięćdziesiątych (1980-1991), Arch. Krym. 1993, t. XIX

**Jełowicka E., Lipiński E.**, Skazania za przestępstwa drogowe spowodowane przez nietrzeźwych kierowców, NP 1980, nr 3

**Joachimowski S.**, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 14 listopada 2013 r., sygn. V KK 137/13, w sprawie sposobu badania stanu nietrzeźwości i określania stężenia alkoholu w organizmie kierowcy, PnD 2015, nr 4

**Jodłowski J.**, Orzekanie kar w trybach konsensualnych (aspekty procesowe i materialnoprawne), (w:) Nowelizacja prawa karnego 2015. Komentarz, red. Wróbel W., Kraków 2015

**Kaczmarek T.**, Ogólne dyrektywy wymiaru kary w teorii i praktyce sądowej, Wrocław 1980

**Kaczmarek T.**, O pozytywnej prewencji ogólnej w ujęciu projektu kodeksu karnego z 1994 r., Pal. 1995, nr 3-4

**Kaczmarek T.**, Nowy polski kodeks karny i jego aksjologiczne oraz kryminologiczne założenia, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, t. III, red. Bogunia L., Wrocław 1998

**Kaczmarek T.**, Kierunek proponowanych zmian w prawie karnym, Jur. 2002, nr 7-8

**Kaczmarek T.**, Racjonalny ustawodawca wobec opinii społecznej na populizm penalny, (w:) Populizm penalny i jego przejawy w Polsce. Materiały z Ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego, Szklarska Poręba, 24-27 września 2008 r., red. Sienkiewicz Z., Kokot R., Wrocław 2009

**Kaczmarek T.**, Ogólne dyrektywy sądowego wymiaru kary jako problem kodyfikacyjny, (w:) Nauka o karze. Sądowy wymiar kary. Tom 5. System Prawa Karnego, red. Kaczmarek T., Warszawa 2015

**Kaczor R.**, Normatywny a funkcjonalny charakter okoliczności łagodzących i obciążających dla wymiaru kary, WPP 2009, nr 4

**Kała D.**, Postępowanie w przedmiocie wydania wyroku łącznego. Zagadnienia karnomaterialne i procesowe, Toruń 2003

**Kalitowski M.**, (w:) Prawo karne. Część ogólna, szczególna i wojskowa, red. Dukiet-Nagórska T., Warszawa 2014

**Kała M.**, Środki działające podobnie do alkoholu w organizmie kierowcy, PnD 2004, nr 11

**Kała M.**, Pojęcie środka podobnie działającego do alkoholu w ekspertyzie toksykologicznej, Kwartalnik § 2004, nr 1-2

**Kała M.**, Środki podobnie działające do alkoholu. Zagadnienia analityczne i interpretacyjne w świetle prawa, (w:) Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego, Kraków 2006

**Kała M.**, Rozpowszechnienie używania środków psychoaktywnych przez kierowców w Europie i prawne kryteria regulujące obecność tych środków w organizmie kierowcy, (w:) Konferencja pt. „Środki podobnie działające do alkoholu. Interpretacja wyników badań krwi dla potrzeb sądowych”, Kraków, 28-29 listopada 2012 r.

**Kała M.**, „Wizja zero” w bezpieczeństwie ruchu drogowego, (w:) Konferencja Toksykologów Sądowych. Środki działające podobnie do alkoholu w praktyce toksykologa sądowego, Augustów, 15-17 maja 2013 r., Materiały pokonferencyjne

**Kamiński M.S.**, Ramy aksjologiczne i polityczno-kryminalne kodeksu karnego z 1997 roku, WPP 2002, nr 1

**Kardas P.**, Zatrzymanie prawa jazdy. Prawny charakter tego środka karnego oraz organy właściwe do orzekania o zasadności zatrzymania i rozstrzygnięcia wniosku o zwrot tego dokumentu, PnD 2009, nr 10

**Kardas P.**, Wymiar kary łącznej, (w:) System Prawa Karnego. Tom 5. Nauka o karze. Sądowy wymiar kary, red. Kaczmarek T., Warszawa 2015

**Kardas P.**, Rodzynekiewicz M., Projekt kodeksu karnego w świetle opinii sędziów i prokuratorów (część trzecia- środki karne, zasady wymiaru kar i środków karnych, powrót do przestępstwa oraz wolnościowe środki związane z poddaniem sprawcy próbie), WPP 1996, nr 3-4

**Kardas P., Giezek J.**, Nowa filozofia karania, czyli o założeniach i zasadniczych elementach nowelizacji kodeksu karnego, Pal. 2015, nr 7-8

**Karpiński Z., Kopczyk H.**, O niektórych zagadnieniach alkoholizmu w świetle prawa karnego, PiP 1955, nr 12

**Kasicki G., Wiśniewski A.**, Kodeks wykroczeń. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia. Komentarz do noweli z sierpnia 1998 r., Warszawa 1999

**Kiziukiewicz P.**, Stanowienie i stosowanie środków karnych w świetle zasady proporcjonalności, (w:) Zasada proporcjonalności w prawie karnym, red. Dukiet-Nagórska T., Warszawa 2010

**Klaus W., Kossowska A.**, Skuteczność prowadzonych działań prewencyjnych, czyli co działa w praktyce, (w:) Społeczno-polityczne konteksty współczesnej przestępczości w Polsce, Warszawa 2013

**Klimek J.**, Za stosowaniem art. 31 ustawy z dnia 10 XII 1959 roku o zwalczaniu alkoholizmu, BMS 1962, nr 1

**Klubińska M.**, Głosa do uchwały SN z dnia 21.11.2001 r., Prok. i Pr. 2003, nr 12

**Kłaczyńska N.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. Giezek J., Warszawa 2007

**Kłaczyńska N.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. Giezek J., Warszawa 2012

**Kłys M., Gubała W.**, Kontrowersyjne problemy opiniowania o nietrzeźwości, Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii 1998, nr 2

**Kocel-Krekora Z.**, Kary i środki karne w kodeksie wykroczeń po nowelizacji, Prok. i Pr. 1999, nr 2

- Kochanowski J.**, Przepisy i wykroczenia. Komentarz, Warszawa 1991
- Komadowska A.**, (w:) Synteza prawa polskiego 1918-1939, red. Guz T., Głuchowski J., Pałubka M.R., Warszawa 2013
- Konarska-Wrzosek V.**, Dyrektywy wyboru kary w polskim ustawodawstwie karnym, Toruń 2002
- Konarska-Wrzosek V.**, Szczególne dyrektywy sądowego wymiaru kary, (w:) System Prawa Karnego. Tom 5. Nauka o karze. Sądowy wymiar kary, red. Kaczmarek T., Warszawa 2015
- Konarska-Wrzosek V.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Stefański R.A., Warszawa 2015
- Korczyńska M., Kulikowska J., Celiński R., Nowicka J., Rojek S., Uttecht-Pudełko A.**, Stan „pod wpływem substancji odurzających lub psychotropowych”- porównanie wyników badań toksykologicznych z oceną lekarską w materiałach Katedry i Zakładu Medycyny Sądowej i Toksykologii Sądowo-Lekarskiej Śląskiego Uniwersytetu Medycznego w Katowicach, Arch. Med. Sąd. Kryminol. 2011, Tom LXI
- Korsak A.**, Zdrowie za kierownicą. Higiena. Szkodliwość. Wypoczynek. Wypadek, Warszawa 1981
- Korycka-Zirk M.**, Teorie zasad prawa a zasada proporcjonalności, Warszawa 2012
- Kosierb I.**, Zmiany nowelizacyjne zaostrzające odpowiedzialność karną za bezskutkowe prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości i ich ocena, PnD 2013, nr 6
- Kosierb I.**, Łączny środek karny, Prok. i Pr. 2015, nr 4
- Kosonoga J.**, Zaliczenie na poczet środków karnych odpowiadających im środków zapobiegawczych, uwagi de lege lata i postulaty de lege ferenda, (w:) Zmiany w polskim prawie karnym po wejściu w życie kodeksu karnego z 1997 roku, red. Bojarski T., Nazar K., Nowosad A., Szwarczyk M., Lublin 2006
- Kotowski W.**, Ustawa prawo o ruchu drogowym. Komentarz praktyczny, Warszawa 2002
- Kotowski W.**, Wykroczenia drogowe. Komentarz, Warszawa 2005
- Kotowski W.**, Przepisy drogowe. Komentarz, Warszawa 2006
- Kotowski W.**, Problemy ruchu drogowego. Komentarz, Warszawa 2007
- Kotowski W.**, Alkohol i „środek odurzający”- wnioski de lege ferenda, PnD 2007, nr 6
- Kotowski W.**, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2009
- Kotowski W.**, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa 2011
- Kotowski W.**, Ustawa o kierujących pojazdami. Komentarz, Warszawa 2013
- Kotowski W.**, Nietrzeźwość rowerzysty ponownie wykroczeniem, WPP 2013, nr 4
- Kotowski W.**, Zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego w świetle prawa, WPP 2013, nr 4

**Kozielewicz W.**, Mały świadek koronny w orzecznictwie Sądu Najwyższego, (w:) Nadzwyczajny wymiar kary, red. Majewski J., Toruń 2009

**Kozioł T.**, Warunkowe umorzenie postępowania karnego, Warszawa 2009

**Kozłowska-Kalisz P.**, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. Mozgawa M., Warszawa 2009

**Krajewski K.**, Orzeczenie kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych przez Kolegium do spraw wykroczeń oraz sąd, NP 1978, nr 4

**Krajewski K.**, Orzekanie kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w stosunku do kierowców zawodowych, SKKiP 1979, t. 10

**Krajewski K.**, Kilka uwag w kwestii tzw. pozytywnej prewencji generalnej, (w:) Problemy nauk penalnych. Prace ofiarowane Pani Profesor Oktawii Górniok, red. Tyszkiewicz L., Katowice 1996

**Krajewski K.**, Punitywność społeczeństwa polskiego, (w:) Mit represyjności albo o znaczeniu prewencji kryminalnej, Kraków-Zakamycze 2002

**Krajewski K.**, Opinia z 29.9.2009 r. w przedmiocie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny z 28.4.2009 r. (druk sejmowy Nr 2115)

**Krajewski K.**, Pojęcie środka odurzającego na gruncie kodeksu karnego, PiP 2003, nr 11

**Krajewski K.**, Istota środków zabezpieczających. Rys historyczny, (w:) System Prawa Karnego. Tom 7. Środki zabezpieczające, red. Paprzycki L., Warszawa 2012

**Krajewski K.**, Pojęcie i istota środków zabezpieczających, (w:) System Prawa Karnego. Tom 7. Środki zabezpieczające, red. Paprzycki L., Warszawa 2012

**Krajewski R.**, Zatarcie skazania w prawie karnym, PiP 2007, nr 11

**Krakówka A.**, Warunkowe zawieszenie wykonania środków karnych- propozycje de lege ferenda, Probacja 2009, nr 3-4

**Krawczyk T.**, Głosa do postanowienia SN z dnia 20 grudnia 2007 r., I KZP 34/07, OSP 2009, nr 5

**Krawczyk T.**, Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione w związku z prowadzeniem pojazdów niemechanicznych przez osoby piesze. Niektóre wątpliwości konstytucyjne, Studia Prawno-Ekonomiczne 2010, t. LXXXI

**Krech J., Kowalski G.**, Kara kryminalna, jej wymierzenie i wykonywanie w świetle przepisów Konstytucji RP z 2 IV 1997 r., (w:) Kara kryminalna. Analiza psychologiczno-prawna, red. Kuć M., Niewiadomska I., Lublin 2004



**Królikowski M., Żółtek S.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2010

**Królikowski M., Zawłocki R.**, Prawo karne, Warszawa 2015

**Krukowski A.**, Prewencja indywidualna jako naczelną dyrektywą wykonania kary w projektach kodeksu karnego i kodeksu karnego wykonawczego, PiP 1969, nr 3

**Krukowski A.**, Przeciw przestępstwu- za wykroczeniem, PA 1982, nr 9

**Krzak J.**, Pijani kierowcy w Polsce i UE, Analizy BAS 2010, nr 14

**Krzyżewska A.**, Zaostrzenie odpowiedzialności karnej za prowadzenie w stanie nietrzeźwości, Transport Samochodowy 2010, nr 4

**Księżopolska-Kukulka A.**, Uwagi na temat zmian w Kodeksie karnym, Prok. 2006, nr 3

**Kubala W.**, Glosa do wyroku SN z dnia 6.10.1976 r., Rw 327/76, OSPiKA 1977, nr 6, poz. 10

**Kuberski D.**, (w:) Zbiór orzeczeń z zakresu prawa karnego materialnego. Część ogólna wraz z komentarzami. Casebook, red. Raglewski J., Kraków 2014

**Kulczycki M.**, Czy schematyzm myślenia sędziowskiego?, Gaz. Praw. 1976, nr 5

**Kulesza J.**, O zharmonizowanie uregulowania prawnego instytucji cofnięcia prawa jazdy i kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, Pal. 1979, nr 8

**Kulesza J.**, Problem odbycia kar dodatkowych przewidzianych w art. 38 pkt 1-4 k.k., Probl. Praw. 1981, nr 12

**Kulesza J.**, Warunki orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 § 1 K.K., NP 1982, nr 5-6

**Kulesza J.**, Kilka uwag w sprawie przesłanek orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów na podstawie art. 43 k.k., PP 1982, nr 11

**Kulesza J.**, Aktualne problemy wymiaru kar dodatkowych utraty praw, Pal. 1987, nr 10-11

**Kulesza J.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 17 maja 1990 r., V KZP 5/90, PS 1992, nr 9

**Kulesza J.**, Ucieczka sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia a przestępstwo nieudzielenia człowiekowi pomocy w niebezpieczeństwie na gruncie obowiązującego kodeksu karnego, (w:) Aktualne zagadnienia litewskiego i polskiego prawa karnego, red. Indeck K., Lelental S., Łódź 2007

**Kulesza J.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 20 grudnia 2007 r., I KZP 34/07, WPP 2009, nr 4

**Kulik M.**, Dotychczasowe nowelizacje kodeksu karnego z 1997 r., Prok. i Pr. 2002, nr 12

**Kulik M.**, (w:) Kodeks wykroczeń. Komentarz, red. Mozgawa M., Warszawa 2009

**Kulik M.**, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna, red. Mozgawa M., Warszawa 2011

- Kulik M.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Mozgawa M., Warszawa 2012
- Kulik M.**, Przedawnienie karalności i przedawnienie wykonania kary w polskim prawie karnym, Warszawa 2014
- Kulik M.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Mozgawa M., Warszawa 2015
- Kunicka-Michalska B.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. Rejman G., Warszawa 1999
- Kunicka-Michalska B.**, Poddanie sprawcy próbie (środki probacyjne), (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie, red. Melezini M., Warszawa 2010
- Kunze E.**, Przeprowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a KK), (w:) Nauka wobec współczesnych zagadnień prawa karnego w Polsce. Księga pamiątkowa ofiarowana Profesorowi A. Tobisowi, red. Janiszewski B., Poznań 2004
- Kurzępa B.**, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2008
- Lachowski J.**, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 11 października 2001 r., I KZP 24/01, Pal. 2002, nr 9-10
- Lachowski J.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2011
- Lachowski J.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2015
- Lachowski J., Marek A.**, Prawo karne. Zarys problematyki, Warszawa 2013
- Leciak M.**, Obowiązek orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wobec nietrzeźwych pieszych sprawców wypadków. Glosa do wyroku Sądu Najwyższego dnia 1 grudnia 2004 r., IV KK 277/04, PnD 2006, nr 10
- Leciak M.**, Zakaz prowadzenia pojazdów na wokandzie Sądu Najwyższego, PnD 2007, nr 5
- Leciak M.**, Definicja stanu nietrzeźwości z art. 115 § 16 k.k. i jej interpretacja na gruncie art. 178a k.k. Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 listopada 2010 r., sygn. IV KK 1965/10, PnD 2011, nr 5
- Leciak M.**, Odpowiedzialność karna za przestępstwa komunikacyjne (cz. 1), Pal. 2011, nr 9-10
- Leciak M.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Stefański R.A., Warszawa 2015
- Leksykon prawa karnego- część ogólna. 100 podstawowych pojęć, red. P. Daniluk, Warszawa 2011

