



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-105-25

Druk nr 1451

Warszawa, 3 lipca 2025 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Sprawiedliwości.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 24 § 1a otrzymuje brzmienie:

„§ 1a. Za wykroczenia określone w art. 86 § 1, 1a i 2, art. 86b § 1, art. 86c § 1 i 2, art. 87 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b, art. 93 § 1, art. 94 § 1, art. 96 § 3 lub art. 97a grzywnę wymierza się w wysokości do 30 000 złotych.”;

2) w art. 38 § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Kierującemu pojazdem mechanicznym ukaranemu za wykroczenie określone w art. 86 § 1a i 2, art. 86b § 1, art. 86c § 1 i 2, art. 87 § 1, art. 92 § 2, art. 92a § 2, art. 92b, art. 94 § 1 albo art. 97a, który w ciągu dwóch lat od ostatniego prawomocnego ukarania popełnia to samo wykroczenie, wymierza się karę grzywny w wysokości nie niższej niż dwukrotność dolnej granicy ustawowego zagrożenia.”;

3) w art. 52:

a) w § 2 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) uczestniczy w zgromadzeniu, o którym mowa w art. 65ja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820 i ...), zorganizowanym bez wymaganego zawiadomienia,”;

b) po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. Kto organizuje zgromadzenie, o którym mowa w art. 65ja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, bez wymaganego zawiadomienia lub przewodniczy takiemu zgromadzeniu,

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz ustawę z dnia 9 czerwca 2022 r. o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich.

podlega karze ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 2000 złotych.”;

- 4) po art. 52a dodaje się art. 52aa w brzmieniu:

„Art. 52aa. Kto nie będąc kierującym pojazdem umyślnie uczestniczy w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych, o którym mowa w art. 115 § 26 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny,
podlega karze grzywny.”;

- 5) po art. 86b dodaje się art. 86c w brzmieniu:

„Art. 86c. § 1. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd mechaniczny, celowo wprowadzając go w poślizg lub doprowadzając do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu,
podlega karze grzywny nie niższej niż 1500 zł.

§ 2. Jeżeli następstwem wykroczenia, o którym mowa w § 1, jest spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawca
podlega karze grzywny nie niższej niż 2500 zł.”;

- 6) art. 90 otrzymuje brzmienie:

„Art. 90. § 1. Kto tamuje lub utrudnia ruch na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu,
podlega karze ograniczenia wolności lub grzywny.

§ 2. Jeżeli wykroczenia, o którym mowa w § 1, dopuszcza się prowadzący pojazd mechaniczny,
podlega karze ograniczenia wolności lub grzywny nie niższej niż 500 złotych.

§ 3. Jeżeli wykroczenia, o którym mowa w § 1, dopuszcza się osoba uczestnicząca w zgromadzeniu, o którym mowa w art. 65ja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zorganizowanym bez wymaganego zawiadomienia,
podlega karze grzywny nie niższej niż 1000 zł.

§ 4. Jeżeli wykroczenie, o którym mowa w § 1–3, spowodowało poważne zakłócenie ruchu drogowego, można orzec nawiązkę w wysokości do 1500 złotych na rzecz pokrzywdzonego albo na rzecz Polskiego Czerwonego Krzyża lub na inny cel społeczny wskazany przez organ orzekający.”;

- 7) w art. 96:

- a) w § 1 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– podlega karze ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 1000 zł.”,

b) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Kto wbrew obowiązkowi nie wskaże na żądanie uprawnionego organu, komu powierzył pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie, podlega karze grzywny.”;

8) w art. 96b skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2024 r. poz. 1251)”.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 42:

a) § 1a otrzymuje brzmienie:

„§ 1a. Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo określone w art. 177 § 2a, art. 178b, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2 lub art. 180a.”,

b) § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio w razie popełnienia przestępstwa określonego w art. 178a § 4 lub w art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych 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 2a lub art. 355 § 2 był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, lub po takim zdarzeniu, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia zawartości alkoholu lub środka odurzającego w organizmie, spożywał alkohol lub zażywał środek odurzający, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.”;

2) w art. 43a § 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„§ 2. W razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 164 § 1, art. 165 § 1, art. 165a § 1 lub 2, art. 171 § 1, 2 lub 3, art. 174 § 1, art. 177 § 2a, art. 178a § 1, art. 178b, art. 178c § 1 lub 2, art. 179, art. 180, art. 200a § 1 lub 2, art. 200b, art. 202 § 4b lub 4c, art. 244, art. 255a § 1 lub 2, art. 258 § 1, art. 263 § 2 sąd orzeka świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 5000 złotych, do wysokości określonej w § 1.

§ 3. W razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 178a § 4, art. 202 § 3, 4 lub 4a, art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, art. 258 § 2, 3 lub 4, art. 263 § 1 sąd orzeka świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 10 000 złotych, do wysokości określonej w § 1.”;

3) w art. 44b:

a) § 1 otrzymuje brzmienie:

„§ 1. W razie skazania za przestępstwo określone w art. 178a § 1 lub 4, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2 lub art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a także wobec sprawcy określonego w art. 178 § 1 lub 1a, sąd może orzec przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym.”,

b) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. W razie skazania za przestępstwo określone w art. 178a § 1 lub 4 lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, a także wobec sprawcy określonego w art. 178 § 1 lub 1a, jeśli zawartość alkoholu we krwi sprawcy przestępstwa wynosiła co najmniej 1,5 promila lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.”,

c) uchyla się § 2–4,

d) § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. Jeżeli w czasie popełnienia przestępstwa:

- 1) pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo
- 2) orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie

– przepadku nie orzeka się.”,

e) dodaje się § 6 w brzmieniu:

„§ 6. W wypadku, o którym mowa w § 5 pkt 1, sąd orzeka, a w wypadku, o którym mowa w § 5 pkt 2, sąd może orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa w wysokości co najmniej 5000 zł.”;

4) w art. 69 § 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. Wobec:

- 1) sprawcy występku o charakterze chuligańskim,
- 2) sprawcy przestępstwa określonego w art. 178a § 4,
- 3) sprawcy przestępstwa określonego w art. 173 § 1 lub 3, art. 177 § 1–2a lub art. 355 § 1 lub 2, jeśli zawartość alkoholu we krwi sprawcy wynosiła co najmniej 1,5 promila lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia lub w czasie popełnienia przestępstwa obowiązywał sprawcę środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3

– sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary jedynie w szczególnie uzasadnionych wypadkach.”;

5) w art. 115 dodaje się § 26 w brzmieniu:

„§ 26. Nielegalnym wyścigiem pojazdów mechanicznych jest:

- 1) rywalizacja kierujących co najmniej dwoma pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym, z zamiarem pokonania określonego odcinka drogi w jak najkrótszym czasie i z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, lub
- 2) celowe wprowadzenie pojazdu w poślizg lub celowe doprowadzenie do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, wykonane w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni

– odbywające się bez wymaganego zezwolenia.”;

6) w art. 177 po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu:

„§ 2a. Jeśli sprawca dopuszcza się czynu określonego w § 2, uczestnicząc w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych albo w warunkach określonych w art. 178c § 2, albo w czasie obowiązywania środka karnego, o którym mowa w art. 39 pkt 3,

podlega karze od roku do 10 lat pozbawienia wolności.”;

7) w art. 178:

a) § 1 i 1a otrzymują brzmienie:

„§ 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 1 lub 2, art. 174, art. 177 § 1 lub 2a lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, lub zbiegł z miejsca zdarzenia, lub spożywał alkohol, lub zażywał środek odurzający po popełnieniu czynu określonego w art. 173 § 1 lub 2, art. 174, art. 177 § 1 lub 2a lub art. 178c § 1

pkt 2 lub § 2, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego, sąd orzeka 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.

§ 1a. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 3 lub 4 lub art. 177 § 2 lub 2a, lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, w warunkach określonych w § 1, lub którego dotyczy wskazana w tym przepisie okoliczność, sąd orzeka karę pozbawienia wolności w wysokości:

- 1) nie niższej niż 3 lata, jeżeli następstwem wypadku jest ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby albo następstwem katastrofy jest ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia;
- 2) nie niższej niż 5 lat, jeżeli następstwem czynu jest śmierć człowieka, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia w przypadku katastrofy, a 20 lat pozbawienia wolności w przypadku wypadku.”,

b) uchyla się § 3;

8) w art. 178a uchyla się § 5;

9) po art. 178b dodaje się art. 178c w brzmieniu:

„Art. 178c. § 1. Kto w ruchu lądowym:

- 1) organizuje lub prowadzi nielegalny wyścig pojazdów mechanicznych,
 - 2) jako prowadzący pojazd mechaniczny uczestniczy w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych
- podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

§ 2. Tej samej karze podlega, kto prowadzi pojazd mechaniczny w sposób rażąco naruszający zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, zagrażając swoim zachowaniem bezpieczeństwu innej osoby, i z prędkością większą od dopuszczalnej:

- 1) o co najmniej połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej, a jeżeli prędkość ta została ograniczona znakiem drogowym – co najmniej dwukrotnie, albo
- 2) co najmniej dwukrotnie – na innej drodze publicznej.

§ 3. Kto czyni przygotowania do przestępstwa określonego w § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 46 i 304) w art. 295 § 1a otrzymuje brzmienie:

„§ 1a. W razie popełnienia przestępstwa, za które orzeka się przepadek pojazdu mechanicznego, o którym mowa w art. 44b § 1a Kodeksu karnego, Policja dokonuje tymczasowego zajęcia pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w czasie popełnienia tego przestępstwa.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 60 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Zabrania się kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem w sposób:

- 1) powodujący celowy poślizg kół (drift);
- 2) powodujący celową utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu; nie dotyczy to kół na osiach podnoszonych w pojazdach kategorii N2, N3 i M3.”;

2) po art. 65j dodaje się art. 65ja w brzmieniu:

„Art. 65ja. Zgromadzenie właścicieli, posiadaczy lub użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10 pojazdów, którego celem jest prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji, wymaga wcześniejszego zawiadomienia organu gminy, na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. – Prawo o zgromadzeniach (Dz. U. z 2022 r. poz. 1389).”;

3) w art. 135 w ust. 1 w pkt 2 w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) kierowaniu pojazdem w sposób określony w art. 60 ust. 5 pkt 1 lub 2;”;

4) w art. 135a w ust. 1 w pkt 2 w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) kierowaniu pojazdem w sposób określony w art. 60 ust. 5 pkt 1 lub 2;”.

Art. 5. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2025 r. poz. 860) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 45 w § 1 we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazie „Policja” dodaje się wyrazy „i Straż Graniczna”;

2) w art. 96 po § 1d dodaje się § 1e w brzmieniu:

„§ 1e. W postępowaniu mandatowym, w sprawach, o których mowa w art. 52 § 2 pkt 2a i § 2a Kodeksu wykroczeń, można nałożyć grzywnę w wysokości do 5000 zł.”;

3) w art. 98 dodaje się § 6 w brzmieniu:

„§ 6. Na wniosek pokrzywdzonego, w przypadku gdy mandat karny jest prawomocny, zawiadamia się tego pokrzywdzonego o ukaraniu sprawcy wykroczenia i prawie dostępu do informacji będących podstawą ukarania.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) w art. 102:

- 1) w ust. 1 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
„8) kierujący pojazdem silnikowym lub motorowerem celowo kierował pojazdem w sposób powodujący poślizg kół (drift) lub powodujący utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, z wyłączeniem kół na osiach podnoszonych w pojazdach kategorii N2, N3 i M3.”;
- 2) w ust. 1c wyrazy „ust. 1 pkt 4, 5 lub 7” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 1, 4, 5, 7 lub 8”;
- 3) w ust. 2b wyrazy „ust. 1 pkt 4, 5 i 7” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 4, 5, 7 i 8”.