**Lelental S.**, Społeczne i ekonomiczne skutki kryminalizacji bezwypadkowego prowadzenia w stanie nietrzeźwości pojazdu innego niż mechaniczny- art. 178a § 2 k.k., (w:) Granice kryminalizacji i penalizacji, red. Pikulski S., Romańczuk-Grącka M., Olsztyn 2013

**Lelental S.**, Kodeks karny wykonawczy. Komentarz, Warszawa 2014

**Leonieni M.**, Kary dodatkowe w kodyfikacji karnej z 1969 r., NP 1969, nr 11-12

**Leonieni M., Michalski W.**, Warunkowe umorzenie postępowania karnego w świetle ustawy i praktyki sądowej, Warszawa 1972

**Leśko T.**, System kar sądowych w prawie karnym wojskowym, Warszawa 1968

**Leśko T.**, Środki karne w projekcie kodeksu karnego z 1968 r., WPP 1968, nr 4

**Leśko T.**, System środków karnych, Warszawa 1974

**Lewiński J.**, Prawnik odpowiada, ZW 1980, nr 6

**Lewkowski W.**, Prawne i lekarskie problemy oddalenia się sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia, (w:) Wypadkowość drogowa. Alkoholizm oraz inne przyczyny biologiczne. 5-6 maja 1977, Katowice-Chorzów. Materiały naukowe, Katowice 1977

**Łabuda G.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. Giezek J., Warszawa 2012

**Łucarz K.**, Nowa regulacja podmiotu zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom VII, red. Bogunia L., Wrocław 2001

**Łucarz K.**, Jeszcze raz o podmiocie zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom VIII, red. Bogunia L., Wrocław 2001

**Łucarz K.**, Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek polityki kryminalnej, Wrocław 2005

**Łucarz K.**, Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów, WPP 2006, nr 2

**Łucarz K.**, Sporne problemy zakresu przedmiotowego zakazu prowadzenia pojazdów, RPEiS 2011, nr 4

**Łucarz K.**, W sprawie wykonywania zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom XXIX, red. Kalisz T., Wrocław 2013

**Łucarz K., Muszyńska A.**, Pojęcie środka odurzającego w prawie karnym, PiP 2008, nr 6

**Łucarz K., Muszyńska A.**, Przyczynek do rozważań nad pojęciem „uczestnik w ruchu”, (w:) Problemy współczesnego prawa karnego i polityki kryminalnej. Księga jubileuszowa Profesor Zofii Sienkiewicz, red. Bojarski M., Brzezińska J., Łucarz K., Wrocław 2015

**Łukaszewicz Z.**, O właściwą interpretację art. 31 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu, NP 1960, nr 12

**Łukaszewicz Z.**, Niektóre zagadnienia materialno-karne w nowej ustawie przeciwalkoholowej, NP 1960, nr 3

**Łukasziewicz Z.**, Z problematyki stosowania nowej ustawy przeciw alkoholowej, BMS 1960, nr 5-6

**Łukasziewicz Z.**, Nowe przepisy o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych w aspekcie walki z alkoholizmem, Walka z alkoholizmem 1962, nr 1

**Łukasziewicz Z.**, Kara dodatkowa pozbawienia prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych na tle przepisów administracyjnych, BMS 1963, nr 2

**Majewski J.**, (w:) Kodeks karny. Część szczególna. Tom III. Komentarz do art. 278-363 k.k., red. Zoll A., Kraków-Zakamycze 2006

**Majewski J.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. Zoll A., Warszawa 2012

**Majewski J.**, Kodeks karny. Komentarz do zmian 2015, Warszawa 2015

**Majewski P.**, Nietrzeźwość jako znamię czynu zabronionego. Rys historyczny, PnD 2015, nr 4

**Makarewicz J.**, Kodeks karny z komentarzem (reprint komentarza), red. Grześkowiak A., Wiak K., Lublin 2012

**Makowski W.**, Kodeks karny. Komentarz. Część ogólna, Warszawa 1932

**Maksymowicz K.**, Od kar dodatkowych do środków karnych, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom II, red. Bogunia L., Wrocław 1998

**Maksymowicz K.**, Wykonywanie środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa kodyfikacja prawa karnego, Tom XI, red. Bogunia L., Wrocław 2002

**Makuch A.**, Środki karne w projekcie kodeksu karnego a kary dodatkowe w obowiązującym prawie karnym, Sectio G, nr 38

**Malec J.**, Próg nietrzeźwości za wyskoki, PA 1982, nr 10

**Małecki M.**, Charakter prawny art. 178a § 4 k.k., PnD 2011, nr 8

**Małecki M.**, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2012 r., I KZP 22/11, CzPKiNP 2012, nr 1

**Małecki M.**, Przepięstwo określone w art. 178a § 4 k.k. Uwagi de lege lata, PnD 2013, nr 10

**Małecki M.**, Normatywna zawartość art. 178a § 4 k.k. W odpowiedzi na kilka uwag prof. R.A. Stefańskiego, PnD 2014, nr 1

**Marcinkowski W.**, Zatrzymanie prawa jazdy w sprawach podlegających orzecznictwu sądów wojskowych, WPP 1999, nr 3-4

**Marcinkowski W.**, Zakresy ustawowych znamion niektórych przestępstw i wykroczeń komunikacyjnych, WPP 2002, nr 1

**Marcinkowski W.**, Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 21 listopada 2001 r., Prokurator 2002, nr 2

**Marcinkowski W.**, Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 26 września 2002 r., I KZP 20/02, Prokurator 2003, nr 1

**Marek A.**, Istota i skutki warunkowego umorzenia postępowania karnego, PiP 1970, nr 12

**Marek A.**, Prawo wykroczeń w zarysie, Warszawa 1975

**Marek A.**, Kto odbiera prawo jazdy, Gaz. Praw. 1983, nr 2

**Marek A.**, Prawo karne. Część ogólna, Toruń 1993

**Marek A.**, Polskie prawo wykroczeń, Warszawa 1987

**Marek A.**, Nowy kodeks karny- zasady odpowiedzialności, nowa polityka karna, MP 1997, nr 12

**Marek A.**, Prawo karne. Zagadnienia teorii i praktyki, Warszawa 1997

**Marek A.**, Prawo karne w pytaniach i odpowiedziach, Toruń 1999

**Marek A.**, Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, Warszawa 1999

**Marek A.**, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2004

**Marek A.**, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2005

**Marek A.**, Odpowiedź na recenzję A. Herzoga mojej książki Prawo karne, PnD 2007, nr 9

**Marek A.**, Prawo wykroczeń (materialne i procesowe), Warszawa 2008

**Marek A.**, Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2010

**Marek A.**, Prawo karne, Warszawa 2011

**Marek A.**, Prawo wykroczeń (materialne i procesowe), Warszawa 2012

**Markiewicz J.**, Alcomat Siemens- nowe rozwiązanie dla doraźnej kontroli trzeźwości, ZW 1985, nr 3

**Markiewicz J.**, Gubała W., Kilka uwag w sprawie analizy stężenia alkoholu w powietrzu wydychanym w związku z glosą dr W. Grzeszczyka, PP 1990, nr 4-5

**Marszał K.**, Przedawnienie w prawie karnym, Warszawa 1972

**Melezini M.**, Spójność prawa karnego a zmiany w zakresie kar i zasad ich wymiaru, (w:) Problem spójności prawa karnego z perspektywy jego nowelizacji, red. Marek A., Oczkowski T., Warszawa 2001

**Melezini M.**, Punitowność wymiaru sprawiedliwości karnej w Polsce w XX wieku, Białystok 2003

**Melezini M.**, Samoistne orzeczenie środka karnego. Założenia i rzeczywistość, (w:) Aktualne problemy prawa karnego. Księga pamiątkowa z okazji Jubileuszu 70. Urodzin Profesora Andrzeja J. Szwarca, Poznań 2009

**Melezini M.**, Aktualne problemy polityki karnej, (w:) Nadzwyczajny wymiar kary, red. Majewski J., Toruń 2009

**Melezini M.**, Systematyka kar i środków karnych. Zagadnienia ogólne, (w:) System prawa karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie, red. Melezini M., Warszawa 2010

**Melezini M.**, Środki karne w ogólności, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie, red. Melezini M., Warszawa 2010

**Melezini M.**, Problemy prawa karnego na tle ustaw majowych z 1985 roku (Konsekwencje w sferze polityki karnej), (w:) O prawie i jego dziejach księgi dwie. Studia ofiarowane Profesorowi Adamowi Lityńskiemu w czterdziestolecie pracy naukowej i siedemdziesięciolecie urodzin. Księga II, Białystok-Katowice 2010

**Melezini M.**, Środki karne orzekane obok kar w praktyce sądowej (wstępne wyniki badań), (w:) Państwo prawa i prawo karne. Księga Jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla, Tom II, red. Kardas P., Sroka T., Wróbel W., Warszawa 2012

**Melezini M.**, Znaczenie środków karnych w polityce karnej, (w:) Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara, Tom II, red. Adamski A., Bojarski J., Chrzczonowicz P., Leciak M., Toruń 2012

**Melezini M.**, Środki karne jako instrument polityki kryminalnej, Białystok 2013

**Melezini M.**, Kary i środki karne orzekane przez sądy powszechne w świetle danych statystycznych za lata 2002 i 2010, (w:) Problemy wymiaru sprawiedliwości karnej: księga jubileuszowa Profesora Jana Skupińskiego, red. Błachnio-Parzych A., Warszawa 2013

**Melezini M.**, Zakaz prowadzenia pojazdów w świetle danych statystycznych 1999-2011, (w:) Zagadnienia teorii i nauczania prawa karnego. Kara łączna. Księga Jubileuszowa Profesor Marii Szewczyk, red. Górski W., Kardas P., Sroka T., Wróbel W., Warszawa 2013

**Melezini M.**, Polityka karna sądów powszechnych w okresie obowiązywania nowej kodyfikacji karnej, (w:) Pozbawienie wolności- funkcje i koszty. Księga Jubileuszowa Profesora Teodora Szymanowskiego, red. Rzepliński A., Rzeplińska I., Niełacna M., Wiktorska P., Warszawa 2013

**Melezini M.**, System kar zasadniczych i dodatkowych w Kodeksie karnym z 1932 r., (w:) Kodeks karny z 1932 r., red. Grześkowiak A., Wiak K., Gałązka M., Hałas R.G., Hypś S., Szeleszczuk D., Lublin 2015

**Melezini M.**, Granice swobodnego uznania sądu przy wiarze środków karnych, (w:) Problemy współczesnego prawa karnego i polityki kryminalnej. Księga jubileuszowa Profesor Zofii Sienkiewicz, red. Bojarski M., Brzezińska J., Łucarz K., Wrocław 2015

**Melezini M.**, System środków reakcji prawnokarnej. Rys historyczny, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej, red. Melezini M., Warszawa 2016

**Melezini M.**, Środki karne w ogólności, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej, red. Melezini M., Warszawa 2016

**Michalska-Warias A.**, Modyfikacja przepisów kodeksu karnego w zakresie przestępstw drogowych, (w:) Nowe prawo karne po zmianach, red. Bojarski T., Skrętowicz E., Lublin 2003

**Michalski W.**, Wychowawcza funkcja sądu w postępowaniu karnym, Warszawa 1976

**Michałek A.**, Przemiany polskiego prawa karnego w zakresie orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, (w:) Reforma prawa karnego, red. Sepioło-Jankowska I., Warszawa 2014

**Mieczkowska D.**, Odpowiedzialność karna sprawcy wypadku komunikacyjnego przy zbiegnięciu z miejsca zdarzenia, PnD 2013, nr 5

**Mieczkowska D.**, Wokół problematyki podmiotowego zakresu zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2013, nr 9

**Mieczkowska D.**, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2012 r., I KZP 22/11, Ius Novum 2012, nr 3

**Mieczkowska D.**, Zakaz prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń w ujęciu ewolucyjnym, (w:) Granice kryminalizacji i penalizacji, red. Pikulski S., Romańczuk-Grącka M., Olsztyn 2013

**Mieczkowska D.**, Zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych na zawsze, Kwartalnik Prawa Publicznego 2013, nr 4

**Mieczkowska D.**, Jazda na rowerze w stanie nietrzeźwości. Czy kontrawencjonalizacja była naprawdę potrzebna?, PnD 2014, nr 1

**Mieczkowska D.**, Prawne i społeczne skutki orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2014, nr 5

**Mieczkowska D.**, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, Studia Prawnicze. Rozprawy i materiały 2014, nr 1

**Mieczkowska D.**, Zakaz prowadzenia pojazdów orzekany tytułem środka probacyjnego, PnD 2015, nr 3

**Mieczkowska D.**, Walka z nietrzeźwością w ruchu komunikacyjnym drogą nowelizacji prawa karnego. Uwagi na temat zmian w regulacji zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2015, nr 9

**Mioduski K.**, Przegląd orzecznictwa Izby Wojskowej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego za rok 1970, WPP 1971, nr 2

**Mioduski K.**, (w:) Bafia J., Mioduski K., Siewierski M., Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 1977

**Moszyński W.**, Polony J., Użycie leku przez kierowcę a wypadek drogowy, Studia Kryminalistyczne, Kryminologiczne i Penitencjarne 1977, t. 6

**Mozgawa M.**, (w:) Kodeks karny. Praktyczny komentarz, red. Mozgawa M., Kraków-Zakamycze 2006

**Murzynowski A.**, Ułaskawienie w Polsce Ludowej, Warszawa 1965

**Mycka K., Kozłowski T.**, Problemy prewencji indywidualnej w polskiej praktyce karania nietrzeźwych kierowców, Probacja 2014, nr 4

**Myrna B.**, Instytucja podjęcia warunkowo umorzonego postępowania karnego w świetle nowego kodeksu karnego, (w:) Nowa kodyfikacja karna, Tom III, red. Boguni L., Wrocław 1998

**Nisenson J., Siewierski M.**, Kodeks karny. Prawo o wykroczeniach z komentarzem i orzecznictwem Sądu Najwyższego do dnia 30 listopada 1934 r. wraz z przepisami wprowadzającymi i utrzymanymi w mocy przepisami uchylonych kodeksów karnych, Warszawa 1935

**Nisenson J., Siewierski M.**, Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach, komentarz, orzecznictwo, przepisy wprowadzające i związkowe, Łódź 1949

**Nowak P.**, Wykładnia znamion „stan pod wpływem środka odurzającego” oraz „stan po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” w świetle konstytucyjnego wzorca kontroli, PnD 2013, nr 1

**Nowak P.**, Charakter normatywny art. 178a § 4 k.k. oraz art. 244 k.k., a zatarcie skazania, PnD 2013, nr 8

Nowe kodeksy karne z 1997 r. wraz z uzasadnieniami, Warszawa 1998

**Noyes A.P., Kolb L.C.**, Nowoczesna psychiatria kliniczna, Warszawa 1969

**Opalek K., Wróblewski J.**, Zagadnienia teorii prawa, Warszawa 1969

**Orliński M.**, Uwagi na temat wykonywania orzeczeń sądów w zakresie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, PnD 2008, nr 7

**Ornowska A., Krajnik Sz.**, Zakaz prowadzenia pojazdów-uwagi krytyczne, Prawo i Administracja, t. VIII, Piła 2009

**Ostapczuk Z.**, W sprawie dyskusji nad projektem prawa o wykroczeniach, ZKA 1970, nr 4-5



**Palka P., Przetak M.**, Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 21 listopada 2001 r., PS 2003, nr 11-12

**Papierkowski Z.**, Glosa do uchwały SN z dnia 4 marca 1965 r., VI KO 40/64, NP 1965, nr 12

**Paprzycki L.K.**, Kara zakazu- praktyka i potrzeby, GP 1983, nr 19

**Paprzycki L.K.**, Zabójstwo, samobójstwo, czy wypadek drogowy?, PnD 2009, nr 2

**Paprzycki L.K.**, Stan po użyciu i stan pod wpływem środka odurzającego, PnD 2012, nr 1

**Patyra-Ważna E.**, Glosa do wyroku SN z dnia 31 sierpnia 2007 r., V KK 253/07, PnD 2009, nr 3

**Pawelec K.J.**, Ucieczka sprawcy wypadku drogowego w świetle prawa karnego i badań, Służba MO 1986, nr 3-4

**Pawelec K.J.**, Glosa do wyroku SN z dnia 15 marca 2001 r., III KKN 492/99, Jur. 2002, nr 1

**Pawelec K.J.**, Zarys metodyki pracy adwokata w sprawach wypadków drogowych, Warszawa 2008

**Pawlik R.**, Społeczna szkodliwość czynu- wybrane zagadnienia na przykładzie wykroczenia typizowanego w art. 87 KW, Kwartalnik Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury 2013, nr 4

**Pawlik R.**, Znamię stanu pod wpływem środka odurzającego w świetle projektu nowelizacji Kodeksu karnego, Kwartalnik Krajowej Szkoły Sądownictwa i Prokuratury 2014, zeszyt specjalny

**Pawlik R.**, Środek karny zakazu prowadzenia pojazdów w świetle nowelizacji Kodeksu karnego, (w:) Reforma prawa karnego, red. Sepioło-Jankowska I., Warszawa 2014

**Pawlik R.**, Konstytucyjne podstawy i zakres prawa karania- zagadnienia wybrane z perspektywy odpowiedzialności za przestępstwo i wykroczenie, (w:) Państwo demokratyczne, prawne i socjalne. Studia prawne, Tom 3, red. Grzybowski M., Kraków 2014

**Pawlonek P.**, Glosa do wyroku SN z dnia 3 listopada 2010 r., IV KK 165/10, Lex/el.2011

**Peiper L.**, Komentarz do kodeksu karnego, prawa o wykroczeniach i przepisów wprowadzających wraz z niektórymi ustawami dodatkowymi i wzorami orzeczeń do prawa o wykroczeniach, Kraków 1933

**Piasecka J.**, Przesłanki orzekania zakazu prowadzenia pojazdów, PnD 2008, nr 9

**Piasecka J.**, Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek karny za wykroczenie drogowe, PnD 2009, nr 9

**Piórkowska-Flieger J.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Bojarski T., Warszawa 2006

**Piórkowska-Flieger J.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Bojarski T., Warszawa 2016

**Pławski S.**, Zagadnienie kar dodatkowych i skutków skazania, NP 1958, nr 1

**Pohl Ł.**, Prawo karne. Wykład części ogólnej, Warszawa 2013

**Pohl Ł.**, Prawo karne. Wykład części ogólnej, Warszawa 2015

**Pohl Ł.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Stefański R.A., Warszawa 2015

**Politowicz K.A.**, Zakres samodzielności organów administracyjnych w wykonywaniu środka karnego zakazu prowadzenia pojazdów w świetle art. 184 kodeksu karnego wykonawczego, PnD 2010, nr 9

**Politowicz K.A.**, Starostwo powiatowe wobec środka karnego zakazu prowadzenia rowerów, PnD 2012, nr 3

**Politowicz K.A.**, Wzajemne relacje przepisów artykułów: 42 Kodeksu karnego i 182 Kodeksu karnego wykonawczego oraz przepisów ustawy z dnia 5 stycznia o kierujących pojazdami, PnD 2014, nr 3

**Polony J.**, Ucieczka sprawcy wypadku drogowego, Sł. MO 1970, nr 4-5

**Polony J.**, Kryminalistyczne i procesowe aspekty ustalania trzeźwości kierowcy w razie ucieczki z miejsca wypadku drogowego (w:), Opiniowanie nietrzeźwości po wypadkach drogowych. Materiały Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej, Katowice 24 marca 1972 r., Katowice 1972

**Polony J.**, Wypadki drogowe. Problematyka kryminalistyczna, Warszawa 1978

**Porada K.**, Wykładnia przepisów o zakazie prowadzenia pojazdów mechanicznych, PiP 1977, nr 8-9

**Porada K.**, Mikrospołeczne skutki stosowania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, SKKiP 1979, nr 10

**Porada K.**, Społeczne skutki stosowania kary zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, PiP 1980, nr 10

**Postulski K.**, Kodeks karny wykonawczy. Komentarz, Warszawa 2014

**Postulski K.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2013 r, I KZP 4/13, LEX/el. 2013

**Potępa J.**, W sprawie nowelizacji przepisów k.k. o karach dodatkowych, Dem. Przeg. Praw. 1947, nr 11

**Pracki H.**, Wpływ znamion i okoliczności czynu na wymiar kary, NP 1975, nr 10-11

**Pracki H.**, Umyślne i nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu jako znamię przestępstwa drogowego, NP 1977, nr 2

**Puchowski B.**, Stan nietrzeźwości w nowej ustawie przeciwalkoholowej, Prob. Krym. 1960, nr 25

**Pyrcak M.**, Środki karne, środki probacyjne i środki zabezpieczające a kara łączna- wybrane problemy orzecznicze związane z karą łączną, (w:) Zagadnienia teorii i nauczania prawa karnego. Kara łączna. Księga Jubileuszowa Profesor Marii Szewczyk, red. Górowski W., Kardas P., Sroka T., Wróbel W., Warszawa 2013

**Pyrcak M.**, Środki zabezpieczające, (w:) Nowelizacja prawa karnego 2015. Komentarz, red. Wróbel W., Kraków 2015

**Radecki W.**, Odpowiedzialność nietrzeźwych kierowców, Problemy Alkoholizmu 1988, nr 5

**Radecki W.**, (w:) Radecki W., Bojarski M., Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2011

**Radecki W.**, (w:) Bojarski T., Radecki W., Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2013

**Raglewski J.**, Podstawy orzekania środków zabezpieczających o charakterze administracyjnym w Kodeksie karnym z 1997 r., Prok. i Pr. 2002

**Raglewski J.**, Model nadzwyczajnego złagodzenia kary w polskim systemie prawa karnego (analiza dogmatyczna w ujęciu materialnoprawnym), Kraków 2008

**Raglewski J.**, Glosa do uchwały SN z dnia 25 lutego 2009 r., I KZP 33/08, LEX/el. 2009

**Rajzman H.**, Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego (II półrocze), NP 1971, nr 3

**Ratajczak A.**, Stan nietrzeźwości w polskim prawie karnym, Poznań 1969

**Ratajczak A.**, W sprawie pojęć: „stan wskazujący na użycie alkoholu” i „stan nietrzeźwości” w prawie karnym, NP 1972

**Ratajczak A.**, Przyczyny uchwalenia nowych kodyfikacji karnych oraz ich podstawowe założenia, Iur. 1997, nr 10-12

**Razowski T.**, Orzekanie zakazu prowadzenia pojazdów w wyroku łącznym, Prok. i Pr. 2004, nr 4

**Razowski T.**, Zaliczenie okresu zatrzymania dokumentu uprawniającego do prowadzenia określonej kategorii pojazdów również na poczet zakazu prowadzenia pojazdów innej kategorii, PnD 2004, nr 3

**Razowski T.**, (w:) Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz, red. Giezek J., Warszawa 2014

**Redo S.**, Narkomania. Aspekty prawnokarne i kryminologiczne, Toruń 1979

**Rejman G.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz. Część ogólna, red. Rejman G., Warszawa 1999

**Rejniak R., Markiewicz A.**, Alkohol i narkotyki za kierownicą, Biuletyn Informacyjny Problemy Narkomanii 2002, nr 1

**Rogoziński P.**, Instytucja ułaskawienia w prawie polskim, Warszawa 2009

**Rutkowski J.**, Niektóre problemy dotyczące kierowców pojazdów mechanicznych, którzy w latach 1973-1974 na terenie województwa poznańskiego uciekli z miejsca wypadku drogowego, (w:) Wypadki drogowe w Wielkopolsce, red. A. Ratajczak, Poznań 1974

**Sakowicz A.**, Opinia prawna o zmianie ustawy- Kodeks karny, druk nr 3207, Biuro Analiz Sejmowych, Warszawa 2010

**Sakowicz A.**, Opinia z dnia 25 września 2014 r. na temat projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2586), Biuro Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu, Warszawa 2014

**Sakowicz A.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2015

**Satko J.**, Glosa do wyroku SN z 15 marca 2001 r., III KKN 429/99, OSP 2001, nr 12, poz. 195

**Sawicki J.**, Karalne stany nietrzeźwości (na marginesie ustawy antyalkoholowej z 1959 r.), PiP 1960, nr 4-5

**Sawicki J., Flatau-Kowalska A.**, Alkohol w prawie karnym, Warszawa 1958

**Sienkiewicz Z.**, Środki karne orzekane samoistnie, PiP 1997, nr 6

**Sienkiewicz Z.**, Niektóre zagadnienia nowej regulacji zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom II, red. Bogunia L., Wrocław 1998

**Sienkiewicz Z.**, Zmiany w regulacji środków karnych wprowadzone ustawą z dnia 14 kwietnia 2000 r., (w:) Nowa Kodyfikacja Prawa Karnego, Tom VII, red. L. Bogunia, Wrocław 2001

**Sienkiewicz Z.**, Glosa do uchwały SN z dnia 26 sierpnia 2002 r., PS 2003, nr 10

**Sienkiewicz Z.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Górniok O., Warszawa 2004

**Sienkiewicz Z.**, Kilka uwag o kierunkach zmian w regulacji środków karnych, (w:) Nauka wobec prawdy sądowej. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Zdzisława Kegla, Wrocław 2005

**Sienkiewicz Z.**, (w:) Górniok O., Hoc S., Kalitowski M., Przyjemski S.M., Sienkiewicz Z., Szumski J., Tyszkiewicz L., Wąsek A., Kodeks karny. Komentarz, Tom I, Gdańsk 2005

**Sienkiewicz Z.**, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System prawa karnego. Tom 6. Kary i środki karne. Poddanie sprawcy próbie, red. Melezini M., Warszawa 2010

**Sienkiewicz Z.**, Z problematyki środków karnych, (w:) Węzłowe problemy prawa karnego, kryminologii i polityki kryminalnej. Księga pamiątkowa ofiarowana Profesorowi Andrzejowi Markowi, red. Konarska-Wrzosek V., Lachowski J., Wójcikiewicz J., Warszawa 2010

**Sienkiewicz Z.**, Niektóre sporne kwestie zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) Prawo karne wykonawcze w systemie nauk kryminologicznych. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Leszka Boguni, red. Kalisz T., Wrocław 2011

**Sienkiewicz Z.**, Kilka uwag o funkcjach podania wyroku do publicznej wiadomości, (w:) Teoretyczne i praktyczne problemy współczesnego prawa karnego. Księga jubileuszowa dedykowana Profesorowi Tadeuszowi Bojarskiemu, red. Michalska-Warias A., Nowikowski I., Piórkowska-Flieger J., Lublin 2011

**Sienkiewicz Z.**, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. Bojarski T., Warszawa 2012

**Sienkiewicz Z.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Filar M., Warszawa 2012

**Sienkiewicz Z.**, Niektóre propozycje zmian w regulacji kar, środków karnych i środków probacyjnych, PiP 2012, nr 4

**Sienkiewicz Z.**, Kilka refleksji o dyrektywie prewencji ogólnej, (w:) Państwo prawa i prawo karne. Księga Jubileuszowa Profesora Andrzeja Zolla, Tom II, red. Kardas P., Sroka T., Wróbel W., Warszawa 2012

**Sienkiewicz Z.**, O niektórych przejawach zaostrzenia represji karnej, (w:) Nauki penalne wobec szybkich przemian socjokulturowych. Księga jubileuszowa Profesora Mariana Filara, T. I, red. Adamski A., Bojarski J., Chrzczonowicz P., Leciak M., Toruń 2012

**Sienkiewicz Z.**, Kilka refleksji o dyrektywach wymiaru środków karnych, (w:) Zagadnienia teorii i nauczania prawa karnego. Kara łączna. Księga Jubileuszowa Profesor Marii Szewczyk, red. Górowski W., Kardas P., Sroka T., Warszawa 2013

**Sienkiewicz Z.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Filar M., Warszawa 2014

**Sienkiewicz Z.**, (w:) Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna, red. Bojarski M., Warszawa 2015

**Sienkiewicz Z.**, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) System Prawa Karnego. Tom 6. Kary i inne środki reakcji prawnokarnej, red. Melezini M., Warszawa 2016

**Sieracki W.**, Rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym i znaczenie tego naruszenia przy wymiarze kary za przestępstwo z art. 145 k.k., WPP 1977, nr 3

**Siewierski M.**, O właściwą treść pojęcia „stan nietrzeźwości” w nowej ustawie o zwalczaniu alkoholizmu z 1959 r., BPG 1960

**Siewierski M.**, Przestępstwa przewidziane w nowej ustawie o zwalczaniu alkoholizmu, BPG 1960, nr 1-2

**Siwek M.**, Wykonywanie niektórych środków karnych, Prok. i Pr. 2010, nr 11

- Siwek M.**, Środki zabezpieczające o charakterze administracyjnym, (w:) System Prawa Karnego. Tom 7. Środki zabezpieczające, red. Paprzycki L., Warszawa 2012
- Siwek M.**, (w:) Regulamin urzędowania sądów powszechnych. Komentarz, Sądowe Komentarze Tematyczne, red. Ignaczewski J., Warszawa 2013
- Skarbek R.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2010
- Skowron A.**, Jeszcze raz krytycznie o środkach działających podobnie do alkoholu, PnD 2004, nr 11
- Skowron A.**, O potrzebie zmian w określeniu znamion przestępstwa i wykroczenia związanych z używaniem środków działających podobnie do alkoholu, PnD 2006, nr 2
- Skowron A.**, Jeszcze o problemie braku rozgraniczenia znamion „środek działający podobnie do alkoholu” i „środek odurzający” w kontekście badań laboratoryjnych materiału pobranego od kierowców, PnD 2007, nr 11
- Skowron A.**, Jak karać pijanych rowerzystów? Uwagi do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 7 kwietnia 2009 r., sygn. P 7/08, w sprawie zgodności z Konstytucją art. 178a § 2 Kodeksu karnego, PnD 2009, nr 7
- Skowron A.**, O nieracjonalnym ustawodawcy i nieskutecznym prawie, PnD 2009, nr 8
- Skowron A.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 31 maja 2011 r., sygn. V KK 398/10, LEX nr 848186
- Skowron A.**, Problem powracający jak bumerang, czyli ponownie o środkach działających podobnie do alkoholu, PnD 2012, nr 8
- Skowron A.**, Jeszcze o przepisie artykułu 43 § 3 Kodeksu karnego, PnD 2013, nr 10
- Skowron A.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2013 r, I KZP 4/13, LEX/el. 2013
- Skowron A.**, Problematyka „środków działających podobnie do alkoholu”- po raz enty (część 1), PnD 2014, nr 2
- Skowron A.**, Problematyka „środków działających podobnie do alkoholu”- po raz enty (część 2), PnD 2014, nr 3
- Skowroński K.**, Ogólne dyrektywy wymiaru kary w kodeksie karnym z 1997 r., Pal. 2003, nr 7-8
- Skrętowicz E.**, Odstąpienie od wymierzenia kary jako postać skazania, NP 1980, nr 6
- Skupiński J.**, Model polskiego prawa o wykroczeniach, Wrocław 1974
- Skupiński J.**, Zmiany w prawie wykroczeń i ich wpływ na politykę kryminalną, PiP 1986, nr 7

**Skupiński J.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Stefański R.A., Warszawa 2015

**Skupiński J.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Stefański R.A., Legalis 2015

**Skupiński J., Szumski J.**, Problemy kodyfikacji prawa wykroczeń, PiP 1998, nr 9-10

**Snitko-Pleszko M.**, Instytucja ulaskawienia (uwagi de lege lata i postulaty de lege ferenda), PiP 2007, nr 1

**Staczyńska A.**, Samoistna kara dodatkowa w orzecznictwie sądów, NP 1979, nr 3

**Staczyńska A.**, Odstąpienie od wymierzenia kary (art. 56 k.k.), Zeszyty Naukowe Instytutu Badania Prawa Sądowego 1979, nr 12

**Starz O.**, Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 21 listopada 2001 r., I KZP 26/01, PiP 2003, nr 10

**Stefańska B.J.**, Skutki zatarcia skazania, Prok. i Pr. 2007, nr 10

**Stefańska B.J.**, Prawne i społeczne skutki skazania (Część pierwsza), WPP 2008, nr 1

**Stefańska B.J.**, Prawne i społeczne skutki skazania (Część druga), WPP 2008, nr 2

**Stefańska B.J.**, Zatarcie warunkowego skazania, Prok. i Pr. 2008, nr 7-8

**Stefańska B.J.**, Zatarcie warunkowego skazania, Prok. i Pr. 2009, nr 7-8

**Stefańska B.J.**, Zatarcie skazania na mocy abolicji, WPP 2008, nr 4

**Stefańska B.J.**, Zatarcie skazania w formie aktu łaski, Prok. i Pr. 2009, nr 1

**Stefańska B.J.**, Zatarcie skazania z mocy prawa, Prok. i Pr. 2009, nr 2

**Stefańska B.J.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 28 października 2009 r., I KZP 24/09, OSP 2010, nr 4