Art. 7. W ustawie z dnia 9 czerwca 2022 r. o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich (Dz. U. z 2024 r. poz. 978 i 1228) w art. 7 w pkt 8 skreśla się wyrazy „albo równowartości pojazdu”.

Art. 8. Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy tymczasowe zajęcie pojazdu mechanicznego dokonane na podstawie art. 295 § 1a ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu dotychczasowym upada wobec sprawcy, u którego zawartość alkoholu we krwi była wyższa niż 1 promil we krwi lub 0,5 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, a niższa niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia. Zatrzymany pojazd zwraca się osobie uprawnionej, chyba że Policja dokona tymczasowego zajęcia pojazdu mechanicznego na podstawie art. 295 § 1 ustawy zmienianej w art. 3.

Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 4 pkt 3 i 4 oraz art. 6, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa stanowi przygotowaną przez Ministra Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministrem Infrastruktury oraz Komendy Głównej Policji i Inspekcji Transportu Drogowego wspólną propozycję zmian w przepisach dotyczących bezpieczeństwa na drogach. Mają one na celu skuteczniejsze zwalczanie przestępstw drogowych, szczególnie tych stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego. Jednym z priorytetów jest eliminowanie z ruchu drogowego recydywistów z wielokrotnymi zakazami prowadzenia pojazdów. Propozycje są wynikiem prac międzyresortowego zespołu specjalistów i ekspertów, które to prace trwały pomiędzy 25 września 2024 r.¹⁾ a 15 listopada 2024 r.

Problem nielegalnych wyścigów, rajdów i tym podobnych imprez odbywających się na drogach, na których odbywa się ruch kołowy, staje się coraz bardziej odczuwalny i ma coraz większy wpływ na spadek poczucia bezpieczeństwa wśród użytkowników dróg. Szczególnie niebezpieczne jest zachowanie osób spontanicznie ścigających się na drogach bądź jeżdżących po nich brawurowo, z naruszeniem elementarnych zasad bezpieczeństwa ruchu. Podjęcie bardziej radykalnych działań wobec organizatorów i uczestników nielegalnych wyścigów, a także osób rażąco naruszających przepisy ruchu drogowego wymaga zmian przepisów prawa przede wszystkim w obszarze szeroko rozumianego ruchu drogowego, zarówno w aspekcie kryminalizacji określonych czynów, w tym zaostrzenia odpowiedzialności za skutki niektórych zachowań, jak również wdrożenia regulacji o charakterze administracyjnym. Innym zachowaniem, które wymaga wprowadzenia radykalnych zmian w przepisach, jest kierowanie pojazdem przez osoby nieposiadające stosownych uprawnień do kierowania, w szczególności przez osoby, wobec których orzeczono środek kary w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym spowodowane przez takich kierujących dowodzą, że sankcje przewidziane za takie zachowanie w aktualnym stanie prawnym można ocenić jako niewystarczające.

W toku prac międzyresortowych, o których mowa powyżej, wypracowano projekt przepisów, wśród których znajdują się m.in. wyższe sankcje za rażąco niebezpieczną, brawurową jazdę. Proponowane jest podwyższenie kar za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu

¹⁾ Bezpieczeństwo na drogach – propozycje zmian w prawie;
<https://www.gov.pl/web/sprawiedliwosc/bezpieczenstwo-na-drogach--propozycje-zmian-w-prawie> [dostęp: 27 listopada 2024 r.].

prowadzenia pojazdów). Jednym z kluczowych elementów projektowanych zmian jest zaostrzenie sankcji wobec kierowców, którzy łamią sądowe zakazy prowadzenia pojazdów. W przypadku naruszenia zakazu sąd powinien co do zasady orzekać dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów. Także możliwość przepadku pojazdu oraz minimalne świadczenie pieniężne w wysokości 10 000 zł mają pełnić rolę środków odstrasżających.

Znaczące modyfikacje obejmują także prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu. Jeśli kierowca będzie mieć od 0,5 do 1,5 ‰ alkoholu we krwi lub jest objęty zakazem prowadzenia pojazdów, sąd będzie mógł zdecydować o przepadku pojazdu. W sytuacji gdy stężenie alkoholu przekracza 1,5 ‰, sąd będzie miał obowiązek orzec przepadek pojazdu, chyba że zachodzi wyjątkowy przypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Nadto w przypadku kierowców prowadzących pojazd z zawartością alkoholu powyżej 1,5 ‰, ograniczona zostanie możliwość orzekania kary pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania.

Wśród propozycji pojawiła się również kryminalizacja nielegalnych wyścigów karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności za organizację lub udział²⁾.

Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego zakłada zmianę łącznie 7 aktów normatywnych, tj. ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734), dalej jako „k.w.”, ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383), dalej jako „k.k.”, ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 46 i 304), dalej jako „k.p.k.”, ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820), dalej jako „p.o.r.d.”, ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2025 r. poz. 860), dalej jako „k.p.w.”, ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769), dalej jako „u.k.p.” oraz ustawy z dnia 9 czerwca 2022 r. o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich (Dz. U. z 2024 r. poz. 978 i 1228), dalej jako „w.r.n.”.

Warto podnieść, że w ramach projektowanej ustawy zmianie ulegnie szereg przepisów k.k. (w treści art. 42, art. 43a § 2 i § 3, art. 44b, art. 69 § 4, art. 178 k.k.; nastąpi również dodanie nowych art. 44b § 1, art. 115 § 26, art. 177 § 2a, art. 178c k.k.).

W art. 115 k.k. wprowadzona zostanie legalna definicja „nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych” (czyli rywalizacji kierujących co najmniej dwoma pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym, z zamiarem pokonania określonego odcinka drogi w jak najkrótszym czasie

²⁾ Ibidem

i z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym lub celowego wprowadzenia pojazdu w poślizg lub celowego doprowadzenia do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, wykonanego w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni – odbywające się bez wymaganego zezwolenia). Zdefiniowanie tego pojęcia było konieczne dla określenia sankcji przewidzianych stricte za takie zachowania. Przyjęto, że nielegalnym wyścigiem pojazdów mechanicznych będzie rywalizacja (bez zezwolenia) kierujących pojazdami mechanicznymi z zamiarem pokonania określonego odcinka drogi w jak najkrótszym czasie, z jednoczesnym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Łączne spełnienie tych przesłanek spowoduje zakwalifikowanie działania sprawców jako czynu zabronionego.

Bez znaczenia dla oceny tego zachowania będzie fakt, czy dany wyścig został wcześniej zorganizowany/zaplanowany, czy też został przeprowadzony spontanicznie.

Definicja nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych dotyczy również innych niebezpiecznych zachowań, tj. tzw. driftu i celowego doprowadzenia do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu (np. jazda motocyklem na jednym kole), jednak aby zachowania te mieściły się w definicji nielegalnego wyścigu, a tym samym były kwalifikowane jako nowe przestępstwo, określone w dodawanym art. 178c k.k., musi do nich dojść w trakcie zorganizowanego zgromadzenia na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni. Dopuszczenie się takiego zachowania w innym miejscu lub w sposób spontaniczny, niezaplanowany, będzie stanowiło wykroczenie.

Art. 42 § 1a k.k. ma zostać znowelizowany w ten sposób, że sąd będzie orzekał zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo określone w: art. 177 § 2a, art. 178b, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2 lub art. 180a. Tym samym de facto zostanie poszerzony katalog obligatoryjnego orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów (o art. 177 § 2a, art. 178c § 1 pkt 2 i § 2).

Zmianie ulec ma również treść art. 42 § 3 k.k. (częściowe przeniesienie treści normatywnej dotyczącej obligatoryjnego orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów w zakresie art. 244 k.k. z art. 42 § 1a do art. 42 § 3 k.k.). W efekcie, w przypadku popełnienia przestępstwa z art. 244 k.k., jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, sąd obligatoryjnie orzekać będzie nie czasowy, a dożywotni zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych.

Art. 43a § 2 k.k. ma otrzymać brzmienie „w razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 164 § 1, art. 165 § 1, art. 165a § 1 lub 2, art. 171 § 1, 2 lub 3, art. 174 § 1, art. 177 § 2a, art. 178a § 1, art. 178b, art. 178c § 1 lub 2, art. 179, art. 180, art. 200a § 1 lub 2, art. 200b, art. 202 § 4b lub 4c, art. 244, art. 255a § 1 lub 2, art. 258 § 1, art. 263 § 2 sąd orzeka świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 5000 złotych, do wysokości określonej w § 1”. Zmiana ta ma zasadniczo charakter wynikowy i polega na dodaniu do treści przepisu nowego „art. 178c § 1 lub 2 k.k.” oraz podniesienie dolnej granicy świadczenia pieniężnego orzekałego obligatoryjnie za niestosowanie się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych z kwoty 5000 do kwoty 10 000 zł.

Proponuje się nadanie art. 43a § 3 k.k. brzmienia „W razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 178a § 4, art. 202 § 3, 4 lub 4a, art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, art. 258 § 2, 3 lub 4, art. 263 § 1 sąd orzeka świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 10 000 złotych, do wysokości określonej w § 1.”.

Tym samym de facto naruszenie sądowego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych obwarowane będzie dodatkowo świadczeniem pieniężnym wynoszącym co najmniej dwukrotność świadczenia przewidzianego w art. 43a § 2 k.k.

Nowelizacja zakłada również istotne zmiany w treści art. 44b k.k. Zamiast obecnego brzmienia § 1 („w wypadkach wskazanych w ustawie sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym”) i rozdrobnienia rozwiązań szczegółowych w części szczególnej k.k., przewiduje się uspojnienie i uproszczenie zasad orzekania przepadku pojazdu poprzez wskazanie wprost, że „w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178a § 1 lub 4, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2 lub art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a także wobec sprawcy określonego w art. 178 § 1 lub 1a sąd może orzec przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”. Ponadto dodaje się normę szczególną w postaci § 1a, zakładającego, że „w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178a § 1 lub 4 lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, a także wobec sprawcy określonego w art. 178 § 1 lub 1a, jeśli zawartość alkoholu we krwi sprawcy przestępstwa wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym,

wodnym lub powietrznym, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”. W projektowanym przepisie niezmiennie istotna pozostaje granica co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadząca do takiego stężenia. Po jej przekroczeniu bowiem sąd zobligowany będzie do orzeczenia przepadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Jedynie wyjątkowo sąd będzie mógł nie orzekać przepadku, gdy jest to uzasadnione szczególnymi okolicznościami. Warto zaznaczyć, że projektowana nowelizacja uchyla art. 44b § 2–4 k.k. Przepisy te wprowadzały skomplikowany system orzekania przepadku równowartości pojazdu, którego cechą charakterystyczną była nadmierna kazuistyka i liczne wyjątki. Sąd został w szczególności zobligowany do badania przyczyn niemożności orzeczenia świadczenia, bowiem od przyczyny tej (np. tego, czy sprawca ukrył, czy utracił pojazd) prawodawca uzależnił określone skutki prawne.

W tym miejscu warto wskazać, że w odniesieniu do przepadku pojazdów w sytuacji, gdy pojazd nie był wyłączną własnością sprawcy, obligatoryjny obowiązek orzekania przepadku równowartości pojazdu zamiast przepadku, narusza zasady trafnej represji (art. 2 § 1 pkt 2 k.p.k.). Takie rozwiązanie należy ocenić jako zaprzeczenie zasady proporcjonalności kary i równości sprawców. Wysokość równowartości zależna jest bowiem jedynie od wartości pojazdu, która pozostaje bez związku z samym przestępstwem. Obecne zasady orzekania przepadku pojazdu wskazane w art. 44b k.k. są także sprzeczne z zasadą równości. Sytuacja, w której kwestie właścicielskie, a nie okoliczności czynu, decydują o zastosowaniu w istocie kary pieniężnej, której wysokość zależy jedynie od wartości pojazdu jest niewłaściwa w świetle art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, stanowiąc przejaw nierównego traktowania podmiotów znajdujących się w takiej samej sytuacji prawnej. Podobny czyn popełniony w podobnych okolicznościach pociąga za sobą orzeczenie przepadku równowartości pojazdów o istotnie różniącej się wartości, co może powodować, że realna dolegliwość wynikająca z tego orzeczenia, przy uwzględnieniu okoliczności popełnienia przestępstwa i właściwości sprawcy, będzie w jednych wypadkach nieproporcjonalnie wysoka (np. w stosunku do osoby o niskim stopniu zamożności), w innych nieproporcjonalnie niska.

Tym samym art. 44b § 5 k.k. otrzymuje brzmienie „jeżeli w czasie popełnienia przestępstwa pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, przepadku nie orzeka się”. Projektodawca proponuje dodanie § 6, w którym określone zostaną zasady orzekania nawiązki w przypadku

braku podstaw do orzeczenia przepadku. W wypadku, o którym mowa w § 5 pkt 1, czyli gdy pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy, sąd orzeka nawiazkę, a w wypadku, o którym mowa w § 5 pkt 2, tj. gdy orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, sąd może orzec nawiazkę na rzecz Skarbu Państwa w wysokości co najmniej 5000 zł. Projektodawca proponuje zatem zrezygnowanie z systemu orzekania równowartości i konieczności badania przyczyny niemożności, zastępując go prostszą i bardziej sprawiedliwą nawiazką na rzecz Skarbu Państwa, której wysokość sąd będzie mógł określić, biorąc pod uwagę całokształt okoliczności czynu.

W ramach art. 69 § 4 k.k. poszerzono katalog sprawców, wobec których sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary jedynie w szczególnie uzasadnionych wypadkach sprawców przestępstwa określonego w art. 173 § 1 lub 3, art. 177 § 1–2a lub art. 355 § 1 lub 2, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia lub w czasie popełnienia przestępstwa sprawca naruszył środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 k.k., tj. zakaz prowadzenia pojazdów.

W art. 177 dodaje się § 2a k.k., który stanowi, że jeśli sprawca dopuszcza się czynu określonego w § 2 (wypadek ze skutkiem w postaci śmierci innej osoby albo ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu), uczestnicząc w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych, albo w warunkach określonych w art. 178c § 2, albo naruszając środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 (zakaz prowadzenia pojazdów), podlega karze od roku do 10 lat pozbawienia wolności. Przepis ten posiada charakter dostosowawczy w związku z m.in. nowym przestępstwem organizowania lub prowadzenia nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych lub prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych. Za podwyższeniem sankcji w tych przypadkach przemawia umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Przepis ten przewiduje również podwyższenie sankcji za spowodowanie wypadku w czasie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów.

Zmiany projektowane są również w art. 178 k.k. (zmiana brzmienia § 1 i 1a, uchylenie § 3).

Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 1 lub 2, art. 174, art. 177 § 1 lub § 2a lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, lub spożywał alkohol lub zażywał środek odurzający po popełnieniu czynu określonego w art. 173 § 1 lub 2, art. 174,

art. 177 § 1 lub § 2a lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego, sąd orzeka 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 (§ 1). Niniejsza zmiana ma charakter dostosowawczy (dodanie nowego art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2).

Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 3 lub 4 lub art. 177 § 2 lub 2a, lub w art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, w warunkach określonych w § 1, lub którego dotyczy wskazana w tym przepisie okoliczność, sąd orzeka karę pozbawienia wolności w wysokości:

- 1) nie niższej niż 3 lata, jeżeli następstwem wypadku jest ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby albo następstwem katastrofy jest ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia,
- 2) nie niższej niż 5 lat, jeżeli następstwem czynu jest śmierć człowieka, do dwukrotności górnej granicy ustawowego zagrożenia w przypadku katastrofy, a 20 lat pozbawienia wolności w przypadku wypadku (§ 1a). W zakresie tego przepisu także dodano odwołanie do nowego art. 178c § 1 pkt 2 i § 2.

Zmianą wynikową jest również uchylenie art. 178 § 3 oraz art. 178a § 5 k.k. stanowiącego, że sąd orzeka przepadek, o którym mowa w art. 44b, w razie popełnienia przestępstwa określonego w § 1 lub 4, chyba że zawartość alkoholu we krwi sprawcy przestępstwa określonego w § 1 była niższa niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo nie prowadziła do takiego stężenia. Sąd może odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Jak już wskazano, kompleksowe i wyczerpujące rozwiązania w zakresie przepadku pojazdu przewidywać będzie art. 44b k.k.

W ramach projektowanej nowelizacji w k.k. zostanie stypizowane przestępstwo organizowania lub prowadzenia nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych lub prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych (art. 178c k.k.), co będzie zagrożone karą pozbawienia wolności od trzech miesięcy do lat 5 (obecnie tego rodzaju zagrożenie ustawowe występuje m.in. w zakresie takich przestępstw jak np. nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka, pozbawienie człowieka wolności w typie podstawowym, przygotowanie do dopuszczenia się handlu ludźmi, kazirodztwo, nieumyślne spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, ucieczka przed pościgiem prowadzonym przez osobę

uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, pełnienie czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego).

W ramach prowadzenia wyścigu mieścić się będą wszystkie zachowania, które mają doprowadzić do tego, aby wydarzenie to odbyło się zgodnie z założeniami organizatora. Będzie to zatem np. „sędziowanie”, sygnalizowanie rozpoczęcia i zakończenia rywalizacji, czy pełnienie roli komentatora.

Analogiczną karą będzie obwarowane prowadzenie pojazdu mechanicznego poza kontekstem nielegalnego wyścigu, ale w sposób brawurowy, rażąco naruszający przepisy o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Aby zachowanie kierującego zostało natomiast zakwalifikowane jako brawurowa jazda, o której mowa w projektowanym art. 178c § 2 k.k., muszą zostać spełnione łącznie trzy warunki: rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, przekroczenie dopuszczalnej prędkości co najmniej o połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej, a jeżeli prędkość ta została ograniczona znakiem drogowym, co najmniej dwukrotnie albo co najmniej dwukrotnie na innej drodze publicznej oraz stworzenie zagrożenia bezpieczeństwa innej osoby. Ponieważ przesłanka przekroczenia prędkości o daną wartość została wyodrębniona, jej wystąpienie nie będzie wystarczające dla ustalenia znamienia „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa” – konieczne będzie ustalenie spełnienia tej przesłanki na podstawie innych elementów zachowania sprawcy (np. ignorowanie innych znaków poziomych albo pionowych, częste, nieuzasadnione zmienianie pasa jazdy, czy prowadzenie pojazdu, który sam z siebie stwarza zagrożenie bezpieczeństwa, np. ze względu na odpadające elementy).

W k.p.k. proponowana jest zmiana, która także jest związana z nowym brzmieniem art. 44b k.k. Przepis rt. 295 § 1a otrzyma brzmienie – w razie popełnienia przestępstwa, za które orzeka się wypadek pojazdu mechanicznego, o którym mowa w art. 44b § 1a k.k., Policja dokonuje tymczasowego zajęcia pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w czasie popełnienia tego przestępstwa – tym samym zmianie ulegnie obecna treść tego przepisu (obowiązująca od dnia 14 marca 2024 r.), który stanowi, że w razie popełnienia przestępstwa, za które orzeka się wypadek pojazdu mechanicznego, o którym mowa w art. 44b k.k., Policja dokonuje tymczasowego zajęcia pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w czasie popełnienia tego przestępstwa. Niniejsza zmiana ma de facto charakter wynikowy w związku z pojawieniem się nowej treści normatywnej w art. 44b § 1a k.k., gdyż zgodnie z projektem tylko w tym przepisie uregulowana będzie sytuacja obligatoryjnego wypadku

pojazdu. W innych przypadkach Policja w dalszym ciągu będzie mogła dokonać tymczasowego zajęcia pojazdu na zasadach ogólnych wynikających z art. 295 § 1 k.p.k.

Przedmiotowa nowelizacja zakłada również szereg zmian w k.w. (art. 24 § 1a, art. 38 § 2, art. 96 k.w.; nastąpi również dodanie nowych art. 52 § 2 pkt 2a i § 2a, art. 52aa, art. 86c, art. 90 § 3 i 4 k.w.).

Pierwszą zmianą przewidzianą w k.w. jest zmiana brzmienia art. 24 § 1a, który ma stanowić, że „za wykroczenia określone w art. 86 § 1, 1a i 2, art. 86b § 1, art. 86c § 1 i 2, art. 87 § 1, art. 92 § 1 i 2, art. 92a § 2, art. 92b, art. 93 § 1, art. 94 § 1, art. 96 § 3 lub art. 97a grzywnę wymierza się w wysokości do 30 000 złotych”. Tym samym poszerzony został katalog wykroczeń zawartych w przepisie o nowo dodane wykroczenie – drift (art. 86c § 1 i 2 k.w.).

Art. 38 § 2 k.w. otrzymuje brzmienie „kierującemu pojazdem mechanicznym ukaranemu za wykroczenie określone w art. 86 § 1a i 2, art. 86b § 1, art. 86c § 1 i 2, art. 87 § 1 art. 92 § 2, art. 92a § 2, art. 92b, art. 94 § 1 albo art. 97a, który w ciągu dwóch lat od ostatniego prawomocnego ukarania popełnia to samo wykroczenie, wymierza się karę grzywny w wysokości nie niższej niż dwukrotność dolnej granicy ustawowego zagrożenia”. Tym samym do przepisu dodano nowy art. 86c § 1 i 2 k.w. do katalogu wykroczeń, dla których przewiduje się surowsze karanie w przypadku popełnienia wykroczenia w warunkach tzw. recydywy wykroczeniowej.

W ramach art. 52 k.w. w § 2 po pkt 2 dodaje się pkt 2a. Tym samym karze ograniczenia wolności albo grzywny podlegać będzie osoba uczestnicząca w zgromadzeniu, o którym mowa w art. 65ja p.o.r.d. Chodzi tu o zgromadzenie użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10 pojazdów, którego celem jest prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji, zorganizowanym bez wymaganego zawiadomienia. Wymóg zawiadomienia o organizacji takiej imprezy (zlotu), dzięki m.in. znanej lokalizacji, umożliwi organom porządku publicznego jej nadzorowanie i przebieg, a co za tym idzie – przeciwdziałanie ewentualnym zrachowaniom niebezpiecznym.