**Stefańska B.J.**, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z 4 stycznia 2011 r., SDI 32/10, Pal. 2011, nr 9-10

**Stefańska B.J.**, Ujawnienie zatartego skazania a przestępstwo zniesławienia, (w:) Przestępstwa przeciwko czci i nietykalności cielesnej, red. Mozgawa M., Warszawa 2013

**Stefańska B.J.**, Zatarcie skazania, Warszawa 2014

**Stefańska B.J.**, Zmiany w zakresie zatarcia skazania, (w:) Reforma prawa karnego, red. Sepioło-Jankowska I., Warszawa 2014

**Stefańska B.J.**, Kodeks karny. Komentarz, red. Stefański R.A., Warszawa 2015

**Stefańska B.J.**, Zatrzymanie prawa jazdy jako środek represyjny, PnD 2015, nr 10

**Stefański R.A.**, Glosa do wyroku NSA z 25 marca 1981 r., SA 353/81, PP 1982, nr 3

**Stefański R.A.**, Glosa do wyroku SN z dnia 2 lipca 1980 r., V KRN 127/80, PP 1984, nr 8-9

**Stefański R.A.**, Konsekwencje prawne kierowania pojazdem po zatrzymaniu dokumentów stwierdzających uprawnienia do prowadzenia pojazdów albo po orzeczeniu zakazu

prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów bądź po cofnięciu uprawnień w trybie administracyjnym, ZW 1980, nr 1

**Stefański R.A.**, Stan nietrzeźwości w ustawie, PA 1983, nr 4

**Stefański R.A.**, Cofanie uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych w prawie o ruchu drogowym, NP 1984, nr 10

**Stefański R.A.**, Glosa do uchwały SN z dnia 6 grudnia 1984 r., VI KZP 23/84, PiP 1985, nr 8-9

**Stefański R.A.**, Zatrzymanie dokumentów uprawniających do prowadzenia pojazdów w ustawie- Prawo o ruchu drogowym, NP 1984, nr 3

**Stefański R.A.**, Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na tle noweli do kodeksu karnego i kodeksu wykroczeń, NP 1985, nr 11-12

**Stefański R.A.**, O zatrzymaniu prawa jazdy słów kilka, Pal. 1985, nr 10

**Stefański R.A.**, Glosa do uchwały Izby Karnej SN z dnia 15 kwietnia 1986 r., WPP 1987, nr 2

**Stefański R.A.**, Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów (wnioski de lege ferenda), WPP 1988, nr 4

**Stefański R.A.**, Odzyskiwanie uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów, Probl. Praw. 1988, nr 11

**Stefański R.A.**, Zawieszenie biegu kar dodatkowych pozbawienia praw lub zakazu, WPP 1988, nr 2

**Stefański R.A.**, Odpowiadając mojemu oponentowi, PP 1988, nr 10

**Stefański R.A.**, Zakaz prowadzenia pojazdów (Reforma ustawodawstwa karnego), Rzeczp.1989, nr 97

**Stefański R.A.**, Konsekwencje prawne kierowania pojazdem po zatrzymaniu dokumentów stwierdzających uprawnienia do prowadzenia pojazdów albo po orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów bądź po cofnięciu uprawnień w trybie administracyjnym, ZW 1989, nr 1

**Stefański R.A.**, Odstąpienie od orzeczenia kary dodatkowej, NP 1989, nr 7-8

**Stefański R.A.**, Glosa do wyroku SN z dnia 5 lutego 1987 r., V KRN 462/87, NP 1989, nr 2-3

**Stefański R.A.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 17 maja 1990 r., V KZP 5/90, OSP 1991, nr 1

**Stefański R.A.**, Zakaz prowadzenia pojazdów, Warszawa 1990



**Stefański R.A.**, Glosa do wyroku SN z dnia 25 sierpnia 1989 r., V KRN 195/89, PP 1990, nr 10-12

**Stefański R.A.**, Zakaz prowadzenia pojazdów w projekcie kodeksu karnego, PiP 1991, nr 6

**Stefański R.A.**, Model normatywny zakazu prowadzenia pojazdów w projekcie kodeksu karnego, WPP 1992, nr 1-2

**Stefański R.A.**, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 1992 r., II KRN 20/92, OSP 1992, poz. K 221

**Stefański R.A.**, Nowe określenie „stanu nietrzeźwości” i „stanu po użyciu alkoholu”, PS 1993, nr 2

**Stefański R.A.**, Pozbawienie kierowcy prawa jazdy, Poznań 1993

**Stefański R.A.**, Stosowanie art. 89 KK- jako swoistej formy rehabilitacji, WPP 1993, nr 1-2

**Stefański R.A.**, Glosa do wyroku SN z dnia 10 czerwca 1991 r., II KRN 57/91, PS 1994, nr 3

**Stefański R.A.**, Glosa krytyczna do Wyroku Sądu Najwyższego z dnia 22 lipca 1993 r., II KRN 110/1993, OSP 1994

**Stefański R.A.**, Kara dyscyplinarna dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w świetle regulaminu dyscyplinarnego sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, WPP 1995, nr 1

**Stefański R.A.**, Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1 czerwca 1995 r., II KRN 54/95, WPP 1995, nr 3-4

**Stefański R.A.**, Badanie stanu trzeźwości. Aspekty prawne, Prok. i Pr. 1995, nr 4

**Stefański R.A.**, Ucieczka sprawcy z miejsca wypadku drogowego, Prok. i Pr. 1996, nr 1

**Stefański R.A.**, Kara dodatkowa zakazu prowadzenia pojazdów w prawie wykroczeń, (w:) Rozwój polskiego prawa wykroczeń, red. Bojarski T., Mozgawa M., Szumski J., Lublin 1996

**Stefański R.A.**, Kary dodatkowe orzekane samoistnie, Prok. i Pr. 1997, nr 4

**Stefański R.A.**, Ułaskawienie w nowych uregulowaniach, Prok. i Pr. 1997, nr 9

**Stefański R.A.**, Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym, Prok. i Pr. 1998, nr 10

**Stefański R.A.**, Podmiot zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 1999, nr 7-8

**Stefański R.A.**, Zaliczenie zatrzymania prawa jazdy na poczet zakazu prowadzenia pojazdów, Prok. i Pr. 1999

**Stefański R.A.**, Prawna ocena stanów związanych z używaniem środków odurzających w ruchu drogowym, Prok. i Pr. 1999, nr 4

**Stefański R.A.**, Przestępstwa drogowe w nowym kodeksie karnym, Kraków 1999

**Stefański R.A.**, Przepisy przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz, Warszawa 2000

**Stefański R.A.**, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, Prok. i Pr. 2000, nr 7-8

**Stefański R.A.**, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2001 r., WPP 2002, nr 2

**Stefański R.A.**, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2002 r., WPP 2003, nr 1

**Stefański R.A.**, Glosa do wyroku SN z dnia 5 grudnia 2005 r., IV KK 319/05, OSP 2006, nr 9

**Stefański R.A.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, t. 1, red. Wąsek A., Warszawa 2006

**Stefański R.A.**, Glosa do wyroku SN z dnia 6 czerwca 2006 r., sygn. IV KK 146/06, OSP 2007, nr 1

**Stefański R.A.**, Środek odurzający w rozumieniu kodeksu karnego, PnD 2007, nr 4

**Stefański R.A.**, Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości (art. 178a § 2 k.k.), PnD 2007, nr 7

**Stefański R.A.**, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa 2008

**Stefański R.A.**, Prawo karne materialne. Część ogólna, Warszawa 2008

**Stefański R.A.**, Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie. Część I, Ius Novum 2008, nr 2

**Stefański R.A.**, Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie. Część II, Ius Novum 2008, nr 3

**Stefański R.A.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 25 października 2007 r., I KZP 32/07, OSP 2008, nr 9, poz. 98

**Stefański R.A.**, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego i prawa wykroczeń za 2007 r., WPP 2008, nr 1

**Stefański R.A.**, Prawo karne materialne. Część szczególna, Warszawa 2009

**Stefański R.A.**, The concept „state under the influence of an intoxicating substance”. Legal aspects, Pojęcie „stan pod wpływem środka odurzającego”. Aspekty prawne, Problems of Forensic Sciences 2009, vol. LXXX

**Stefański R.A.**, Zakaz prowadzenia pojazdów jako środek probacyjny, *Probacja* 2009, nr 2, s. 8

**Stefański R.A.**, Odpowiedzialność za kierowanie pojazdem silnikowym przez osobę, której zatrzymano prawo jazdy, *PnD* 2009, nr 7

**Stefański R.A.**, Glosa do uchwały SN z dnia 25 lutego 2009 r., I KZP 33/08, *OSP* 2009, nr 10

**Stefański R.A.**, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2009 r., *WPP* 2010, nr 1

**Stefański R.A.**, Surowsze karanie nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, *PnD* 2010, nr 5

**Stefański R.A.**, Ustawowe zaostrezenie represji za przestępstwa komunikacyjne, *Prok. i Pr.* 2010, nr 7-8

**Stefański R.A.**, Przestępstwo z art. 178a § 4 k.k., *PiP* 2010, nr 9

**Stefański R.A.**, Środek karny zakazu wstępu na imprezę masową, *Prok. i Pr.* 2010, nr 1-2

**Stefański R.A.**, Zakaz wstępu do ośrodków gier i uczestnictwa w grach hazardowych, *WPP* 2010, nr 2

**Stefański R.A.**, Nowe środki karne i problem ich spójności z systemem Kodeksu karnego, (w:) *Problem spójności prawa karnego z perspektywy jego nowelizacji. Materiały Ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego, Toruń 20-22 września 2010 r.*, red. Marek A., Oczkowski T., Warszawa 2011

**Stefański R.A.**, Obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów, *Prok. i Pr.* 2011, nr 5

**Stefański R.A.**, Glosa do wyroku SN z dnia 18 maja 2009 r., III KK 22/09, *PnD* 2010, nr 10

**Stefański R. A.**, *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 2011

**Stefański R.A.**, Zakres przedmiotowy terminowego zakazu prowadzenia pojazdów, orzekanego obligatoryjnie, *PnD* 2011, nr 5

**Stefański R.A.**, Wykonywanie zakazu prowadzenia pojazdów ruchu drogowego, (w:) *Prawo karne wykonawcze w systemie nauk kryminologicznych. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Leszka Boguni*, red. Kalisz T., Wrocław 2011

**Stefański R.A.**, Glosa do wyroku SN z dnia 3 listopada 2010 r., IV KK 165/10, *WPP* 2011, nr 3

**Stefański R.A.**, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2012 r., I KZP 22/11, *OSP* 2012, nr 5

**Stefański R.A.**, Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego za 2012 r., *Ius Novum* 2013, nr 1

**Stefański R.A.**, Kryminalizacja zachowań w ruchu drogowym, (w:) *Granice kryminalizacji i penalizacji*, red. Pikulski S., Romańczuk-Grącka M., Olsztyn 2013

**Stefański R.A.**, Kilka uwag na kanwie artykułu M. Małeckiego „Przestępstwo określone w art. 178a § 4 k.k. Uwagi de lege lata”, *PnD* 2013, nr 11

**Stefański R.A.**, Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, (w:) *System prawa karnego. Tom 8. Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, red. Gardocki L., Warszawa 2013

**Stefański R.A.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 20 czerwca 2013 r, I KZP 4/13, *OSP* 2014, nr 1

**Stefański R.A.**, Zasadność kontrawencjonalizacji prowadzenia w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego pojazdu niemechanicznego, *Prok. i Pr.* 2014, nr 4

**Stefański R.A.**, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. Stefański R.A., Warszawa 2015

**Stefański R.A.**, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. Stefański R.A., Legalis 2015

**Stefański R.A.**, Zmiana zakresu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w postępowaniu wykonawczym, *PnD* 2015, nr 8

**Stefański R.A.**, Ban on driving motor vehicles in the Polish criminal law, *Ius Novum* 2015, nr 2

**Stefański R.A.**, Przegląd uchwał Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2014 r., *Ius Novum* 2015, nr 3

**Stefański R.A.**, Wpływ konsensualnych sposobów zakończenia postępowania karnego na łagodzenie represji karnej, (w:) *Przyszłość polskiego prawa karnego. Alternatywne reakcje na przestępstwo*, red. Pikulski S., Cieślak W., Romańczuk-Grącka M., Olsztyn 2015

**Stefański R.A.**, Skrócenie okresu zakazu prowadzenia pojazdów, (w:) *Meandry prawa karnego i kryminalistyki. Księga jubileuszowa prof. zw. dra hab. Stanisława Pikulskiego*, red. Kasprzak J., Cieślak W., Nowicka I., Szczytno 2015

**Stefański R.A.**, Zakaz prowadzenia pojazdów, (w:) *Środki karne po nowelizacji w 2015 r.*, red. Stefański R.A., Warszawa 2016

**Steinborn S.**, Kilka uwag o orzekaniu środków karnych w wyroku wydanym w trybie skazania bez rozprawy, (w:) *Problemy znowelizowanej procedury karnej. Materiały konferencji naukowej Rzeszów-Czarna. 17-18 października 2003 r.*, red. Sobolewski Z., Artymiak G., Kłak Cz.P., Kraków-Zakamycze 2004

**Steinborn S.**, Porozumienia w polskim procesie karnym. Skazanie bez rozprawy i dobrowolne poddanie się odpowiedzialności karnej, Kraków-Zakamycze 2005

**Steinborn S.**, Prawomocność części orzeczenia w procesie karnym, Warszawa 2011

**Strychasz S.**, Pojęcie porządku prawnego w kodeksie karnym, NP 1970, nr 6

**Surkont M.**, Prawo karne. Podręcznik dla studentów administracji, Sopot 1998

**Szalewska M.**, Współzależność sankcji karnych i administracyjnych w przepisach regulujących zasady ruchu drogowego, (w:) Sankcje administracyjne, red. Stahl M., Lewicka R., Lewicki M., Warszawa 2011

**Szamota-Saeki B.**, Społeczno-wychowawcza funkcja kary a koncepcje natury ludzkiej (na przykładzie koncepcji Michaela Baumanna), Arch. Krym. 2009, t. XXXI

**Szczepaniec M.**, Teoria ekonomiczna w prawie karnym, Warszawa 2012

**Szczepaniec M.**, Wybór optymalnej kary w świetle sądowych dyrektyw wymiaru kary, Prok. i Pr. 2014, nr 3

**Szczepaniec M., Zygmunt J.**, Zasada proporcjonalności na płaszczyźnie wymiaru kary, (w:) Zasada proporcjonalności w prawie karnym, red. Dukiet-Nagórska T., Warszawa 2010

**Szczygieł G.B.**, Zasada humanitaryzmu w prawie karnym, (w:) Konstytucyjno-ustawowa regulacja stosunków społecznych w RP i Republice Białoruś, red. Matwiejuk J., Białystok 2009

**Szeleszczuk D.**, (w:) Prawo karne, red. Grześkowiak A., Wiak K., Warszawa 2012

**Szeleszczuk D.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Grześkowiak A., Wiak K., Warszawa 2012

**Szeleszczuk D.**, Środek karny pozbawienia praw publicznych w polskim prawie karnym, Warszawa 2013

**Szeleszczuk D.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Grześkowiak A., Wiak K., Legalis 2015

**Szeleszczuk D.**, (w:) Prawo karne, red. Grześkowiak A., Wiak K., Warszawa 2015

**Szelhaus S.**, Kryteria stanu nietrzeźwości w świetle nowej ustawy o zwalczaniu alkoholizmu, NP 1960, nr 9

**Szewczyk M.**, System środków karnych w projekcie nowego kodeksu karnego, (w:) Problemy kodyfikacji prawa karnego. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Mariana Cieślaka, red. Waltoś S., Kraków 1993

**Szewczyk M.**, (w:) Komentarz do kodeksu karnego. Część ogólna, red. Buchała K., Warszawa 1994

**Szewczyk M.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz. Tom I, red. Zoll A., Kraków-Zakamycze 2004

**Szewczyk M.**, Glosa do uchwały SN z dnia 20 stycznia 2005 r., I KZP 30/04, OSP 2005, nr 9

**Szewczyk M.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. Zoll A., Warszawa 2012

**Szewczyk M.**, Kilka uwag na temat funkcji środków karnych na tle obowiązującego kodeksu karnego, (w:) W kręgu teorii i praktyki prawa karnego. Księga poświęcona pamięci Profesora Andrzeja Wąska, Lublin 2005

**Szewczyk M.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, t. I, red. Zoll A., Warszawa 2007

**Szewczyk M.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. Zoll A., Warszawa 2012

**Sztumski J.**, Wstęp do metod i technik badań społecznych, Katowice 1995

**Szumski J.**, Środki karne stosowane wobec sprawców wykroczeń, (w:) Problemy recydywy i drobnej przestępczości w prawie Polski i RFN, red. Skupiński J., Ossolineum 1984

**Szumski J.**, Prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu (Ewolucja ustawodawstwa oraz polityki karnej), St. Praw. 1989, nr 4

**Szumski J.**, Kontrowersje wokół wysokości tzw. progów nietrzeźwości w projektach kodyfikacji karnej, Pal. 1994, nr 9-10

**Szumski J.**, Środki penalne w prawie wykroczeń na tle doświadczeń praktyki, Lublin 1995

**Szwarc A.J.**, Represyjność polskiego prawa karnego, (w:) Pozbawienie wolności- funkcje i koszty. Księga jubileuszowa Profesora Teodora Szymanowskiego, red. Rzepliński A., Rzeplińska I., Niełacznna N., Wiktorska P., Warszawa 2013

**Szwarczyk M.**, Środki karne w przyszłym prawie karnym, (w:) Polska lat dziewięćdziesiątych- Przemiany państwa i prawa, t. 3, Lublin 1997

**Szymanowski T.**, System kar, środków karnych i zabezpieczających oraz zasady ich orzekania w kk z 1997 r., PWP 1997, nr 16-17

**Szymanowski T.**, Polityka karna i penitencjarna w Polsce w okresie przemian prawa karnego, Warszawa 2004

**Szymanowski T.**, Nowelizacja prawa karnego po 1998 r. a represyjność polityki karnej w Polsce, (w:) Kary długoterminowe. Polityka karna. Wykonywanie. Warunkowe zwolnienia, red. Gardocka T., Warszawa 2006

**Szymanowski T.**, Polityka karna w Polsce współczesnej w świetle przepisów prawa i danych empirycznych, (w:) System Prawa Karnego. Tom 1. Zagadnienia ogólne, red. Marek A., Warszawa 2010

**Szymanowski T.**, Przepępczość i polityka karna w Polsce w świetle faktów i opinii społeczeństwa w okresie transformacji, Warszawa 2012

**Śliwiński S.**, Polskie prawo karne materialne. Część ogólna, Warszawa 1946

**Śliwowski J.**, Prawo karne, Warszawa 1975

**Śmietanka I.**, Zasady karania w projekcie k.k., NP 1963, nr 9

**Świda W.**, Kodeks karny z komentarzem, Warszawa 1973

**Świda W.**, Prawo karne, Warszawa 1978

**Tarapata Sz.**, Kilka uwag na temat nowelizacji przepisów kodeksu karnego dotyczących instytucji przedawnienia i zatarcia skazania, Pal. 2015, nr 7-8

**Tarniowy Z.**, Przepępczość z ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, BGP 1964

**Tobis A.**, Zasady wymiaru kary w projekcie k.k. z 1969 r., Pal. 1969, nr 2

**Tobis A.**, Samoistna kara dodatkowa, RPEiS 1973, nr 3

**Tomczyk W.**, Kary dodatkowe w projekcie prawa o wykroczeniach, ZKA 1969, nr 3-4

**Trafny M.**, Zasada humanitaryzmu w kodeksie karnym, Prok. i Pr. 2007, nr 3

**Tuleja P.**, Zasada proporcjonalności jako podstawa prawnokarnej ingerencji w prawa jednostki, (w:) Kryminalizacja narażenia dobra prawnego na niebezpieczeństwo, red. Majewski J., Warszawa 2015

**Tuleja P., Sokólska-Warchoł J.**, Zasada proporcjonalności jako podstawa hierarchicznej kontroli norm, (w:) Konstytucji. Rząd. Parlament. Księga jubileuszowa Profesora Jerzego Ciemniewskiego, red. Radziewicz P., Wawrzyniak J., Warszawa 2014

**Tybur A.**, Zatrzymanie prawa jazdy w związku z popełnianiem przestępstwa oraz wykroczenia drogowego, NP 1989, nr 2-3

**Tyszkiewicz L.**, Głosa do uchwały SN z dnia 4 marca 1965 r., VI KO 40/64, OSPiKA 1965, nr 12

**Utrat-Milecki J.**, Pozytywny sens zwrotu „sąd wymierza karę według swojego uznania”, (w:) Zasada proporcjonalności w prawie karnym, red. Dukiet-Nagórska T., Warszawa 2010

**Utrat-Milecki J.**, Kara. Teoria i kultura penalna: perspektywa integralnokulturowa, Warszawa 2010

**Wagner K.**, Kodeks karny. Przepępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym, Warszawa 1970

**Waltoś S.**, Wykonywanie kary pozbawienia prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych, NP 1963, nr 11

**Warylewski J.**, Prawo karne. Część ogólna, Warszawa 2012

**Wąsek A.**, Unfallflucht aus strafrechtlicher Sicht In Polen, (w:) Viertes deutsch-polnisches Kolloquium über Strafrecht und Kryminologie, red., Eser A., Kaiser G., Weihend W., Baden–Baden 1991

**Wąsek A.**, Propozycje zmian kodeksu karnego z 1997 r. po roku jego obowiązywania, (w:) Racjonalna reforma prawa karnego, red. Zoll A., Warszawa 2001

**Waszczyński J.**, Prawne skutki skazania, PiP 1968, nr 11

**Waszczyński J.**, Kary dodatkowe w nowym kodeksie karnym, PiP 1969, nr 10

**Waszczyński J.**, Prawo karne w zarysie. Nauka o karze i innych środkach penalnych, Łódź 1983

**Waszczyński J.**, Ostatnie zmiany w prawie karnym (cz. II), Pal. 1985, nr 10

**Ważny A.**, Glosa do uchwały z dnia 25 lutego 2008 r., I KZP 33/08, PnD 2009, nr 5

**Wdzięczna E.A.**, Warunkowe umorzenie postępowania karnego w świetle koncepcji sprawiedliwości naprawczej, Toruń 2010

**Wilk L.**, W sprawie uregulowania i stosowania łaski generalnej, Pal. 2002, nr 5-6

**Wilk L.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Górniok O., Warszawa 2006

**Wilk L.**, (w:) Prawo karne. Część ogólna, szczególna i wojskowa, red. Dukiet-Nagórska T., Warszawa 2012

**Wilk L.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, red. Filar M., Warszawa 2014

**Wojciechowska J.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, red. Rejman G., Warszawa 1999

**Wojciechowski J.**, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 1997

**Wojciechowski J.**, Kodeks wykroczeń. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 1999

**Wojciechowski J.**, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 2000

**Wojciechowski J.**, Kodeks karny. Komentarz. Orzecznictwo, Warszawa 2001

**Wojtyczek K.**, Zasada proporcjonalności jako granica prawa karania, (w:) Racjonalna reforma prawa karnego, red. Zoll A., Warszawa 2001

**Wolter W.**, Zarys systemu prawa karnego. Część ogólna. Tom II, Kraków 1934

**Wolter W.**, Prawo cywilne. Zarys części ogólnej, Warszawa 2001

**Wrona P.**, Rozpoznawanie kierowców będących pod wpływem środków odurzających w aspekcie teoretycznym i praktycznym, PnD 2005

Wróbel W., Środki karne w projekcie kodeksu karnego (Część I), PS 1994, nr 7-8

**Wróbel W.**, Zaostrzenie odpowiedzialności karnej w zamianach prawa karnego, Jurysta 2001, nr 5



**Wróbel W.**, Krytycznie o zaostreniu odpowiedzialności za przestępstwa komunikacyjne, PiP 2001, nr 7

**Wróbel W.**, Spór o „dostateczny poziom represyjności” prawa karnego w płaszczyźnie legislacyjnej, Materiały Ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego, Gniezno, 26-29 września 2006, red. Szwarc A. J.

**Wróbel W., Zoll A.**, Polskie prawo karne. Część ogólna, Kraków 2010

**Wróbel W.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. Zoll A., Warszawa 2012

**Wróbel W., Wojtaszczyk A., Zontek W.**, Przestępstwa przeciwko wymiarowi sprawiedliwości, (w:) System Prawa Karnego. Tom 8. Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym, red. Gardocki L., Warszawa 2013

**Zabłocki S.**, Przegląd orzecznictwa Sądu Najwyższego- Izba Kar, Pal. 2001, nr 7-8

**Zalewski W.**, Populizm penalny- próba zdefiniowania zjawiska, (w:) Populizm penalny i jego przejawy w Polsce. Materiały z Ogólnopolskiego Zjazdu Katedr Prawa Karnego, Szklarska Poręba, 24-27 września 2008 r., red. Sienkiewicz Z., Kokot R., Wrocław 2009, s. 13-32

**Zalewski W.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2010

**Zalewski W.**, (w:) Kodeks karny. Komentarz, Tom II, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2015

**Zawłocki R.**, Pojęcie i funkcje społecznej szkodliwości czynu w prawie karnym, Warszawa 2007

**Zawłocki R.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do artykułów 32-116, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2010

**Zbrojewska M.**, Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 26 lutego 2014 r., I KZP 29/13, LEX/el 2014

**Zdziennicka-Kaczocho G.**, Prawo o ruchu drogowym z komentarzem, Skierniewice 1999

**Zieliński M.**, Wykładnia prawa. Zasady. Reguły. Wskazówki, Warszawa 2002

**Zimoch S.**, Istota i znaczenie instytucji zatarcia skazania, Warszawa 1979

**Ziomek L.**, Kryteria wyboru rodzajów pojazdów objętych środkiem karnym zakazu prowadzenia pojazdów- art. 42 Kodeksu karnego, (w:) Orzecznictwo w sprawach karnych. Aspekty europejskie i unijne, red. Gardocki L., Godyń J., Paprzycki L.K., Rajgród-Wilno 2008

**Zoll A.**, Wymiar kary w aspekcie praw jednostki, Pal. 1968, nr 5-6

**Zoll A.**, Założenia polityki karnej w projekcie kodeksu karnego, PiP 1994, nr 5

**Zoll A.**, Nowa kodyfikacja karna w świetle Konstytucji, CzPKiNP 1997, nr 2

**Zoll A.**, Założenia polityczno-kryminalne kodeksu karnego w świetle wyzwań współczesności, PiP 1998, nr 9-10

**Zoll A.**, Nowa Kodyfikacja Karna. Kodeks karny. Zasady odpowiedzialności karnej, Warszawa 1998

**Zoll A.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz, Tom I, red. Zoll A., Warszawa 2012

**Zoll A.**, Środki związane z poddaniem sprawcy próbie i zamiana kary, (w:) Nowelizacja prawa karnego 2015. Komentarz, red. Wróbel W., Kraków 2015

**Zontek W.**, Glosa do postanowienia SN z dnia 29 sierpnia 2007 r., sygn. akt: I KZP 23/07, CzPKiNP 2007, nr 2

**Zontek W.**, Orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych określonego rodzaju-uwagi na marginesie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 10 stycznia 2007 r., sygn. akt III KK 437/06, Studia i Analizy Sądu Najwyższego 2008, t. II, Warszawa 2008

**Zontek W.**, Zasady orzekania zakazu prowadzenia pojazdów. Pytania o (nie)proporcjonalność w kontekście aktualnych regulacji prawnych i orzecznictwa, (w:) Zasada proporcjonalności w prawie karnym, red. Dukiet-Nagórska T., Warszawa 2010

**Zuba D.**, Problematyka prawna analizatorów do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu, Prok. i Pr. 2004, nr 4

**Zuba D.**, Zasady przeprowadzania pomiarów stężenia alkoholu oraz opiniowania w sprawach trzeźwości- omówienie, Prok. i Pr. 2005, nr 4

**Zygmunt J.**, Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, Zeszyty Prawnicze UKSW 2007, z. 7.2

**Żaba Cz., Świdorski P., Żaba Z., Teżyk A.**, Prawno-lekarskie aspekty pobierania próbek krwi od nietrzeźwych kierowców, PnD 2010, nr 1

**Żółtek S.**, (w:) Kodeks karny. Część ogólna. Tom II. Komentarz do art. 32-116, red. Królikowski M., Zawłocki R., Warszawa 2010

**Żółtek S.**, Obowiązywanie i bieg okresu terminowych środków karnych, (w:) Problemy prawa polskiego i obcego w ujęciu historycznym, praktycznym i teoretycznym. Część trzecia, red. Bieńkowska B.T., Szafranski D., Warszawa 2011

## Wykaz aktów prawnych

- Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 11.7.1932 r.- Kodeks karny- Dz.U. Nr 60, poz. 571 ze zm.
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11.7.1932 r.- Prawo o wykroczeniach- Dz.U. Nr 60, poz. 572 ze zm.
- Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 24.10.1934 r. o niektórych przestępstwach przeciw bezpieczeństwu Państwa- Dz.U. Nr 94, poz. 851
- Rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych z dnia 27.10.1937 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych- Dz.U. Nr 85, poz. 616 ze zm.
- Ustawa z dnia 10.12.1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu- Dz.U. Nr 69, poz. 434 ze zm.
- Ustawa z dnia 14.6.1960 r.- Kodeks postępowania administracyjnego- tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 211 ze zm.
- Ustawa z dnia 27.11.1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych- Dz.U. Nr 53, poz. 295
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 25.7.1961 r. w sprawie badań na zawartość alkoholu w organizmie osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa w stanie nietrzeźwości- Dz.U. Nr 39, poz. 201 ze zm.
- Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 1.10.1962 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych- Dz.U. Nr 61, poz. 295
- Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23.11.1963 r. w sprawie zasad cofania praw jazdy- M.P. Nr 90, poz. 426
- Rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 10.7.1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych- Dz.U. Nr 27, poz. 183 ze zm.
- Ustawa z dnia 19.4.1969 r.- Kodeks karny- Dz.U. z Nr 13, poz. 94 ze zm.
- Ustawa z dnia 19.4.1969 r.- Kodeks karny wykonawczy- Dz.U. Nr 13, poz. 98
- Ustawa z dnia 20.5.1971 r.- Kodeks wykroczeń- tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 1094 ze zm.
- Ustawa z dnia 26.10.1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi- tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 1286 ze zm.
- Ustawa z dnia 26.10.1982 r. o postępowaniu w sprawach nieletnich- tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 1418 ze zm.
- Ustawa z dnia 1.2.1983 r.- Prawo o ruchu drogowym- tekst jedn. Dz.U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41 ze zm.

Rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 6.5.1983 r. w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu w organizmie- Dz.U. Nr 25, poz. 117

Ustawa z dnia 10.5.1985 r. o zmianie niektórych przepisów prawa karnego i prawa o wykroczeniach- Dz.U. Nr 23, poz. 100

Ustawy z dnia 10.5.1985 r. o szczególnej odpowiedzialności karnej- Dz.U. Nr 23, poz. 101

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2.4.1997 r.- tekst jedn. Dz.U. z 2009 r., Nr 114, poz. 946

Ustawa z dnia 12.7.1995 r. o zmianie Kodeksu karnego, Kodeksu karnego wykonawczego oraz o podwyższeniu dolnych i górnych granic grzywn i nawiązek w prawie karnym- Dz.U. Nr 95, poz. 475

Ustawa z dnia 6.6.1997 r.- Kodeks karny- tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 189

Ustawa z dnia 6.6.1997 r.- Kodeks karny wykonawczy- tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 21 ze zm.

Ustawa z dnia 6.6.1997 r.- Kodeks postępowania karnego- tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 178

Ustawa z dnia 20.6.1997 r.-Prawo o ruchu drogowym- tekst jedn. Dz. U. z 2015 r, poz. 211 ze zm.

Ustawa z dnia 28.8.1998 r. o zmianie ustawy- Kodeks wykroczeń, ustawy- Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawy o ustroju kolegiów do spraw wykroczeń, ustawy- Kodeks pracy i niektórych innych ustaw- Dz.U. Nr 113, poz. 717 ze zm.

Ustawa z dnia 14.4.2000 r. o zmianie ustawy- Kodeks karny- Dz.U. Nr 48, poz. 548

Ustawa z dnia 24.5.2000 r. o Krajowym Rejestrze Karnym- tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 1036 i 1629

Ustawa z dnia 21.12.2000 r. o żegludze śródlądowej- tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 1690 ze zm.