Zgromadzenie (zlot), w ramach którego odbywa się swoista „wystawa” pojazdów (w pojazdach są pootwierane drzwi, pokrywy silnika i bagażnika) jest łatwo rozpoznawalne, a ustalenie liczby prezentowanych pojazdów nie powinno stwarzać żadnych problemów osobie, która osiągnęła wiek odpowiedzialności za wykroczenie. Od takiego uczestnika zgromadzenia (zlotu) można i należy oczekiwać świadomości, że zlot, w razie przekroczenia liczby 10 pojazdów wymaga zgłoszenia; musi on mieć też w związku z tym świadomość, że

uczestniczenie w zlocie niezgłoszonym rodzi dla niego odpowiedzialność za wykroczenie. Nie wydaje się przy tym, by ustalenie organizatora zlotu i uzyskanie informacji o dopełnieniu obowiązku zgłoszenia przerastało możliwości potencjalnego uczestnika. Nie mogąc takich ustaleń poczynić, nie powinien w zgromadzeniu uczestniczyć.

Takie zgromadzenia (zloty) z założenia są organizowane dla osób z określonych środowisk, a więc uczestniczenie w nich jest nieprzypadkowe. Atrakcyjność zlotów wiąże się z dynamiczną prezentacją dokonanych w pojazdach przeróbek zwiększających ich osiągi wobec możliwie dużej liczby obserwatorów. Takie pokazy niejednokrotnie wiążą się z praktycznymi pokazami możliwości przerobionych pojazdów. Zwykle przeobrażają się we współzawodnictwo w formie driftingu lub wyścigu. Takie zachowania potencjalnie niosą ze sobą zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzkiego życia i zdrowia. Skuteczne przeciwdziałanie takiemu zjawisku wymaga sankcjonowania każdej aktywności, która sprzyja jego promowaniu. Z tego też względu zasadne jest spenalizowanie uczestniczenia właśnie w niezgłoszonym (nielegalnym) zgromadzeniu (zlocie) motoryzacyjnym.

Ponadto po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu: „kto organizuje zgromadzenie, o którym mowa w art. 65ja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, bez wymaganego zawiadomienia lub przewodniczy takiemu zgromadzeniu – podlega karze ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 2000 złotych”. Od organizatora lub przewodniczącego zgromadzenia (zlotu) motoryzacyjnego można i należy oczekiwać pełnej świadomości, że organizacja takiej imprezy podlega określonym rygorom formalnym, w tym przypadku – zgłoszeniu. Brak zgłoszenia ogranicza możliwość nadzorowania przebiegu takiego zlotu przez uprawnione służby. Sprzyja to przeobrażeniu imprezy w nielegalny wyścig, niosący ze sobą określone zagrożenia, o czym była mowa wyżej. Właśnie z tych względów osoba podejmująca się organizacji lub przewodniczenia zgromadzeniu (zlotowi) motoryzacyjnemu powinna podlegać surowszej odpowiedzialności, jeżeli taka impreza wbrew obowiązkowi nie zostanie zgłoszona. Zgromadzenia (zloty) mające na celu prezentację pojazdów, dokonanych w nich modyfikacji, czy też wymiany doświadczeń przez ich właścicieli, niejednokrotnie kończą się praktycznymi pokazami możliwości tych pojazdów (jazda w poślizgu, nielegalny wyścig). Konieczne jest zatem wprowadzenie rozwiązań umożliwiających sprawowanie nadzoru nad organizacją i przebiegiem takich zgromadzeń, a także skuteczne dyscyplinowanie ich organizatorów, jak i uczestników.

Projektując nowe przepisy, uznano, że górna granica grzywny nakładanej w postępowaniu mandatowym przewidziana za wykroczenia, o których mowa w art. 52 k.w. jest nieadekwatna

do stopnia społecznej szkodliwości zachowań, o których mowa w dodawanych § 2 pkt 2a i § 2a, tym samym zdecydowano się na zmianę art. 96 k.p.w. i dodanie § 1e, zgodnie z którym za powyższe zachowania będzie można nałożyć grzywnę w wysokości do 5000 zł.

Nie doszukano się przy tym argumentów przemawiających za rozróżnieniem górnej granicy grzywny dla organizatora zgromadzenia oraz dla jego uczestników, uznając, że powyższa kwota będzie adekwatna do stopnia społecznej szkodliwości takich zachowań.

Jednocześnie zauważono, że sama organizacja nielegalnego zgromadzenia, a więc stworzenie warunków sprzyjających dopuszczaniu się negatywnych zachowań przez kierujących pojazdami, powinna być surowiej karana, dlatego zdecydowano o podwyższeniu dolnej granicy grzywny nakładanej w postępowaniu mandatowym na organizatora zgromadzenia, do 2000 zł.

Podkreślenia wymaga, że nowe przepisy nie zakazują tego rodzaju zgromadzeń (zlotów), a jedynie wymagają wcześniejszego zawiadomienia stosownego organu gminy.

W art. 52aa k.w. (w nawiązaniu do wskazanego uprzednio prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych) warto zaznaczyć, że karalne (lecz na gruncie wykroczeniowym) będzie samo uczestnictwo w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych (kara grzywny w k.w.). Przepis będzie stanowił zatem, że kto nie będąc kierującym pojazdem umyślnie uczestniczy w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych, o którym mowa w art. 115 § 26 k.k. (również nowo dodanym), podlega karze grzywny. Adresatem przepisu jest pasażer pojazdu uczestniczącego w wyścigu, jak również osoba obserwująca to wydarzenie, która nie znalazła się w tym miejscu przypadkowo. Nie ulega wątpliwości, że osoby obserwujące nielegalne wyścigi, podobnie jak w przypadku innych rodzajów rywalizacji, stanowią istotny element, dzięki któremu wydarzenie to zyskuje na atrakcyjności. Chcąc skutecznie przeciwdziałać takim zjawiskom, należy sankcjonować każdą aktywność, która umożliwia, czy też promuje ich realizację. Nie są to zatem wyłącznie osoby, które bezpośrednio uczestniczą w wyścigu, jako kierujący pojazdami, czy też organizatorzy takich imprez, lecz środowisko osób zaangażowanych i regularnie uczestniczących w tych wydarzeniach, choćby w charakterze wyłącznie widzów. Jednocześnie wymóg umyślności popełnienia tego wykroczenia sprawia, że karze nie będą podlegały osoby, które przypadkowo znalazły się na obszarze, na którym prowadzony był wyścig, bez zamiaru brania w nim udziału.

Projektowana nowelizacja dodaje w k.w. wykroczenie tzw. driftu (art. 86c k.w.), mianowicie: kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd

mechaniczny celowo wprowadzając go w poślizg lub doprowadzając do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, podlega karze grzywny nie niższej niż 1500 zł. Ponadto jeżeli następstwem powyższego wykroczenia jest spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawca podlega karze grzywny nie niższej niż 2500 zł. Jak już wspomniano, przepis ten znajdzie zastosowanie w przypadkach, gdy drift nie miał miejsca w ramach zorganizowanego zgromadzenia, na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni – w przeciwnym razie będzie to przestępstwo stypizowane w nowym art. 178c § 1 k.k.

W ramach projektowanej zmiany art. 90 k.w. proponuje się dodanie do katalogu sankcji za wykroczenia z art. 90 § 1 i 2 także kary ograniczenia wolności, zaś w typie podstawowym (§ 1) rezygnację z górnej wysokości grzywny, co pozwoli na wymierzenie sprawcy, który działa umyślnie, kary grzywny w ustawowym jej wymiarze, tj. od 20 zł do 5000 zł. Uelastycznienie i poszerzenie o karę ograniczenia wolności katalogu sankcji karnych przewidzianych za wykroczenie z art. 90 k.w. ma też na celu szybsze i bardziej efektywne załatwianie spraw o to wykroczenie. Brak możliwości orzeczenia przez sąd w miejsce kary grzywny także kary ograniczenia wolności powoduje, że dopiero na etapie wykonania orzeczonej kary dochodzi do urealnienia sankcji w sensie zobowiązania ukaranego do wykonywania pracy na cel społeczny, często poprzedzone bezskuteczną egzekucją sądową, zmianami na kary zastępcze aresztu lub rozkładaniem grzywny na raty, a następnie odwoływaniem rat. Powodem jest sytuacja materialna ukaranego, którego nie stać na zapłacenie grzywny i jest to oczywiste już w momencie orzekania kary przez sąd, ale nie posiada on możliwości orzeczenia innej sankcji. Należy również dostrzec, że taki stan generuje koszty dla Skarbu Państwa w sprawach, które powinny być szybko załatwiane i wykonywane. Oczekuje się, że ekonomika postępowania w sprawach o to wykroczenie po wprowadzeniu proponowanych zmian ulegnie poprawie.

Co istotne tak ukształtowany wymiar kary za wykroczenie z art. 90 § 1 i 2 k.w. umożliwi, w zależności od charakteru czynu, w przypadku drobnych naruszeń dalsze stosowanie postępowania mandatowego, a w przypadku zachowań wymagających surowszej reakcji, adekwatne do zawinienia ukaranie sprawcy wykroczenia także tego popełnionego umyślnie karą ograniczenia wolności albo grzywną wyższą niż obecnie przewidziana maksymalna w wymiarze 500 zł.

W dodawanym § 3 jeżeli wykroczenia, o którym mowa w § 1 (kto tamuje lub utrudnia ruch na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, podlega karze grzywny do 500 złotych lub karze nagany), dopuszcza się osoba uczestnicząca w zgromadzeniu, o którym mowa w art. 52 § 2 pkt 2a (zgromadzenie, o którym mowa w art. 65ja p.o.r.d., zorganizowanym

bez wymaganego zawiadomienia), podlega karze grzywny nie niższej niż 1000 zł. Stanowiąc to będzie typ kwalifikowany tegoż wykroczenia wyróżniony ze względu na udział w niezgłoszonym zgromadzeniu użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10 pojazdów, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji.

Ponadto w przypadku, gdy sprawca wykroczenia w typie podstawowym i kwalifikowanym spowodowałby poważne zakłócenie ruchu drogowego, w dodawanym § 4 proponuje się, aby sąd mógł dodatkowo orzec nawiązkę w wysokości do 1500 złotych.

Warto zaznaczyć, że w ramach art. 96 § 1 i 2 k.w. nastąpi wzrost dolnej granicy grzywny z 20 zł (wymierzanej na zasadach ogólnych z art. 24 § 1 k.w.) do nie niższej niż 1000 zł, a także dodanie grożącej kary ograniczenia wolności. Rozwiązanie to ma na celu osiągnięcie celów prewencji generalnej i zapobieżenie dopuszczaniu do udziału w ruchu drogowym w szczególności pojazdów niesprawnych (a przez to stanowiących zagrożenie) oraz osób, które nie mają uprawnień do prowadzenia pojazdu albo znajdują się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka.