Ustawa z dnia 24.8.2001 r- Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, tekst jedn. Dz.U. z 2016 r., poz. 178

Ustawa z dnia 6.9.2001 r. o transporcie drogowym- tekst jedn. Dz. U. z 2015 r. poz. 211 ze zm.

Ustawa z dnia 18.9.2001 r.- Kodeks morski- tekst jedn. Dz. U. z 2015 r. poz. 1320

Ustawa z dnia 3.7.2002 r.- Prawo lotnicze- tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 978 ze zm.

Ustawa z dnia 28.3.2003 r. o transporcie kolejowym- tekst jedn. Dz. U. z 2015 r., poz. 1297 ze zm.

Ustawa z dnia 22.5.2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych- tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 1273 ze zm.

Zarządzenie nr 496 Komendanta Głównego Policji z dnia 25.5.2004 r. w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu- Dz.Urz. KGP nr 9, poz. 40 ze zm.

Ustawa z dnia 29.7.2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii- tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 28 ze zm.

Zarządzenie Nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25.6.2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów- Dz.Urz. KGP Nr 13, poz. 100 ze zm.

Ustawa z dnia 12.2.2010 r. o zmianie ustawy- Kodeks karny, ustawy- Kodeks karny wykonawczy oraz ustawy- Prawo ochrony środowiska- Dz.U. Nr 40, poz. 227

Ustawa z dnia 25.11.2010 r. o zmianie ustawy- Kodeks karny- Dz.U. z 2011 r. Nr 17, poz. 78

Ustawa z dnia 5.1.2011 r. o kierujących pojazdami- tekst jedn. z 2016 r., poz. 27

Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim- tekst jedn. Dz.U. z 2015 r., poz. 611 ze zm.

Ustawa z dnia 27.9.2013 r. o zmianie ustawy- Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw- Dz.U. z 2013 r., poz. 1247

Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 16.7.2014 r. w sprawie wykazu środków działających podobnie do alkoholu oraz warunków i sposobu przeprowadzania badań na ich obecność w organizmie- Dz.U. z 2014 r., poz. 948

Ustawa z dnia 20.2.2015 r. o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw- Dz.U. z 2015 r., poz. 396

Ustawa z dnia 20.3.2015 r. o zmianie ustawy- Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw- Dz.U. z 2015 r., poz. 541

Ustawa z dnia 11.3.2016 r. o zmianie ustawy- Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw- Dz.U. z 2016 r., poz. 437

#### Wykaz orzeczeń sądowych

Wyrok SN z 23.6.1960 r., V K 484/60, NP 1960, nr 11

Wyrok SN z 5.9.1960 r., V K 815/60, NP 1961, nr 1

Wyrok SN z 24.10.1961 r., IV K 511/61, OSN 1963, nr 1, poz. 5

Wyrok SN z 1.3.1962 r., V K 779/61, OSPiKA 1962, nr 7-8, poz. 220

Wyrok Sądu Wojewódzkiego we Wrocławiu z 30.1.1963 r., VI Kr 4197/62, OSPiKA 1963, poz. 260

Postanowienie SN z 10.7.1963 r., Rw 765/63, OSNKW 1963, nr 12, poz. 222

Uchwała SN z 4.3.1965 r., VI KO 40/64, OSNKW 1965 nr 5, poz. 46

Postanowienie SN z 28.8.1968 r., Rw 948/68, OSNKW 1968, nr 12, poz. 149

Wyrok SN z 6.4.1970 r., Rw 265/70, OSNKW 1970, nr 7-8, poz. 79

Uchwała SN z 6.8.1970 r., VI KZP 9/70, OSNKW 1970, nr 11, poz. 139

Wyrok SN z 29.6.1971 r., N 38/71, OSNKW 1971, nr 12, poz. 202

Wyrok SN z 24.9.1971 r., Rw 944/71, OSNKW 1972, nr 2, poz. 39

Wyrok SN z 6.11.1971 r., N 56/71, OSNKW 1974, nr 2, poz. 40

Uchwała SN z 24.8.1972 r., VI KZP 19/72, OSNKW 1972, nr 11, poz. 167

Uchwała SN z 15.2.1973 r., VI KZP 78/72, OSNKW 1973, nr 5, poz. 57

Wyrok SN z 18.12.1974 r., V KRN 341/74, OSNKW 1975, nr 2, poz. 25

Uchwała SN z 28.2.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 33

Wyrok SN z 12.7.1975 r., V KRN 65/75, OSNKW 1975, nr 12, poz. 160

Wyrok SN z 3.12.1975 r., III KR 308/74, OSNKW 1975 nr 1, poz. 5

Wyrok SN z 21.7.1976 r., III KR 164/76, OSNPG 1977, nr 3, poz. 19

Wyrok SN z 6.1.1977 r., N 20/76, OSNKW 1977, nr 3, poz. 31

Wyrok SN z 26.4.1977 r., I KR 65/77, OSNPG 1977 nr 10, poz. 90

Wyrok SN z 4.11.1977 r., V KRN 268/77, niepubl.

Wyrok SN z 13.12.1977 r., VI KRN 302/77, PP 1978, nr 8–9

Wyrok SN z 19.1.1979 r., RW 540/78, OSNKW 1979, nr 4, poz. 339

Wyrok SN z 16.5.1979 r., V KRN 93/79, OSNPG 1979, nr 11, poz. 148

Wyrok SN z 2.7.1980 r., V KRN 127/80, OSNPG 1981, nr 5, poz. 47

Uchwała SN z 14.11.1981 r., VI KZP 16/81, OSNKW 1981, nr 12, poz. 72

Wyrok SN z 24.4.1982 r., V KRN 106/82, OSNPG 1982, nr 8-9, poz. 108

Wyrok SN z 29.4.1983 r., IV KR 67/83, OSNKW 1984, nr 1-2, poz. 8

Uchwała SN z 6.12.1984 r., VI KZP 23/84, OSNPG 1985, nr 2, poz. 18

Postanowienie SN z 19.12.1984 r., V KRN 169/84, niepubl.

Postanowienie SN z 27.3.1985 r., V KRN 135/85, OSNPG 1986, nr 8-9, poz. 120

Wyrok SN z 19.11.1985 r., III KR 268/85, OSNPG 1986, nr 10, poz. 139

Wyrok SN z 27.3.1986 r., Rw 206/86, OSNKW 1987, nr 1-2, poz. 1

Wyrok SN z 24.7.1986 r., V KRN 285/86, OSPiKA 1987 nr 4

Wyrok SN z 21.1.1987 r., V KRN 480/86, OSNPG 1987 nr 8

Wyrok SN z 31.3.1987 r., V KRN 52/87, OSNPG 1988, nr 2, poz. 19

Wyrok SN z 13.4.1988 r., V KRN 55/88, nr 11, poz. 113

Wyrok SN z 15.2.1989 r., VI KZP 10/88, OSNKW 1989, nr 3-4, poz. 19

Postanowienie SN z 19.12.1989 r., V KR 169/89, Pal. 1991, nr 10

Wyrok SN z 30.5.1990 r., III KRN 20/95, OSNKW 1995, nr 11-12, poz. 84

Uchwała SN z 14.9.1990 r., V KZP 21/90, OSNKW 1991, nr 4-6, poz. 19

Wyrok SN z 10.6.1991 r., II KRN 57/91, PS 1994, nr 3

Wyrok SN z 17.9.1991 r., WR 164/91, OSNKW 1992 nr 3-4, poz. 30

Wyrok SN z 20.12.1991 r., II KRN 296/91, OSP 1992, nr 7-8, poz. 183

Wyrok SN z 20.12.1991 r., II KRN 322/91, niepubl.

Wyrok SN z 12.3.1992 r., II KRN 20/92, OSP 1992 nr 10, poz. 221

Wyrok SN z 9.11.1992 r., II KRN 175/92, OSNKW 1993, nr 1, poz. 14

Wyrok SN z 9.11.1992 r., II KRN 173/92, niepubl.

Wyrok SN z 3.12.1992 r., II KRN 204/92, Legalis Nr 27902

Wyrok SN z 8.12.1992 r., II KRN 210/92, LEX nr 1671620

Wyrok SN z 21.12.1992 r., II KRN 212/92, LEX nr 1671621

Wyrok SN z 22.12.1992 r., III KRN 149/92, PiP 1993, nr 5, poz. 113

Wyrok SN z 4.2.1993, III KRN 254/92, OSP 1993, nr 10, poz. 198

Wyrok SN z 11.3.1993 r., III KRN 20/93, LEX nr 1671623

Wyrok SN z 12.3.1993 r., II KRN 32/93, LEX nr 1671622

Wyrok SN z dnia 1.4.1993 r., II KRN 40/93, niepubl.

Uchwała SN z 12.5.1993 r., I KZP 9/93, OSNKW 1993, nr 5-6, poz. 27

Wyrok SN z 22.7.1993 r., OSP 1994, nr 2, poz. 32

Wyrok SN z 4.2.1993 r., III KRN 253/92, niepubl.

Wyrok SN z 16.6.1994 r., II KRN 101/94, OSNKW 1995, nr 7-8, poz. 45

Wyrok SN z 8.7.1994 r., III KRN 70/94, LEX nr 1671632

Wyrok SN z 1.6.1995 r., II KRN 54/95, Prok. i Pr. 1995-wkł. „Orzecznictwo”, nr 10

Wyrok SN z 28.7.1995 r., II KRN 55/95, Prok. i Pr. 1996- wkł. „Orzecznictwo”, nr 2

Wyrok SN z 3.6.1996 r., II KRN 19/96, niepubl.

Wyrok SA w Krakowie z 26.6.1996 r., II AKA 46/96, KZS 1996, nr 7-8, poz. 48

Wyrok SN z 3.3.1997 r., II KRN 163/96, niepubl.

Wyrok SN z 20.2.1998 r., IV KKN 412/97, niepubl.

Wyrok NSA z 25.6.1999 r., II SA 652/99, LEX nr 46289

Postanowienie SN z 8.7.1999 r., II KKN 136/99, niepubl.

Wyrok SA w Krakowie z 5.8.1999 r., II AKa 102/99, Prok. i Pr. 2000- wkł. „Orzecznictwo”, nr 1

Postanowienie SN z 24.8.1999 r., II KRN 150/99, Prok. i Pr. 2000- wkł. „Orzecznictwo”, nr 2

Wyrok SA w Lublinie z 3.11.1999 r., II AKa 170/99, Przegląd orzecznictwa SA w Lublinie 1999, nr 10

Wyrok SA w Krakowie z 17.5.2000 r., II AKa 74/00, KZS 2000, nr 5, poz. 38

Wyrok TK z 28.6.2000 r., K 34/99, OTK ZU 2000, nr 142, poz. 4

Wyrok SA w Łodzi z 14.9.2000 r., II AKa 140/00, Prok. i Pr. 2001- wkł. „Orzecznictwo”, nr 6

Wyrok SN z 15.3.2001 r., III KKN 492/99, OSNKW 2001, nr 78, poz. 52

Wyrok SN z 27.3.2001 r., IV KKN 175/100, LEX nr 51400

Wyrok SA w Katowicach z 10.5.2001 r., II AKa 44/01, KZS 2001, nr 8, poz. 61

Wyrok SN z 25.5.2001 r., WKN 10/01, OSNKW 2001, nr 9-10, poz. 78

Wyrok SN z 29.5.2001 r., III KKN 113/99, LEX nr 49436

Wyrok SN z 12.9.2001 r., II KRN 158/01, Prok. i Pr. 2002- wkł. „Orzecznictwo”, nr 2

Wyrok SN z 26.9.2001 r., IV KKN 220/01, LEX nr 463384

Wyrok SN z 26.9.2001 r., IV KKN 219/01, Prok. i Pr. 2002- wkł. „Orzecznictwo”, nr 3

Postanowienie SN z 11.10.2001 r., I KZP 24/01, OSP 2002, nr 7-8, poz. 110

Wyrok SN z 20.10.2011 r., III KK 159/11, OSNKW 2012, nr 2, poz. 14

Wyrok SN z 21.11.2001 r., III KKN 281/01, Legalis Nr 57746

Uchwała SN z 21.11.2001 r., I KZP 26/01, OSNKW 2002 nr 1-2, poz. 4

Wyrok SN z 21.11.2001 r., III KKN 281/01, Legalis Nr 57746

Postanowienie SN z 21.11.2001 r., I KZP 27/01, OSNKW 2002 nr 1-2, poz. 5

Wyrok SA w Krakowie z 2.12.2001 r., II AKa 292/1, KSZ 2002, nr 1, poz. 12

Wyrok SO w Tarnowie z 12.1.2002 r., II Waz-I.1/02, KZS 2002, nr 1, poz. 25

Postanowienie SN z 29.1.2002 r., I KZP 33/01, OSNKW 2002, nr 3-4, poz. 15

Postanowienie SN z 7.6.2002 r., I KZP 14/02, OSA 2003, nr 1

Wyrok SN z 25.6.2002 r., IV KK 198/02, Legalis nr 59337

Wyrok SN z 25.6.2002 r., IV KK 199/02, LEX nr 55183

Wyrok SN z 28.8.2002 r., WK 28/02, OSNKW 2002, nr 11-12, poz. 108

Uchwała SN z 26.9.2002 r., I KZP 20/02, OSNKW 2002, nr 11-12, poz. 92

Uchwała SN z 22.11.2002 r., I KZP 34/02, Wokanda 2003, nr 1

Uchwała SN z 22.11.2002 r., I KZP 35/02, Biul. SN 2002, nr 11

Wyrok SN z 17.1.2003 r., WA 75/02, OSNKW 2003 nr 5-6, poz. 44



Uchwała SN z 25.3.2003 r., I KZP 4/03, OSNKW 2003, nr 3-4, poz. 27  
Wyrok SA w Rzeszowie z 3.4.2003 r., II AKA 30/03, OSA 2003, nr 9, poz. 95  
Wyrok SN z 29.4.2003 r., III KK 61/03, OSNwSK 2003, poz. 886  
Wyrok SN z 16.5.2003 r., II KK 65/03, OSNwSK 2003, nr 1, poz. 1029  
Wyrok SA w Białymstoku z 24.6.2003 r., II AKa 146/03, KZS 2003, nr 12, poz. 36  
Wyrok SO w Tarnowie z 22.9.2003 r., II Waz 180/03, KZS 2003, nr 9, poz. 32  
Wyrok SN z 8.12.2003 r., III KK 75/03, KZS 2004 nr 5, poz. 16  
Postanowienie SN z 17.12.2003 r., V KK 222/03, LEX nr 83772  
Wyrok z dnia 18.12.2003 r., III KK 75/03, Prok. i Pr. 2004- wkł. „Orzecznictwo”, nr 4  
Wyrok SN z 6.2.2004 r., WK 27/03, KZS 2004, nr 9, poz. 24  
Wyrok SN z 11.3.2004 r., III KK 341/03, OSNwSK 2004, nr 1, poz. 553  
Wyrok SN z 8.6.2004 r., II KK 180/04, OSNwSK 2004, nr 1, poz. 1100  
Wyrok SN z 3.11.2004 r., V KK 1/03, Prok. i Pr. 2005- - wkł. „Orzecznictwo”, nr 11  
Wyrok SN z 1.12.2004 r., IV KK 277/04, OSNwSK 2004, nr 1, poz. 2233  
Wyrok SN z 30.3.2005 r., WA 3/05, OSNwSK 2005, nr 1, poz. 639  
Wyrok SN z 23.5.2005 r., V KK 140/05, OSNwSK 2005, nr 1, poz. 1014  
Wyrok TK z 25.5.2004 r., SK 44/03, OTK-A 2004, nr 5, poz. 46  
Wyrok SN z 21.6.2005 r., V KK 67/05, LEX nr 152475  
Wyrok SN z 14.9.2005 r., IV KK 160/05, OSNwSK 2005, nr 1, poz. 1659  
Wyrok SN z 6.10.2005 r., II KK 245/05, OSNwSK 2005, nr 1, poz. 1807  
Wyrok SA w Katowicach z 27.10.2005 r., II AKa 239/05, LEX nr 183817  
Wyrok SN z 5.12.2005 r., IV KK 319/05, OSP 2006, nr 9, poz. 97  
Uchwała SN z 27.7.2005 r., I KZP 36/06, OSNKW 2007, nr 3, poz. 21  
Wyrok SA we Wrocławiu z 14.10.2005 r., II AKa 246/05, OSA 2006, nr 2, poz. 7  
Wyrok NSA w Warszawie z 26.1.2006 r., I OSK 361/05, LEX nr 196288  
Postanowienie SN z 24.2.2006 r., I KZP 55/05, OSNKW 2006, nr 3, poz. 24  
Wyrok WSA w Lublinie z 28.2.2006 r., III SA/Lu 584/05, KZS 2007, nr 1, poz. 102  
Wyrok SN z 13.3.2006 r., WA 7/06, OSNwSK 2006 nr 1, poz. 573  
Wyrok SN z 14.3.2006 r., II KK 291/05, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 577  
Wyrok SN z 18.5.2006 r., V KK 115/06, OSNwSK 2006 nr 1, poz. 1049  
Wyrok SN z 6.7.2006 r., IV KK 141/06, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 1354  
Wyrok SN z 6.7.2006 r., IV KK 140/06, LEX nr 188397  
Wyrok SN z 6.7.2006 r., IV KK 142/06, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 1355  
Wyrok SN z 6.7.2006 r., IV KK 144/06, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 1356

Wyrok SN z 6.7.2006 r., IV KK 146/06, OSP 2007, nr 2, poz. 18

Wyrok SN z 7.11.2006 r., IV KK 150/06, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 2107

Wyrok SA w Krakowie z 8.11.2006 r., II AKa 157/06, KZS 2006, nr 12, poz. 2

Wyrok SN z 4.12.2006 r., V KK 360/06, OSNKW 2007 nr 1, poz. 7

Wyrok SN z 6.12.2006 r., IV KK 366/06, OSNwSK 2006, nr 1, poz. 2375

Wyrok SN z 7.12.2006 r., III KK 387/06, niepubl.