W art. 45 § 1 k.p.w. proponuje się zmianę polegającą na ujęciu Straży Granicznej jako podmiotu uprawnionego do dokonania zatrzymania osoby na zasadach w tym przepisie określonych. Obecnie w art. 45 § 1 k.p.w. prawo zatrzymania osoby ujętej na gorącym uczynku popełnienia wykroczenia lub bezpośrednio potem, jeżeli zachodzą podstawy do zastosowania wobec niej postępowania przyspieszonego albo jeżeli nie można ustalić jej tożsamości, przewidziano wyłącznie dla Policji. Podkreślić także należy, że k.p.w. nie zawiera przepisu analogicznego jak art. 312 k.p.k., który określałby, że uprawnienia Policji przysługują także innym organom, w tym m.in. Straży Granicznej czy też Żandarmerii Wojskowej, w zakresie ich właściwości. Zatem uprawnienie takie przysługuje wyłącznie wówczas, gdy k.p.w. wprost je przewiduje. Uprawnienie Straży Granicznej do zatrzymania osoby w sprawach zgodnie z art. 91 § 2–4, w związku z art. 90 k.p.w. ograniczone jest wyłącznie do osób, wobec których zachodzą przesłanki zastosowania postępowania przyspieszonego (m.in. osoby niemającej stałego miejsca zamieszkania lub miejsca stałego pobytu lub osoby przebywającej jedynie czasowo na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej). Przesłanka taka nie wystąpi np. w przypadku obywatela Rzeczypospolitej Polskiej popełniającego wykroczenie w ruchu drogowym, kiedy zostanie ujęty na gorącym uczynku popełnienia wykroczenia lub bezpośrednio potem w sytuacji, gdy nie można ustalić jego tożsamości. W takich sytuacjach niejednokrotnie na miejsce zdarzenia wzywana jest Policja, która takie uprawnienia posiada. Zatem w ocenie resortu spraw

wewnętrznych i administracji rozszerzenie uprawnień Straży Granicznej do zatrzymania sprawcy wykroczenia w sytuacji, gdy nie można ustalić jego tożsamości jest uzasadnione, w szczególności względami ekonomiki procesowej. Powyższe będzie także zgodne z celem projektowanej ustawy, a mianowicie skuteczniejszym zwalczaniem przestępstw i wykroczeń drogowych, szczególnie tych stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego.

W k.p.w. w art. 96 po § 1d projektuje się dodanie § 1e, który stanowić ma, że w postępowaniu mandatowym, w sprawach, o których mowa w art. 52 § 2 pkt 2a i § 2a k.w. (dodawanych niniejszą nowelizacją; problematyka nielegalnego wyścigu), można nałożyć grzywnę w wysokości do 5000 zł.

Dodawany w art. 98 k.p.w. § 6 wprowadza wnioskowy tryb udostępniania pokrzywdzonemu danych osobowych ukaranego mandatem karnym.

Zgodnie z art. 54 § 2 k.p.w., jeżeli czynności wyjaśniające nie dostarczyły podstaw do wniesienia wniosku o ukaranie, zawiadamia się o tym ujawnionych pokrzywdzonych oraz osobę, która złożyła zawiadomienie o wykroczeniu, wskazując przyczynę niewniesienia wniosku o ukaranie. Zawiadamiając pokrzywdzonego, poucza się go także o prawie do samodzielnego wniesienia wniosku o ukaranie jako oskarżyciel posiłkowy oraz o możliwości zaznajomienia się z materiałem dowodowym uzyskanym w toku czynności wyjaśniających oraz sporządzania odpisów i kopii, a na wniosek pokrzywdzonego lub jego pełnomocnika wydaje się odpłatnie kopie i uwierzytelnione odpisy tych materiałów.

Pokrzywdzony w świetle art. 25 § 4 k.p.w. nie jest stroną postępowania w toku czynności wyjaśniających w sprawie o wykroczenie. Twierdzenia o posiadaniu przez pokrzywdzonego statusu strony w toku czynności wyjaśniających nie można również wywnioskować z treści art. 156 § 1–5 i 6 w zw. z art. 38 § 1 k.p.w., który mówi jedynie o stronie bez chociażby próby jej określenia. Z kolei art. 54 § 2 k.p.w. wskazuje jedynie procesowy moment, od którego możliwe jest zaznajomienie się pokrzywdzonego z materiałem dowodowym.

Mając na względzie powyższe, analiza sytuacji pokrzywdzonych w postępowaniu mandatowym, w którym nie uzyskują oni zarówno statusu strony, ani dostępu do podstawowych danych osobowych sprawcy wykroczenia, niezbędnych dla wytoczenia powództwa cywilnego przemawia za możliwością rozważenia podjęcia działań legislacyjnych w obszarze przepisów ustawy k.p.w. statuujących postępowanie mandatowe, rozumiane jako szczególne postępowanie, podejmowane przez Policję jako organ pozasądowy, o charakterze

zastępczym wobec postępowania o wykroczenia prowadzonego przed sądem, warunkowym, uzależnionym w zakresie swego rozstrzygnięcia od zgody sprawcy wykroczenia.

W ramach w.r.n. w art. 7 (katalog środków wychowawczych) w pkt 8³⁾ po wyrazach „przepadek pojazdu mechanicznego” skreśla się wyrazy „albo równowartości pojazdu”. Stanowi to kolejną konsekwencję zmian wprowadzanych do art. 44b k.k.

Jednocześnie należy wskazać, że z uwagi na fakt uprzedniego zgłoszenia przez Ministerstwo Infrastruktury do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, dotyczącego młodych kierowców, okresu próbnego, punktów karnych i zmian w zakresie cofania uprawnień do kierowania pojazdami, prace legislacyjne nad projektem tej nowelizacji będą kontynuowane przez Ministerstwo Infrastruktury (nr z wykazu: UC76 jako projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw⁴⁾); stąd część pierwotnych założeń projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego została usunięta.

W p.o.r.d. dodaje się ust. 2a w art. 60 – zakaz kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem w sposób powodujący celowy poślizg kół (drift) lub celową utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu. W zamiarze projektodawcy ma to stworzyć spójny system prawny pozwalający na walkę z tym zjawiskiem.

Wobec osób niestosujących się do powyższych zakazów przewidziano nie tylko podwyższoną do min. 1500 zł karę grzywny, lecz również środek administracyjny w postaci zatrzymania prawa jazdy na okres 3 miesięcy, co zostało uregulowane dodawanymi przepisami art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. c i art. 135a ust. 1 pkt 2 lit. c p.o.r.d. oraz zmienianym art. 102 u.k.p.

W art. 65ja p.o.r.d. nałożono wspomniany już obowiązek zawiadamiania organu gminy, na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. – Prawo o zgromadzeniach, o planowanym zgromadzeniu użytkowników pojazdów, jednocześnie definiując takie zgromadzenie. Niedopełnienie obowiązku, o którym mowa w tym przepisie, a więc

³⁾ Obecnie art. 7 pkt 8 w.r.n. stanowi, że „przepadek przedmiotów pochodzących z czynu zabronionego, przepadek przedmiotów, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia czynu zabronionego, przepadek równowartości przedmiotów pochodzących z czynu zabronionego lub przedmiotów, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia czynu zabronionego, przepadek przedmiotów, których wytwarzanie, posiadanie, obrót, przesyłanie, przenoszenie, przewóz lub przechowywanie jest zabronione, przepadek przedsiębiorstwa albo jego równowartości, przepadek pojazdu mechanicznego albo równowartości pojazdu, przepadek korzyści majątkowej albo jej równowartości lub przepadek przedmiotów czynów zabronionych”.

⁴⁾ Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw; <https://www.gov.pl/web/premier/projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy--prawo-o-ruchu-drogowym-oraz--niektorych--innych-ustaw9> [dostęp: 27 listopada 2024 r.].

zorganizowanie zgromadzenia bez wcześniejszego zawiadomienia, będzie stanowiło wykroczenie, o którym mowa w dodanym art. 52 § 2a k.w. Zagrożone grzywną będzie również samo uczestniczenie w nielegalnym (bez zawiadomienia) zgromadzeniu. Zachowanie takie zostało stypizowane w dodanym art. 52 § 2 pkt 2a k.w.

W przepisach przejściowych uregulowano kwestie dotyczące do tymczasowych zajęć pojazdów na podstawie art. 295 § 1a k.p.k. dokonanych przez Policję przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, w stosunku do sprawcy, u którego zawartość alkoholu we krwi była wyższa niż 1 promil we krwi lub 0,5 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, a niższa niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, w których nie upłynął siedmiodniowy termin do ewentualnego wydania przez prokuratora postanowienia o zabezpieczeniu majątkowym;

Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie trzydziestu dni od dnia ogłoszenia. Wskazany termin jest ponad dwukrotnie dłuższy od zwyczajowego terminu przewidzianego w ramach dyspozycji art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461), który stanowi, że akty normatywne, zawierające przepisy powszechnie obowiązujące, ogłaszane w dziennikach urzędowych wchodzi w życie po upływie czternastu dni od dnia ich ogłoszenia, chyba że dany akt normatywny określi termin dłuższy. Projektowany okres *vacatio legis* pozwoli na stosowne zapoznanie się obywateli z projektowanymi zmianami we wskazanych przepisach. Termin ten wymaga wydłużenia w przypadku zmian wprowadzonych w art. 4 pkt 3 i 4 oraz art. 6, co jest związane z koniecznością dokonania odpowiednich modyfikacji w systemach teleinformatycznych obsługujących stosowne procesy i ich implementacji do nowych rozwiązań legislacyjnych.

Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanych rozwiązań, działań umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

Przedmiot regulacji zawartej w projekcie nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej. Z tego względu projekt nie wymaga w opinii projektodawców przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, zatem nie podlega procedurze notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r.

w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Zawarte w projekcie regulacje nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców, o których mowa w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.).

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408) oraz stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt nie podlegał dokonaniu oceny OSR przez koordynatora OSR w trybie § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

W celu spełnienia wymogów, o których mowa w § 42 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt zostanie skierowany do koordynatora OSR.

Projekt nie dotyczy warunków określonych w uchwale nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednolicenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205).

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Sprawiedliwości Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Arkadiusz Myrcha, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu <u>opiekun legislacyjny:</u> Monika Walewska, Zastępca Dyrektora Departamentu Legislacyjnego E-mail: sekretariat.dl@ms.gov.pl; Tel. 22 52-12-764 Beata Woźniak-Tuszyńska Główny Specjalista-Prokurator, Departament Legislacyjny E-mail: Beata.Wozniak-Tuszyńska@ms.gov.pl; Tel. 22 52-12-343 <u>opiekun merytoryczny:</u> Michał Hara, Dyrektor Departamentu Prawa Karnego E-mail: sekretariat.dpk@ms.gov.pl; Tel. 22 52-12-645	Data sporządzenia 18.06.2025 r. Źródło: Inicjatywa własna Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UD185
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Założenia niniejszej regulacji zostały opracowane wspólnie przez przedstawicieli Ministerstwa Sprawiedliwości, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwa Infrastruktury oraz Komendy Głównej Policji i Inspekcji Transportu Drogowego. Stanowią one efekt dotychczasowych doświadczeń w zakresie prowadzenia kontroli drogowej oraz ścigania sprawców przestępstw i wykroczeń zagrażających bezpieczeństwu wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Jednym z priorytetów jest eliminowanie z ruchu drogowego recydywistów z wielokrotnymi zakazami prowadzenia pojazdów. Kolejnym problemem są nielegalne wyścigi, rajdy czy imprezy odbywające się na drogach, na których odbywa się ruch kołowy. Organizacja tych wydarzeń staje się coraz bardziej odczuwalna i ma coraz większy wpływ na spadek poczucia bezpieczeństwa wśród użytkowników dróg. Szczególnie niebezpieczne jest zachowanie osób spontanicznie ścigających się na drogach bądź jeżdżących po nich brawurowo, z naruszeniem elementarnych zasad bezpieczeństwa ruchu. Podjęcie bardziej radykalnych działań wobec organizatorów i uczestników nielegalnych wyścigów, a także osób rażąco naruszających przepisy ruchu drogowego wymaga zmian przepisów prawa przede wszystkim w obszarze szeroko rozumianego ruchu drogowego, zarówno w aspekcie kryminalizacji określonych czynów, w tym zaostrzenia odpowiedzialności za skutki niektórych zachowań, jak również wdrożenia regulacji o charakterze administracyjnym.