Wyrok SN z 7.12.2006 r., III KK 393/06, niepubl.

Wyrok SN z 12.12.2006 r., IV KK 401/06, OSNwSK 2006 nr 1, poz. 2415

Wyrok SN z 20.12.2006 r., III KK 411/06, OSNwSK 2006, poz. 2530

Wyrok SN z 2.1.2007 r., III KK 438/06, Prok. i Pr. 2007- wkł. „Orzecznictwo”, nr 7–8

Wyrok SN z 10.1.2007 r., III KK 434/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 105

Wyrok SN z 10.1.2007 r., III KK 437/06, OSNKW 2007, nr 3, poz. 29

Wyrok SN z 16.1.2007, V KK 404/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 171

Wyrok SN z 16.1.2007 r., V KK 415/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 175

Wyrok SN z 24.1.2007 r., III KK 436/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 288

Wyrok SN z 24.1.2007 r., III KK 438/06, Prok. i Pr.- wkł. „Orzecznictwo” 2007, nr 7-8

Wyrok SN z 24.1.2007 r., III KK 439/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 290

Wyrok SN z 25.1.2007 r., IV KK 6/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 291

Postanowienie SN z 1.2.2007 r., III KK 445/06, KZS 2007 nr 7-8, poz. 25

Wyrok SN z 1.2.2007 r., III KK 445/06, OSNwSK 2007 nr 1, poz. 341

Wyrok SN z 2.2.2007 r., V KK 422/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 358

Wyrok SN z 2.2.2007 r., V KK 423/06, Biul. PK 2007, nr 6, poz. 8

Wyrok SN z 5.2.2007 r., IV KK 442/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 369

Wyrok SN z 6.2.2007 r., III KK 446/06, KZS 2007 nr 7-8, poz. 27

Wyrok SN z 7.2.2007 r., V KK 128/06, Prok. i Pr. 2007- wkł. „Orzecznictwo”, nr 6

Wyrok SN z 7.2.2007 r., V KK 424/06, OSNwSK 2007 nr 1, poz. 398

Wyrok SN z 8.2.2007 r., III KK 478/06, KZS 2007, nr 6, poz. 19

Wyrok SA w Krakowie z 22.2.2007 r., II AKa 171/06, KZS 2007, nr 3, poz. 28

Wyrok SN z 26.2.2007 r., IV KK 22/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 512

Wyrok SN z 27.2.2007 r., II KK 352/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 543

Wyrok SN z 27.2.2007 r., II KK 382/06, Legalis Nr 108220

Wyrok SN z 14.3.2007 r., III KK 494/06, Legalis Nr 108234

Wyrok SN z 14.3.2007 r., III KK 496/06, niepubl.

Wyrok SN z 22.3.2007 r., II KK 407/06, KZS 2007, nr 9, poz. 8

Wyrok SN z 22.3.2007 r., II KK 418/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 665  
Wyrok SN z 22.3.2007 r., II KK 421/06, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 667  
Postanowienie SN z 28.3.2007 r., II KK 147/06, Biul. PK 2007, nr 9, poz. 1.2.9  
Wyrok SN z 28.3.2007 r., II KK 362/06, KZS 2007 nr 9, poz. 10  
Wyrok SN z 4.4.2007 r., III KK 14/07, Biul. SN Pr. Kar. 2007, nr 11  
Wyrok SN z 4.4.2007 r., III KK 15/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 782  
Wyrok SN z 18.4.2007 r., V KK 56/07, Prok. i Pr. 2007- wkł. „Orzecznictwo”, nr 12  
Wyrok SN z 24.4.2007 r., IV KK 112/07, Legalis Nr 206910  
Wyrok SN z 24.4.2007 r., IV KK 492/06, Biul. SN Pr. Kar. 2007, nr 11  
Wyrok SN z 24.4.2007 r., IV KK 493/06, Biul. SN 2007, nr 11  
Wyrok SN z 24.4.2007 r., IV KK 43/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 922  
Wyrok SN z 24.4.2007 r., IV KK 31/07, KZS 2007, nr 9, poz. 14  
Wyrok SN z 17.5.2007 r., V KK 67/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 1115  
Wyrok SN z 23.5.2007 r., V KK 97/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 1155  
Postanowienie SN z 31.5.2007 r., III KK 31/07, Prok. i Pr.- wkł.„Orzecznictwo” 2007, nr 11  
Wyrok SN z 31.5.2007 r., III KK 34/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 1197  
Wyrok SN z 20.6.2007 r., III KK 145/07, KZS 2007, nr 12, poz. 13  
Wyrok SN z 20.6.2007 r., V KK 163/07, Legalis Nr 188535  
Wyrok SN z 26.6.2007 r., II KK 98/07, LEX nr 280737  
Postanowienie SN z 29.8.2007 r., I KZP 23/07, Prok. i Pr.- wkł. „Orzecznictwo” 2007, nr 11  
Postanowienie SN z 29.8.2007 r., I KZP 29/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz. 1881  
Wyrok SN z 31.8.2007 r., V KK 253/07, Prok. i Pr. 2008- wkł. „Orzecznictwo”, nr 2  
Wyrok SN z 18.9.2007 r., II KK 213/07, OSNwSK 2007, nr 1, poz.1998  
Wyrok SN z 25.10.2007 r., III KK 270/07, Prok. i Pr. 2008- wkł. „Orzecznictwo”, nr 5  
Postanowienie SN z 25.10.2007 r., I KZP 32/07, OSNKW 2007, nr 12, poz. 89  
Wyrok SN z 5.11.2007 r., III KK 81/07, OSNwSK 2007, poz. 2428  
Wyrok SN z 8.11.2007 r., II KK 229/07, LEX nr 340547  
Wyrok WSA w Gdańsku z 22.11.2007 r., III SA/Gd 335/07, LEX nr 454043  
Postanowienie SN z 20.12.2007 r., I KZP 34/07, OSNKW 2008, nr 1, poz. 2  
Wyrok SN z 7.1.2008 r., II KK 225/07, OSNwSK 2008, poz. 6  
Wyrok SN z 20.2.2008 r., V KK 313/07, LEX nr 406889  
Uchwała SN z 25.2.2008 r., I KZP 33/08, OSP 2009, nr 10, poz. 110  
Wyrok SN z 1.4.2008 r., V KK 33/08, Prok. i Pr. 2008- wkł. „Orzecznictwo”, nr 9  
Wyrok SN z 2.4.2008 r., V KK 56/08, OSNwSK 2008, nr 1, poz. 792

Wyrok SN z 17.4.2008 r., WK 7/08, OSNKwSK 2008, poz. 923

Wyrok SN z 8.5.2008 r., III KK 492/07, LEX nr 398521

Wyrok SA w Krakowie z 14.5.2008 r., II AKa 49/08, KZS 2008, nr 7-8, poz. 62

Wyrok SN z 11.9.2008 r., IV KK 282/08, OSNKW, nr 12, poz. 97

Wyrok WSA we Wrocławiu z 3.10.2008 r., III SA/Wr 63/08, LEX nr 522675

Wyrok SN z 15.10.2008 r., IV KK 116/08, Legalis Nr 117199

Wyrok SN z 14.11.2008 r., V KK 256/08, OSNwSK 2008 nr 1, poz. 2298

Wyrok WSA w Warszawie z 17.11.2008 r., I OSK 1457/07, LEX nr 525955

Wyrok SN z 14.1.2009 r., V KK 364/08, OSNwSK 2009, poz. 167

Wyrok WSA w Lublinie z 20.1.2009 r., III SA/Lu 377/08, LEX nr 519805

Wyrok SN z 3.2.2009 r., IV KK 281/08, niepubl.

Wyrok SN z 12.2.2009 r., IV KK 467/08, Legalis Nr 240844

Wyrok SN z 5.3.2009 r., II KK 272/08, OSNwSK 2009, nr 1, poz. 631

Uchwała SN z 25.2.2009 r., I KZP 33/08, OSP 2009, nr 10, poz. 110

Wyrok SN z 18.5.2009 r., III KK 22/09, KZS 2010, nr 10

Wyrok SN z 18.6.2009 r., IV KK 164/09, LEX nr 512114

wyrok SN z 8.9.2009 r., IV KK 187/09, OSNwSK 2009, nr 1, poz. 1825

Wyrok SA w Krakowie z 17.9.2009 r., II AKa 116/09, KZS 2009, nr 7-8, poz. 56

Postanowienie SN z 21.10.2009 r., V KK 176/09, Prok. i Pr. 2010- wkł. „Orzecznictwo”, nr 3

Postanowienie SN z 28.10.2009 r., I KZP 24/09, OSP 2010, nr 4

Wyrok SA w Katowicach z 29.10.2009 r., II AKa 322/09, LEX nr 553877

Wyrok SN z 5.11.2009 r., III KK 255/09, OSNwSK 2009, nr 1, poz. 2216

Wyrok WSA w Gdańsku z 5.11.2009 r., III SA/Gd 348/09, KZS 2012 nr 3A, poz. 550

Wyrok WSA w Rzeszowie z 1.12.2009 r., II SA/Rz 738/09, LEX nr 555270

Wyrok SN z 20.1.2010 r., IV KK 395/09, OSNwSK 2010 nr 1, poz. 123

Wyrok WSA w Szczecinie z 10.2.2010 r., II SA/Sz 1280/09, Legalis Nr 254530

Uchwała SN z 25.3.2010 r., I KZP 36/09, OSNKW 2010, nr 5, poz. 40

Wyrok SN z 14.4.2010 r., III KK 381/09, OSNwSK 2010 nr 1, poz. 761

Wyrok SN z 14.6.2010 r., IV KK 70/10, OSNwSK 2010, nr 1, poz. 1192

Wyrok SN z 25.8.2010 r., II KK 184/10, LEX nr 619623

Wyrok WSA w Lublinie z 7.10.2010 r., III SA/Lu 182/10, LEX nr 757043

Wyrok SN z 3.11.2010 r., IV KK 165/10, OSNwSK 2010, nr 1, poz. 2143

Wyrok SN z 10.11.2010 r., IV KK 326/10, LEX nr 653743

Wyrok SA w Gdańsku z 8.12.2010 r., II AKa 302/10, POSAG 2011, nr 1, poz. 3

Postanowienie SN z 4.1.2011 r., SDI 32/10, Prok. i Pr. 2011-wkł. „Orzecznictwo”, nr 6  
Wyrok SN z 13.1.2011 r., IV KK 201/11, Prok. i Pr. 2012- wkł. „Orzecznictwo”, nr 2  
Wyrok SN z 18.1.2011 r., IV KK 322/10, Legalis Nr 417458  
Wyrok SN z 1.2.2011 r., IV KK 370/10, Legalis Nr 427580  
Wyrok SN z 1.3.2011 r., V KK 284/10, OSNKW 2011, nr 5, poz. 45  
Postanowienie SN z 16.3.2011 r., IV KK 426/10, KZS 2011, nr 9, poz. 22  
Wyrok WSA w Warszawie z 23.3.2011 r., VII SA/Wa 2174/10, LEX nr 1128135  
Wyrok SA we Wrocławiu z 25.5.2011 r., II AKa 108/11, Legalis Nr 776106  
Postanowienie SN z 31.5.2011 r., V KK 398/10, LEX nr 848186  
Wyrok SN z 1.9.2011 r., V KK 168/11, Legalis Nr 457376  
Wyrok SN z 13.10.2011 r., IV KK 201/11, KZS 2012, nr 2, poz. 21  
Wyrok SN z 14.11.2011 r., V KK 233/11, OSNwSK 2011 nr 1, poz. 2092  
Wyrok SN z 7.12.2011 r., V KK 364/11, LEX nr 1095978  
Wyrok SN z 9.1.2012 r., V KK 332/11, LEX nr 1108495  
Wyrok SN z 11.1.2012 r., III KK 74/11, LEX nr 1119505  
Wyrok SN z 17.1.2012 r., V KK 389/11, Prok. i Pr. 2012- wkł. „Orzecznictwo”, nr 4  
Postanowienie SN z 19.1.2012 r., I KZP 22/11, OSNKW 2012, nr 1, poz. 6  
Wyrok WSA w Bydgoszczy z 6.3.2012 r., II SA/Bd 1233/11, LEX nr 1138312  
Wyrok SN z 7.3.2012 r., III KK 306/11, LEX nr 1157563  
Wyrok SN z dnia 7.3.2012 r., II KK 31/12, LEX nr 1165250  
Wyrok SN z 19.4.2012 r., V KK 40/12, LEX nr 1163967  
Wyrok WSA w Białymstoku z 14.6.2012 r., II SA/Bk 192/12, LEX nr 1214158  
Wyrok SA w Gdańsku z 28.6.2012 r., II AKa 206/12, KZS 2013, nr 4, poz. 84  
Wyrok SN z 5.7.2012 r., V KK 150/12, KZS 2012 nr 10, poz. 19  
Wyrok SA w Katowicach z 26.7.2012, II AKa 250/12, KZS 2012 nr 12, poz. 71  
Wyrok SN z 21.8.2012 r., IV KK 60/12, Legalis nr 537156  
Wyrok SA w Poznaniu z 13.9.2012 r., II AKa 171/12, Legalis Nr 731026  
Wyrok SA w Lublinie z 10.10.2012 r., II AKa 162/12, Legalis Nr 704795  
Wyrok SA w Krakowie z 25.10.2012 r., II AKa 161/12, Legalis Nr 731073  
Wyrok SA w Białymstoku z 29.11.2012 r., II AKa 216/12, Legalis Nr 723067  
Wyrok z 11.12.2012 r., III KK 170/12, KZS 2013 nr 3, poz. 17  
Wyrok SA w Białymstoku z 15.1.2013 r., II AKa 247/12, KZS 2013, nr 4, poz. 86  
Wyrok SA w Łodzi z 7.2.2013 r., II AKa 302/12, KZS 2013, nr 4, poz. 87  
Wyrok SA w Warszawie z 15.2.2013 r., II AKa 367/12, Legalis Nr 739627