W 2023 r. Policja uzyskała informacje o 2262 planowanych wydarzeniach (nielegalne wyścigi lub zgromadzenia/spotkania użytkowników pojazdów, w ramach których mogło dochodzić do nielegalnych wyścigów, driftów itp.), z czego potwierdzono 1211 takich wydarzeń, a w 2024 r. uzyskano informacje o 1894 planowanych wydarzeniach tego typu, z czego potwierdzono 1035.

Należy zauważyć, że wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego na pierwsze miejsce wysuwa się zachowanie poszczególnych grup użytkowników dróg, które wpływa na powstawanie wypadków drogowych.

Poniżej – na podstawie Raportu Policji – Wypadki drogowe w Polsce w 2023 r.¹ przedstawiono główne przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących wraz z uwzględnieniem informacji o osobach zabitych i rannych:

Przyczyny	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	4 576	24,0	223	13,7	5 488	24,6
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	4 216	22,1	662	40,8	5 170	23,2
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszu na przejściu dla pieszych	2 444	12,8	115	7,1	2 478	11,1

¹ <https://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html>

Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	1 538	8,1	53	3,3	1 934	8,7
Nieprawidłowe wyprzedzanie	917	4,8	136	8,4	1 090	4,9
Przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów	731	3,8	9	0,6	727	3,3
Nieprawidłowe skręcanie	673	3,5	25	1,5	782	3,5
Nieprawidłowe wymijanie	606	3,2	86	5,3	771	3,5
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	517	2,7	57	3,5	630	2,8
Zmęczenie, zaśnięcie	480	2,5	83	5,1	730	3,3
Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach	461	2,4	22	1,4	463	2,1
Nieprawidłowe omijanie	378	2,0	40	2,5	400	1,8
Nieprawidłowe cofanie	355	1,9	16	1,0	358	1,6
Gwałtowne hamowanie	261	1,4	3	0,2	296	1,3
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	256	1,3	10	0,6	333	1,5
Pozostałe przyczyny	649	-	82	-	678	-
OGÓŁEM	19 058	100,0	1 622	100,0	22 328	100,0

Mając na uwadze powyższe zestawienie, z którego wynika, że mimo iż najczęstszą przyczyną wypadków było nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, to niedostosowanie prędkości do warunków ruchu było główną przyczyną wypadków z udziałem zabitych osób (ponad 40%). Raport Policji przeanalizowano także pod względem miejsca powstawania wypadków drogowych i udziału osób zabitych. W 2023 roku większość wypadków drogowych, bo 14 893 (71,1% ogółu) miało miejsce w obszarze zabudowanym, **zginęło w nich 731 osób (38,6%)**, a 16 499 zostało rannych (68,4%). Przy czym poza obszarem zabudowanym miały miejsce 6 043 wypadki (28,9% ogółu), w których **zginęło 1 162 osoby (61,4%)**, a obrażenia ciała odniosło 7 626 uczestników ruchu (31,6%). Polska w 2022 r. zajmowała drugie miejsce wśród krajów Unii Europejskiej pod względem wysokości wskaźnika zabitych na 100 wypadków – wyniósł on 8,9. W 2021 r. Polska zajmowała pierwsze miejsce ze wskaźnikiem w wysokości 9,8.

Z analizy danych w zakresie wypadków drogowych i ich skutków według geometrii drogi, wynika, że **najwięcej wypadków wydarzyło się na prostych odcinkach drogi**, gdzie przyczyną było:

- **niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 2 019 wypadków**,
- nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu – 1 584 wypadki,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu – 1 537 wypadków,
- niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami – 1 049 wypadków,
- nieprawidłowe wyprzedzanie – 610 wypadków.

Inną kwestią, którą wymaga wprowadzenia radykalnych zmian w przepisach, jest kierowanie pojazdem przez osoby nieposiadające stosownych uprawnień do kierowania, w szczególności przez osoby, wobec których orzeczono środek kary w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Wypadki drogowe ze skutkiem śmiertelnym spowodowane przez takich kierujących dowodzą, że **sankcje przewidziane za takie zachowanie w aktualnym stanie prawnym można ocenić jako niewystarczające**.

Liczba osób, które naruszyły sądowy zakaz prowadzenia pojazdów:

- w 2023 r. – 17 717,
- w 2024 r. – 16 534.

Liczba osób, które zignorowały decyzję właściwego organu o cofnięciu uprawnień:

- w 2023 r. – 7 371,
- w 2024 r. – 8 281.

Liczba kierowców, którzy prowadzili pojazd w okresie trzymiesięcznego zatrzymania prawa jazdy:

- w 2023 r. – 338,
- w 2024 r. – 263.

W toku prac międzyresortowych wypracowano szereg zmian przepisów, wśród których znajdują się m.in. wyższe sankcje za rażąco niebezpieczną, brawurową jazdę. Proponowane jest także podwyższenie kar za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu prowadzenia pojazdów).

Jednym z kluczowych elementów projektowanych zmian jest zaostrenie sankcji wobec kierowców, którzy łamią sądowe zakazy prowadzenia pojazdów. Znaczące modyfikacje obejmują także prowadzenie pojazdów pod wpływem alkoholu.

Kolejnym problemem jest blokowanie ruchu na drogach publicznych. Skutkiem tego są poważne utrudnienia w ruchu między innymi pojazdów służb ratunkowych, transportu publicznego i zaburzenia w logistyce przedsiębiorstw. Art. 90 k.w.) przewiduje niskie sankcje karne za tamowanie lub utrudnianie ruchu na drodze publicznej lub w strefie zamieszkania, co prowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu.

**Liczba orzeczonych kar w sądach rejonowych I instancji za wykroczenia
na podstawie art. 90 k.w. w latach 2019–2023**

Lata	Liczba orzeczonych kar
2019	2260
2020	1352
2021	1614
2022	1275
2023	948

Sąd nie ma możliwości orzeczenia ograniczenia wolności w miejsce grzywny nawet jeśli już w momencie orzekania kary grzywny jest oczywiste dla sądu, że jego sytuacja materialna nie pozwala na jej zapłacenie. Prowadzi to do bezskutecznej egzekucji sądowej, zmian na kary zastępcze aresztu lub rozkładania grzywny na raty, a następnie odwoływaniem rat. Wprowadzenie do katalogu sankcji za wykroczenia z art. 90 § 1 i 2 k.w. także kary ograniczenia wolności pozwoliłoby na szybsze i bardziej efektywne załatwianie spraw.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734) (dalej: k.w.)

Katalog wykroczeń w art. 24 § 1a k.w. za które wymierza się karę grzywny w wysokości do 30 000 zł zostanie poszerzony o nowy art. 86c § 1 i 2 k.w. Dodany został on również do katalogu wykroczeń w art. 38 § 2 k.w., za które w przypadku popełnienia wykroczenia w warunkach tzw. recydywy wykroczeniowej przewiduje się karę grzywny w wysokości nie niższej niż dwukrotność dolnej granicy ustawowego zagrożenia.

Zgodnie z nowym art. 52 § 2 pkt 2a k.w. karze ograniczenia wolności albo grzywny podlegać będzie uczestnik zgromadzenia użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji, zorganizowanego bez wymaganego zawiadomienia. Kto zorganizuje lub będzie przewodniczył takiemu zgromadzeniu bez wymaganego zawiadomienia, będzie podlegał karze grzywny nie niższej niż 2000 złotych. Konieczność tej zmiany wynika z tego, że tego typu zgromadzenia niejednokrotnie kończą się praktycznymi pokazami możliwości jazdy pojazdów w poślizgu lub nielegalnymi wyścigami. Nowe przepisy nie zakazują tego rodzaju zgromadzeń (zlotów), a jedynie wymagają wcześniejszego zawiadomienia stosownego organu gminy.

W art. 52aa k.w. karalne na gruncie wykroczeniowym będzie umyślne uczestnictwo w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych o którym mowa w art. 115 § 26 k.k., w charakterze innym niż kierowca. Pasażerowie pojazdów, jak również widzowie, osoby mierzące czas przejazdu pojazdów lub osoby pilnujące, by widownia nie wkroczyła na trasę wyścigu, będą podlegały karze grzywny, jeśli nieprzypadkowo znalazły się w miejscu wyścigu. Osoby obserwujące nielegalne wyścigi, podobnie jak w przypadku innych rodzajów rywalizacji, wpływają na to, że wydarzenie to zyskuje na atrakcyjności. Chcąc skutecznie przeciwdziałać takim zjawiskom, należy sankcjonować każdą aktywność, która umożliwia, ułatwia czy też zwiększa popularność ich przeprowadzenia. Nie są to zatem wyłącznie osoby, które bezpośrednio uczestniczą w wyścigu, jako kierujący pojazdami, czy też organizatorzy takich imprez, lecz środowisko osób zaangażowanych i regularnie uczestniczących w tych wydarzeniach, choćby w charakterze wyłącznie widzów. Jednocześnie wymóg umyślności popełnienia tego wykroczenia sprawia, że karze nie będą podlegały osoby, które znalazły się na obszarze, na którym prowadzony był wyścig, bez zamiaru brania w nim udziału, na przykład przypadkowo znalazły się w miejscu spontanicznego wyścigu, ani oglądające wyścig w Internecie, gdyż nie są one uczestnikami zdarzenia.

Dodano nowy art. 86c § 1 i 2 k.w., zgodnie z którym karze grzywny nie niższej niż 1500 zł podlegał będzie ten kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd mechaniczny celowo wprowadzając go w poślizg lub doprowadzając do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu. Jeżeli następstwem tego wykroczenia, będzie spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawca podlegał będzie karze grzywny nie niższej

niż 2500 zł. Przepis ten znajdzie zastosowania w przypadkach, gdy drift nie miał miejsca w ramach zorganizowanego zgromadzenia, na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni – w przeciwnym razie będzie to przestępstwo stypizowane w nowym art. 178c § 1 k.k.

Projekt przewiduje dodanie do katalogu sankcji za wykroczenia z art. 90 § 1 i 2 k.w. także kary ograniczenia wolności, zaś w typie podstawowym (§ 1) rezygnację z górnej wysokości grzywny, co pozwoli na wymierzenie sprawcy, który działa umyślnie kary grzywny w ustawowym jej wymiarze, tj. od 20 zł do 5000 zł. Tak ukształtowany wymiar kary za wykroczenie z art. 90 § 1 i 2 k.w. umożliwi, w zależności od charakteru czynu, w przypadku drobnych naruszeń dalsze stosowanie postępowania mandatowego, a w przypadku zachowania wymagającego surowszej reakcji, adekwatne do zawinienia ukaranie sprawcy wykroczenia także tego popełnionego umyślnie karą ograniczenia wolności albo grzywną wyższą niż obecnie przewidziana maksymalna w wymiarze 500 zł.

Do art. 90 k.w. dodany zostanie § 3, zgodnie z którym jeżeli wykroczenia, o którym mowa w § 1 (kto tamuje lub utrudnia ruch na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, podlega karze grzywny do 500 złotych lub karze nagany), dopuszcza się osoba uczestnicząca w zgromadzeniu, o którym mowa w art. 65ja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zorganizowanym bez wymaganego zawiadomienia (udział w niezgłoszonym zgromadzeniu użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji) podlega karze grzywny nie niższej niż 1000 zł. Gdy sprawca wykroczenia w typie podstawowym i kwalifikowanym spowodowałby poważne zakłócenie ruchu drogowego, zgodnie z dodawanym § 4 sąd będzie mógł dodatkowo orzec nawiązkę w wysokości do 1500 złotych na rzecz pokrzywdzonego albo na rzecz Polskiego Czerwonego Krzyża lub na inny cel społeczny wskazany przez organ orzekający.

W art. 96 § 1 i 2 k.w. (nielegalne dopuszczenie do ruchu) podniesiona zostanie dolna granica grzywny z 20 zł do nie niższej niż 1000 zł, a także dodana zostanie kara ograniczenia wolności. Ma to na celu osiągnięcie celów prewencji generalnej i zapobieżenie dopuszczaniu do udziału w ruchu drogowym w szczególności pojazdów niesprawnych (a przez to stanowiących zagrożenie) oraz osób, które nie mają uprawnień do prowadzenia pojazdu albo znajdują się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka.

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) (dalej: k.k.)

Zmieniony art. 42 § 1a k.k. przewiduje rozszerzenie katalogu obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych o art. 177 § 2a, 178b, 178c § 1 pkt 2 lub § 2 lub art. 180a k.k. W wyniku zmiany art. 42 § 3 k.k. sąd będzie orzekał dożywotni, a nie czasowy zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych w przypadku popełnienia przestępstwa z art. 244 k.k., jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych lub jeżeli sprawca w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 173 – (katastrofa), którego następstwem jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 § 2 lub 2a (§ 2 następstwo wypadku – śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu;

§ 2a: jeśli sprawca dopuszcza się czynu określonego w § 2 uczestnicząc w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych, albo w warunkach określonych w art. 178c § 2, lub sprawca swoim zachowaniem narusza środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3, podlega karze od roku do 10 lat pozbawienia wolności) lub art. 355 § 2 był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, lub po takim zdarzeniu, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia zawartości alkoholu lub środka odurzającego w organizmie, spożywał alkohol lub zażywał środek odurzający, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.

W art. 43a § 2 k.k. dodany zostanie w treści „art. 178c § 1 i 2 k.k.”. W razie skazania sprawcy za przestępstwo określone m.in. w art. 244 k.k., sąd orzeknie świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 5000 złotych do 60 000 złotych. Projektowany art. 43a § 2 k.k. za złamanie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych przewiduje świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej wynoszące 10 000 złotych do 60 000 złotych. Projektowana zmiana wynika z faktu, że w 2024 r. 16 534 osoby naruszyły sądowy zakaz prowadzenia pojazdów co wskazuje na to, iż dotychczasowe regulacje dotyczące zakazu prowadzenia pojazdów nie są wystarczające.

Zmieniony zostanie art. 44b § 1 k.k., zgodnie z którym przepadek pojazdu mechanicznego zostanie orzeczony w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178a § 1 lub 4, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, lub art. 244 jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a także wobec sprawcy określonego w art. 178 § 1 lub 1a „sąd może orzec przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym

lub powietrznym. Ma to na celu rozwiązanie obecnego rozdrobnienia, w którym przypadki orzeczenia przepadku pojazdu są wskazane w poszczególnych artykułach części szczególnej k.k.

W 2023 roku kierujący będący pod działaniem alkoholu spowodowali 1 331 wypadków, w których zginęło 212 osób, a rannych zostało 1 506 osób. Dlatego nowelizacja zakłada również istotne zmiany w treści art. 44b k.k. Zamiast obecnego brzmienia § 1 („w wypadkach wskazanych w ustawie sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym”) i rozdrobnienia rozwiązań szczegółowych w części szczególnej k.k., przewiduje się uspoźnienie i uproszczenie zasad orzekania przepadku pojazdu poprzez wprost wskazanie, że „w razie skazania za przestępstwo określone w, art. 178a § 1 lub 4, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, lub art. 244 jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a także wobec sprawcy określonego w art. 178 § 1 lub 1a sąd może orzec przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”. Ponadto dodaje się normę szczególną w postaci § 1a, zakładającego, że „w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178a § 1 lub 4, lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, a także wobec sprawcy określonego w art. 178 § 1 lub 1a, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”. W projektowanym przepisie istotna pozostaje granica co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadząca do takiego stężenia. Po jej przekroczeniu bowiem sąd zobligowany będzie do orzeczenia przepadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Jedynie wyjątkowo sąd będzie mógł nie orzekać przepadku, gdy jest to uzasadnione szczególnymi okolicznościami.

Uchylony zostanie art. 44b § 2–4 k.k., gdyż wprowadzał skomplikowany system orzekania przepadku równowartości pojazdu, z licznymi wyjątkami wynikającymi z nadmiernej kazuistyki.

Obligatoryjne orzekanie przepadku pojazdu może naruszać zasady trafnej represji, proporcjonalności kary i równości sprawców, jeśli pojazd nie był wyłączną własnością sprawcy, ponieważ uzależnia wysokość kary od kwestii właścicielskich, a nie okoliczności czynu. W ten sposób podmioty będące w tej samej sytuacji prawnej mogą być nierówno traktowane. Ponadto dla osoby o niskim stopniu zamożności dolegliwość kary może być niewspółmiernie wysoka w porównaniu z osobą zamożną. Dlatego art. 44b § 5 k.k. otrzyma brzmienie „jeżeli w czasie popełnienia przestępstwa:

- 1) pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo
- 2) orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, przepadku nie orzeka się.”.

Dodany zostanie także § 6, zgodnie z którym sąd w przypadku określonym w § 5 pkt 1 sąd orzeka, a w § 2 może orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa w wysokości co najmniej 5000 zł.

W ramach art. 69 § 4 k.k. poszerzono katalog sprawców, wobec których sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary jedynie w szczególnie uzasadnionych wypadkach o sprawców przestępstwa określonego w art. 173 § 1 i 3, art. 177 § 1–2a lub art. 355 § 1 i 2, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia lub w czasie popełnienia przestępstwa sprawca naruszył środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 k.k., tj. zakaz prowadzenia pojazdów.

Art. 115 § 26 wprowadza definicję nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych. W rozumieniu projektu będzie to rywalizacja kierujących co najmniej dwoma pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym, z zamiarem pokonania określonego odcinka drogi w jak najkrótszym czasie i z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym lub celowe wprowadzenie pojazdu w poślizg lub celowe doprowadzenie do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, wykonane w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni bez wymaganego zezwolenia. Zdefiniowanie tego pojęcia było konieczne dla określenia sankcji przewidzianych stricte za takie zachowania

W art. 177 dodaje się § 2a k.k., który stanowi, że jeśli sprawca dopuszcza się czynu określonego w § 2 (wypadek ze skutkiem w postaci śmierci innej osoby albo ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu) uczestnicząc w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych, albo w warunkach określonych w art. 178c § 2, albo naruszając środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 (zakaz prowadzenia pojazdów), podlega karze od roku do 10 lat pozbawienia wolności. Jest to związane z wprowadzeniem nowego typu przestępstwa organizowania lub prowadzenia nielegalnego wyścigu pojazdów mechanicznych lub prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych. Umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym przemawia za podniesieniem sankcji.

Projekt zawiera również zmiany o charakterze dostosowawczym, tj. w art. 178 k.k., w którym do § 1 i 1a dodano odwołanie do nowego art. 177 § 2a oraz 178c § 1 pkt 2 i § 2. Uchylony zostanie art. 177 § 3, zgodnie z którym dotychczas w razie skazania za przestępstwo, o którym mowa w § 1 lub 1a, sąd orzekał przepadek, o którym mowa w art. 44b, jeżeli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy była wyższa niż 1 promil we krwi lub 0,5 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia oraz art. 178a § 5 k.k., zgodnie z którym dotychczas sąd orzekał przepadek, o którym mowa w art. 44b, w razie popełnienia przestępstwa określonego w § 1 lub 4, chyba że zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa określonego w § 1 była niższa niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo nie prowadziła do takiego stężenia. Zmiana wynika z tego, iż szczegółowe rozwiązania dotyczące przypadku pojazdu mechanicznego będą uregulowane w art. 44b § 1 części ogólnej k.k.

W art. 178c k.k. projekt zakłada kryminalizację nielegalnych wyścigów. Organizacja lub udział w nich będą zagrożone karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności. Obecnie tego rodzaju zagrożenie ustawowe występuje m.in. w zakresie takich przestępstw jak np. nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka, pozbawienie człowieka wolności w typie podstawowym, przygotowanie do dopuszczenia się handlu ludźmi, kazirodztwo, nieumyślne spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, ucieczka przed pościgiem prowadzonym przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, pełnienie czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego.

Analogiczną karą będzie obwarowane prowadzenie pojazdu poza nielegalnym wyścigiem, ale w sposób brawurowy, to znaczy z rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, przekroczeniem dopuszczalnej prędkości co najmniej o połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej albo co najmniej dwukrotnie na innej drodze oraz stworzenie zagrożenia bezpieczeństwa innej osoby. Ponieważ przesłanka przekroczenia prędkości o daną wartość została wyodrębniona, jej wystąpienie nie będzie wystarczające dla ustalenia znamienia „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa” – konieczne będzie ustalenie spełnienia tej przesłanki na podstawie innych elementów zachowania sprawcy. Odnosi się to na przykład do sytuacji, gdy ktoś prowadzi pojazd z prędkością 60 km/h w miejscu, gdzie na drodze ekspresowej lub autostradzie obniżono prędkość do 40 km/h na przykład w związku z remontem. W takich sytuacjach konieczna będzie analiza czy w danych przypadku zachowanie kierującego można uznać za rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa na podstawie innych elementów zachowania sprawcy (np. ignorowanie innych znaków poziomych albo pionowych, częste, nieuzasadnione zmienianie pasa jazdy, czy prowadzenie pojazdu, który sam z siebie stwarza zagrożenie bezpieczeństwa, np. ze względu na odpadające elementy). W 2023 r. Policja uzyskała informacje o 2262 planowanych wydarzeniach (nielegalne wyścigi lub zgromadzenia/spotkania użytkowników pojazdów, w ramach których mogło dochodzić do nielegalnych wyścigów, driftów itp.), z czego potwierdzono 1211 takich wydarzeń, a w 2024 r. uzyskano informacje o 1894 planowanych wydarzeniach tego typu, z czego potwierdzono 1035, a jednocześnie niedostosowanie prędkości do warunków ruchu było główną przyczyną wypadków z udziałem zabitych osób (ponad 40%), co wskazuje na istnienie problemu nielegalnych wyścigów i konieczność ich kryminalizacji.