Wyrok SA we Wrocławiu z 4.4.2013 r., II AKa 81/13, Legalis Nr 999518  
Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 4.4.2013 r., II AKa 83/13, Legalis Nr 999519  
Wyrok SN z 8.4.2013 r., II KK 206/12, OSP 2014, nr 6, poz. 63  
Wyrok SA w Warszawie z 17.4.2013 r., II AKa 112/13, Legalis Nr 1049053  
Wyrok SN z 23.5.2013 r., IV KK 57/13, KZS 2013 nr 9, poz. 50  
Wyroku WSA w Olsztynie z 12.6.2013 r., II SA/Ol 337/13, Legalis Nr 701200  
Postanowienie SN z 20.6.2013 r., I KZP 4/13, OSP 2014, nr 1, poz. 5  
Wyrok SO w Kielcach z 2.7.2013 r., IX Ka 797/13, LEX nr 1717764  
Wyrok SA w Katowicach z 1.8.2013 r., II AKa 222/13, Legalis Nr 736466  
Wyrok SN z 1.8.2013 r., II KK 57/13, LEX nr 1388724  
Wyrok SA we Wrocławiu z 21.8.2013 r., II AKa 228/13, Legalis Nr 999547  
Wyrok SN z 29.8.2013 r., IV KK 168/13, Prok. i Pr. 2013-wkł. „Orzecznictwo”, nr 11  
Wyrok SA w Gdańsku z 5.9.2013 r., II AKa 276/13, KZS 2013, nr 12, poz. 49  
Wyrok SN z 10.9.2013 r., III KK 100/13, Legalis Nr 733388  
Wyrok SA we Wrocławiu z 12.9.2013 r., II AKa 185/13, Legalis Nr 999534  
Wyrok SA we Wrocławiu z 18.9.2013 r., II AKa 242/13, Legalis Nr 999557  
Wyrok SA w Szczecinie z 26.9.2013 r., II AKa 168/13, Legalis Nr 744321  
Wyrok SN z 4.10.2013 r., IV KK 136/13, Legalis Nr 738109  
Wyrok SN z 15.10.2013 r., III KK 294/13, Legalis Nr 737829  
Wyrok WSA w Bydgoszczy z 23.10.2013 r., II SA/Bd 815/13, Legalis Nr 793720  
Wyrok SA w Gdańsku z dnia 24.10.2013 r., II AKa 334/13, Legalis Nr 746520  
Wyrok SA w Gdańsku z 7.11.2013 r., II AKa 349/13, Legalis Nr 747044  
Wyrok SA w Krakowie z 7.11.2013 r., II AKa 187/13, KZS 2014, nr 1, poz. 60  
Wyrok SA w Krakowie z 7.11.2013 r., II AKa 193/13, , KZS 2013, nr 11, poz. 59  
Wyrok SO w Białymstoku z 19.11.2013 r., VIII Ka 718/13, LEX nr 1715645  
Wyrok SN z 29.1.2014 r., IV KK 423/13, Prok.i Pr. 2014- wkł. „Orzecznictwo”, nr 4  
Wyrok SN z 30.1.2014 r., II KK 10/14, KZS 2014 nr 4, poz. 16  
Wyrok SN z 6.2.2014 r., III KK 481/13, Prok. i Pr. 2014- wkł. „Orzecznictwo”, nr 5  
Wyrok WSA w Bydgoszczy z 12.2.2014 r., II SA/Bd 1490/13, Legalis Nr 797088  
Postanowienie SN z 26.2.2014 r, I KZP 29/13, OSNKW 2014 nr 7, poz. 52  
Postanowienie SN z 20.3.2014 r., III KK 416/13, KZS 2014, nr 6, poz. 21  
Wyrok SN z 20.3.2014 r., III KK 461/13, Legalis Nr 994603  
Wyrok SN z 27.5.2014 r., V KK 140/14, LEX nr 1463964  
Wyrok SA we Wrocławiu z 29.5.2014 r., II AKa 136/14, Legalis Nr 1049721

Wyrok WSA w Bydgoszczy z 3.6.2014 r., II SA/Bd 401/14, Legalis Nr 950309  
Wyrok SA w Warszawie z 16.7.2014 r., II AKa 204/14, Legalis Nr 1049678  
Wyrok SN z 23.7.2014 r., V KK 32/14, LEX nr 1499212  
Wyrok SN z 20.8.2014 r., II KK 202/14, Legalis Nr 1062230  
Wyrok SA w Warszawie z 5.9.2014 r., II AKa 209/14, Legalis Nr 1092704  
Wyrok WSA w Olsztynie z 16.9.2014 r., II SA/Ol 761/14, LEX nr 1513426  
Wyrok SA w Krakowie z 20.9.2014 r., II AKa 145/14, KZS 2014, nr 11, poz. 31  
Wyrok SA w Warszawie z 22.10.2014 r., II AKa 296/14, Legalis Nr 1092990  
Wyrok SA w Warszawie z 29.10.2014 r., II AKa 318/14, Legalis Nr 1164640  
Postanowienie SN z 5.11.2014 r., V KK 162/14, LEX nr 1573978  
Wyrok SN z 3.12.2014 r., II KK 219/14, LEX nr 1567466  
Wyrok SN z 20.1.2015 r., III KK 355/14, Prok. i Pr. 2015-wkł. „Orzecznictwo”, nr 5

#### Inne źródła

Alkohol i kierowca, Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych, Warszawa 2001  
Historia polskiej motoryzacji. Samochody osobowe i jednoślady, red. M. Kastelik, E. Ressel, Warszawa 2012  
Komenda Główna Policji, Wypadki drogowe w Polsce w 2014 r., Warszawa 2015  
Opinia Pierwszego Prezesa SN do druku nr 2115 z dnia 1 lipca 2009 r. w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny (dot. zakazu prowadzenia pojazdów)  
Opinia w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny (druk senacki nr 837) z dnia 21 kwietnia 2010 r., znak BSA II- 021- 54/10  
Projekt kodeksu karnego, Warszawa 1968  
Przestępstwa i wykroczenia drogowe w orzecznictwie SN 1970-1996. Zbiory orzecznictwa Becka, red. Stefański R.A., Warszawa 1997  
Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2013 roku  
Raport o stanie bezpieczeństwa w Polsce w 2014 roku  
Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej GUS za rok 2014  
Słownik języka polskiego, Tom I i II, red. M. Szymczak, Warszawa 1993  
Słownik współczesnego języka polskiego, red. Dunaj B., Warszawa 1996  
Sprawozdanie z przebiegu konferencji, która odbyła się w Instytucie Nauk Prawnych PAN dnia 5 kwietnia 1960 r., PiP 1960, nr 6

Stanowisko Rządu do senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy- Kodeks karny, druk sejmowy nr 3207

Uzasadnienie do kodeksu karnego z 1932 r., Komisja Kodyfikacyjna V, Z. 3

Uzasadnienie rządowego projektu nowego kodeksu karnego, (w:) Nowe kodeksy karne- z 1997 r. z uzasadnieniami, Warszawa 1998

Wytyczne Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 24.12.1975 r. co do polityki orzecznictwa w sprawach o wykroczenia, ZW 1976, nr 1

Załącznik do obwieszczenia Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego z dnia 31.8.1963 r., Mon. Pol. Nr 70, poz. 348

Zasady przeprowadzania pomiarów stężenia alkoholu oraz opiniowania w sprawach trzeźwości, zatwierdzone dnia 26 listopada 2004 r. przez Zarząd Główny Polskiego Towarzystwa Medycyny Sądowej i Kryminologii, Prok. i Pr. 2005, nr 4



## SPIS TABEL

### **Rozdział VIII:**

**Tabela 1.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony obok kar na tle ogólnej liczby skazań w latach 1999-2014

**Tabela 2.** Prawomocne skazania za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji na tle ogólnej liczby skazań w latach 1999-2014

**Tabela 3.** Liczba skazań za przestępstwo z art. 178a k.k. na tle ogólnej liczby skazań za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w latach 2001-2014

**Tabela 4.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony w związku ze skazaniem za przestępstwo z art. 178a k.k. w latach 2001-2014

**Tabela 5.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony za przestępstwo wypadku komunikacyjnego (art. 177 k.k.) na tle ogólnej liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar w latach 1999-2014

**Tabela 6.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony za przestępstwo z art. 173 k.k. i art. 174 k.k. na tle ogólnej liczby zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar w latach 1999-2014

**Tabela 7.** Zakaz prowadzenia pojazdów na tle innych środków karnych orzeczonych obok kar w latach 1999-2014

**Tabela 8.** Struktura zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych obok kar w latach 1999-2014

**Tabela 9.** Wymiar zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych w trybie art. 42 § 1 k.k. w latach 2007-2014

**Tabela 10.** Wymiar zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych w trybie art. 42 § 2 k.k. w latach 2007-2014

**Tabela 11.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony na zawsze/dożywotnio w trybie art. 42 § 3 lub 4 k.k. w latach 2001-2014

**Tabela 12.** Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo z art. 178a § 1 k.k. w latach 2007-2014

**Tabela 13.** Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego za przestępstwo z art. 178a § 2 k.k. w latach 2007-2013

**Tabela 14.** Liczba osób skazanych za przestępstwo nieprzestrzegania sądowych zakazów (art. 244 k.k.) w latach 2001-2014

**Tabela 15.** Struktura kar orzeczonych za przestępstwo nieprzestrzegania sądowych zakazów (art. 244 k.k.) w 2014 r.

**Tabela 16.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony samoistnie na tle ogółu środków karnych orzeczonych w tej formie prawnej w latach 1999-2014

**Tabela 17.** Rodzaje przestępstw, w przypadku których zakaz prowadzenia pojazdów orzeczono samoistnie w latach 2011-2014

## **Rozdział IX:**

**Tabela 1.** Zakaz prowadzenia pojazdów orzeczony za przestępstwo z art. 178a k.k. w latach 2001-2013

**Tabela 2.** Tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów w wybranych sprawach karnych z lat 1999-2013

**Tabela 3.** Zakres przedmiotowy orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów w wybranych sprawach karnych z lat 1999-2013

**Tabela 4.** Wymiar zakazów prowadzenia pojazdów orzeczonych za przestępstwa komunikacyjne w latach 1999-2013

**Tabela 5.** Charakter uczestnictwa w ruchu sprawców przestępstw komunikacyjnych, wobec których orzeczono zakazy prowadzenia pojazdów

**Tabela 6.** Zakaz prowadzenia pojazdów i inne środki karne orzeczone za przestępstwa komunikacyjne w latach 1999-2013

**Tabela 7.** Płeć sprawców przestępstw komunikacyjnych, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów

**Tabela 8.** Wiek sprawców skazanych za przestępstwa komunikacyjne z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów

**Tabela 9.** Wykształcenie sprawców przestępstw komunikacyjnych, w przypadku których zastosowano zakaz prowadzenia pojazdów

**Tabela 10.** Częstotliwość pobytów w izbie wytrzeźwień sprawców, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów

**Tabela 11.** Wcześniejsza karalność sprawców przestępstw komunikacyjnych z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów

**Tabela 12.** Rodzaje wykroczeń komunikacyjnych, za które orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów w latach 2007-2014

**Tabela 13.** Struktura kar i środków karnych orzekanych za wykroczenia komunikacyjne w latach 2007-2014

**Tabela 14.** Wysokość kary grzywny, obok której orzekano zakazy prowadzenia pojazdów w latach 2007-2014

**Tabela 15.** Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego na podstawie regulacji kodeksu wykroczeń w latach 2007-2014

**Tabela 16.** Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów orzeczonego na podstawie kodeksu wykroczeń w latach 2007-2014

## **Aneks- kwestionariusz do badań akt sądowych spraw karnych**

### **Część I. KRYMINOLOGICZNA**

#### **I. Dane dotyczące osoby sprawcy**

**1. Płeć:**

- a) kobieta
- b) mężczyzna

**2. Wiek:**

- a) od 18 lat do 24 lat
- b) od 24 lat do 28 lat
- c) od 29 lat do 35 lat
- d) od 36 lat do 45 lat
- e) od 46 lat do 50 lat
- f) od 51 lat do 60 lat
- g) 61 lat i więcej

**3. Wykształcenie:**

- a) podstawowe
- b) gimnazjalne
- c) zawodowe
- d) średnie
- e) wyższe

**4. Zawód:**

- a) pracownik fizyczny
- b) pracownik umysłowy
- c) rolnik
- d) kierowca
- e) inny
- f) nie posiada
- g) brak danych

**5. Praca:**

- a) stałe zatrudnienie
- b) pracuje dorywczo
- c) bezrobotny

- d) uczący się
- e) prowadzi gospodarstwo rolne
- f) prowadzi działalność gospodarczą

**6. Stan zdrowia skazanego:**

- a) nie budzi zastrzeżeń
- b) stwierdzone przebyte choroby
- c) stwierdzone ułomności fizyczne
- d) stwierdzone anomalie psychiczne
- e) brak danych

**7. Pobyt w izbie wytrzeźwień:**

- a) 1 raz
- b) 2 razy
- c) od 3 do 5 razy
- d) od 6 do 10 razy
- e) 11 razy i więcej
- f) nie przebywał
- g) brak danych

**8. Poprzednia karalność:**

- a) karany za przestępstwo, ale nie komunikacyjne
- b) karany za to samo przestępstwo komunikacyjne
- c) karany za inne przestępstwo komunikacyjne
- d) nie był karany za przestępstwo

## **II. Badane przestępstwo/wykroczenie**

**1. Numer sprawy...**

**2. Data wpływu...**

**3. Kwalifikacja prawna czynu...**

**4. Opis czynu...**

## **Część II. ORZECZNICTWO SADOWE**

### **1. Orzeczenie sądowe:**

- a) skazano
- b) uniewinniono
- c) warunkowo umorzono postępowanie

### **2. Orzeczona kara:**

- a) kara pozbawienia wolności
- b) kara ograniczenia wolności
- b) grzywna samoistna

### **3. Wymiar orzeczonej kary pozbawienia wolności:**

- a) od 1 m-ca do 6 m-cy
- b) od 7 m-cy do roku
- c) od roku do 3 lat
- d) pow. 3 lat

### **4. Wymiar kary ograniczenia wolności:**

- a) 1 m-c
- b) powyżej 1 m-ca do 3 m-cy
- c) powyżej 3 m-cy do 6 m-cy
- d) powyżej 6 m-cy do 12 m-cy

### **5. Wysokość grzywny samoistnej:**

- a) od 200 zł do 300 zł
- b) od 301 zł do 500 zł
- c) od 501 zł do 600 zł
- d) od 601 zł do 800 zł
- e) od 801 zł do 1000 zł
- f) od 1001 zł do 2000 zł
- g) 2001 zł i więcej

### **6. Orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów:**

- a) obok kary
- b) w przypadku odstąpienia od wymierzenia kary
- c) samoistnie
- d) tytułem środka probacyjnego (art. 67 § 3 k.k.)
- b) tytułem środka zabezpieczającego (art. 99 § 1 k.k.)

**7. Inne środki karne orzeczone poza zakazem prowadzenia pojazdów:**

- a) nawiązka
- b) świadczenie pieniężne
- c) przepadek przedmiotów
- d) podanie wyroku do publicznej wiadomości
- e) obowiązek naprawienia szkody

**8. Podmiot zakazu prowadzenia pojazdów:**

- a) osoba prowadząca pojazd mechaniczny
- b) osoba prowadząca inny pojazd
- c) pieszy
- d) inny uczestnik ruchu

**9. Stężenie alkoholu w organizmie sprawcy:**

- a) powyżej 0,25 do 0,4 mg/dm<sup>3</sup>
- b) od 0,5 do 0,6 mg/dm<sup>3</sup>
- c) od 0,65 do 0,7 mg/dm<sup>3</sup>
- d) od 0,75 do 0,8 mg/dm<sup>3</sup>
- e) od 0,85 do 1,0 mg/dm<sup>3</sup>
- f) od 1,1 do 1,5 mg/dm<sup>3</sup>
- g) od 1,6 do 2,0 mg/dm<sup>3</sup>
- h) powyżej 2,0 mg/dm<sup>3</sup>

**10. Tryb orzekania zakazu prowadzenia pojazdów:**

- a) fakultatywny (art. 42 § 1 k.k.)
- b) obligatoryjny (art. 42 § 2 k.k.)
- c) względnie obligatoryjny na zawsze (art. 42 § 3 k.k.)
- d) bezwzględnie obligatoryjny na zawsze (art. 42 § 4 k.k.)

**11. Zakres przedmiotowy zakazu prowadzenia pojazdów:**

- a) zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych
- b) zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych określonej kategorii
- c) zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mech. z wyłączeniem określonej kat. pojazdów
- d) zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych i rowerowych
- e) zakaz prowadzenia pojazdów rowerowych
- f) zakaz prowadzenia pojazdów zaprzęgowych

**12. Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie k.k.:**

- a) 1 rok

- b) 2 lata
- c) 3 lata
- d) 4 lata
- e) 5 lat
- f) 6 lat
- g) 7 lat i więcej

**13. Wymiar zakazu prowadzenia pojazdów orzeczanego na podstawie k.w.:**

- a) 6 miesięcy
- b) 7 miesięcy
- c) 8 miesięcy
- d) 9 miesięcy
- e) 10 miesięcy
- f) 11 miesięcy
- g) 1 rok
- h) 1 rok i 1 miesiąc
- i) 1 rok i 3 miesiąc
- j) 1 rok i 6 miesięcy
- k) 2 lata
- l) 3 lata