Zestawienie obecnych i proponowanych sankcji:

Projektowany artykuł	Obecne skutki	Proponowane skutki
Art. 177 § 2a k.k.	Nowy artykuł	Kara od roku do 10 lat pozbawienia wolności. Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych. Świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 5000 złotych do 60 000 złotych.
Art. 178c § 1 k.k.	Nowy artykuł	Kara od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności. Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych. Świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 5000 złotych do 60 000 złotych. Możliwość przypadku pojazdu mechanicznego.

Art. 178c § 2 k.k.	Nowy artykuł	Kara od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności. Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych. Świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 5000 złotych do 60 000 złotych. Możliwość przepadku pojazdu mechanicznego.
Art. 178c § 3 k.k.	Nowy artykuł	Kara pozbawienia wolności do lat 3.
Art. 244 k.k.	Pozbawienie wolności od 3 miesięcy do lat 5. Zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych	Pozbawienie wolności od 3 miesięcy do lat 5. Dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych. Świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 10 000 złotych do 60 000 złotych. Możliwość przepadku pojazdu mechanicznego.
Art. 52 § 2 pkt 2a k.w.	Nowy artykuł	Ograniczenie wolności lub kara grzywny.
Art. 52 § 2a k.w.	Nowy artykuł	Kara grzywny nie niższa niż 2000 zł.
Art. 52aa k.w.	Nowy artykuł	Kara grzywny.
Art. 86c § 1 i 2 k.w.	Nowy artykuł	Kara grzywny nie niższa niż 1500 zł do 30 000 zł.
Art. 90 § 1 k.w.	Kara grzywny do 500 złotych lub kara nagany	Ograniczenie wolności lub kara grzywny. Możliwość nawiązki w wysokości do 1500 złotych na rzecz pokrzywdzonego albo na rzecz Polskiego Czerwonego Krzyża lub na inny cel społeczny.
Art. 90 § 2 k.w.	Kara grzywny nie niższa niż 500 zł	Ograniczenie wolności lub kara grzywny nie niższa niż 500 zł. Możliwość nawiązki w wysokości do 1500 złotych na rzecz pokrzywdzonego albo na rzecz Polskiego Czerwonego Krzyża lub na inny cel społeczny.
Art. 90 § 3 k.w.	Nowy artykuł	Kara grzywny nie niższa niż 1000 zł. Możliwość nawiązki w wysokości do 1500 złotych na rzecz pokrzywdzonego albo na rzecz Polskiego Czerwonego Krzyża lub na inny cel społeczny.
Art. 96 § 1 i 2 k.w.	Kara grzywny	Ograniczenie wolności lub kara grzywny nie niższa niż 1000 zł.

Proponowane zaostrezenie sankcji, dożywotni zakaz prowadzenia pojazdów, a także możliwość przepadku pojazdu oraz minimalne świadczenie pieniężne w wysokości 10 000 zł mają pełnić rolę prewencyjną w celu odstraszania potencjalnych sprawców.

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 46 i 304) (dalej: k.p.k.)

Projekt przewiduje zmianę art. 295 § 1a k.p.k., który otrzyma brzmienie „W razie popełnienia przestępstwa, za które orzeka się przepadek pojazdu mechanicznego, o którym mowa w art. 44b § 1a Kodeksu karnego, Policja dokonuje tymczasowego zajęcia pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w czasie popełnienia tego przestępstwa.” Jest to konsekwencja zmiany art. 44b § 1a k.k., który zgodnie z ureguluje obligatoryjny przepadek pojazdu. W innych przypadkach, Policja w dalszym ciągu będzie mogła dokonać tymczasowego zajęcia pojazdu na zasadach ogólnych wynikających z art. 295 § 1 k.p.k.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820) (dalej: p.o.r.d.)

W art. 60 p.o.r.d. dodany zostanie ust. 5, zgodnie z którym zakazane zostanie kierowanie pojazdem silnikowym lub motorowerem w sposób powodujący celowy poślizg kół (drift) utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu.

Osoby niestosujące się do tego zakazu będą mogły zostać ukarane grzywną w wysokości min. 1500 zł. Przewidziano również środki administracyjne, takie jak: zatrzymanie prawa jazdy na okres 3 miesięcy (art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. c i art. 135a ust. 1 pkt 2 lit. c p.o.r.d.)

Art. 65ja p.o.r.d. reguluje obowiązek zawiadamiania organu gminy, na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. Prawo o zgromadzeniach, o planowanym zgromadzeniu użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji. Niedopełnienie obowiązku, o którym mowa w tym przepisie, a więc zorganizowanie zgromadzenia bez wcześniejszego zawiadomienia, będzie stanowiło wykroczenie, o którym mowa w dodanym art. 52 § 2a k.w. Zagrożone grzywną będzie również samo uczestniczenie w nielegalnym (bez zawiadomienia) zgromadzeniu (art. 52 § 2 pkt 2a k.w.)

Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2025 r. poz. 860) (dalej: k.p.w.)

W art. 45 § 1 k.p.w. przewiduje się ujęcie Straży Granicznej jako podmiotu uprawnionego do dokonania zatrzymania osoby na zasadach określonych w tym przepisie. Obecnie prawo zatrzymania osoby ujętej na gorącym uczynku popełnienia wykroczenia lub bezpośrednio potem, jeżeli zachodzą podstawy do zastosowania wobec niej postępowania przyspieszonego albo jeżeli nie można ustalić jej tożsamości, przewidziano wyłącznie dla Policji. K.p.w. nie zawiera przepisu analogicznego jak art. 312 k.p.k., który określałby, że uprawnienia Policji przysługują także innym organom w tym m.in. Straży Granicznej czy też Żandarmerii Wojskowej, w zakresie ich właściwości. Zatem uprawnienie takie przysługuje wyłącznie wówczas, gdy ustawa wprost je przewiduje. Uprawnienie Straży Granicznej do zatrzymania osoby w sprawach zgodnie z art. 91 § 2–4, w związku z art. 90 k.p.w. ograniczone jest wyłącznie do osób, wobec których zachodzą przesłanki zastosowania postępowania przyspieszonego (m.in. osoby niemającej stałego miejsca zamieszkania lub miejsca stałego pobytu lub osoby przebywającej jedynie czasowo na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej). Przesłanka taka nie wystąpi np. w przypadku obywatela Rzeczypospolitej Polskiej popełniającego wykroczenie w ruchu drogowym, kiedy zostanie ujęty na gorącym uczynku popełnienia wykroczenia lub bezpośrednio potem w sytuacji, gdy nie można ustalić jego tożsamości. W takich sytuacjach niejednokrotnie na miejsce zdarzenia wzywana jest Policja, która takie uprawnienia posiada. Zatem rozszerzenie uprawnień Straży Granicznej do zatrzymania sprawcy wykroczenia w sytuacji, gdy nie można ustalić jego tożsamości jest uzasadnione, w szczególności względami ekonomii procesowej. Powyższe będzie także zgodne z celem projektowanej ustawy, a mianowicie skuteczniejszym zwalczaniem przestępstw i wykroczeń drogowych, szczególnie tych stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego.

W art. 96 k.p.w. po § 1d projektuje się dodanie § 1e, który stanowić ma, że w postępowaniu mandatowym, w sprawach, o których mowa w art. 52 § 2 pkt 2a i § 2a k.w. (dodawanych niniejszą nowelizacją; problematyka nielegalnego wyścigu), można nałożyć grzywnę w wysokości do 5000 zł.

Dodawany w art. 98 k.p.w. § 6 wprowadza wnioskowy tryb udostępniania pokrzywdzonemu danych osobowych ukaranego mandatem karnym. Zapewni to pokrzywdzonym w sprawach zakończonych w trybie postępowania mandatowego możliwość uzyskania niezbędnych informacji o sprawcy wykroczenia, które następnie posłużyłyby do uruchomienia drogi sądowej w celu kompensacji szkód powstałych w wyniku popełnienia wykroczenia.

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) (dalej: u.k.p.)

Wobec osób niestosujących się do powyższych zakazów przewidziano nie tylko podwyższoną do min. 1500 zł karę grzywny, lecz również środek administracyjny w postaci zatrzymania prawa jazdy na okres 3 miesięcy, co zostało uregulowane dodawanymi przepisami art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. ci art. 135a ust. 1 pkt 2 lit. c p.o.r.d. oraz zmienianym art. 102 u.k.p.

Ustawa z dnia 9 czerwca 2022 r. o wspieraniu i resocjalizacji nieletnich (Dz. U. z 2024 r. poz. 978 i 1228)

W art. 7 (katalog środków wychowawczych) w pkt 8⁵ po wyrazach „przepadek pojazdu mechanicznego” skreśla się wyrazy „albo równowartości pojazdu”. Stanowi to kolejną konsekwencję zmian wprowadzanych do art. 44b k.k.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Niemcy²

W § 315d niemieckiego kodeksu karnego (Strafgesetzbuch) ustawodawca przewidział odpowiedzialność karną za organizowanie oraz udział w nielegalnych wyścigach pojazdów silnikowych. § 315d (5) dotyczy sytuacji, w której to następstwem czynu sprawcy jest śmierć człowieka, poważny uszczerbek na zdrowiu lub uszczerbek na zdrowiu dużej liczby osób. Rzeczony paragraf został zamieszczony w rozdziale 28 kodeksu karnego zatytułowanym „Przestępstwa stwarzające zagrożenie publiczne”.

Zgodnie z tym, co stanowi § 315d:

(1) Kto w ruchu drogowym

1. organizuje lub przeprowadza niedozwolony wyścig pojazdów mechanicznych,
 2. uczestniczy jako kierowca pojazdu mechanicznego w niedozwolonym wyścigu pojazdów mechanicznych lub
 3. prowadzi pojazd mechaniczny z niedozwoloną prędkością oraz w sposób rażąco nieuporządkowany i lekkomyślny w celu osiągnięcia jak największej prędkości,
- podlega karze pozbawienia wolności do lat 2 albo karze grzywny.

(2) Każdy, kto zagraża życiu lub zdrowiu innej osoby lub mieniu o znacznej wartości w przypadkach, o których mowa w § 315d (1) pkt 2 lub 3, podlega karze pozbawienia wolności do lat 5 lub karze grzywny.

(3) Usiłowanie jest karalne w przypadkach określonych w (1) pkt 1.

(4) Każdy, kto przez zaniedbanie powoduje zagrożenie w przypadkach, o których mowa w (2), podlega karze pozbawienia wolności do lat 3 lub karze grzywny.

(5) Jeżeli sprawca spowoduje śmierć lub poważny uszczerbek na zdrowiu innej osoby lub uszczerbek na zdrowiu dużej liczby osób w wyniku przestępstwa, o którym mowa w (2), podlega karze pozbawienia wolności od 1 roku do lat 10, a w mniej poważnych przypadkach karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 5.

Podkreślenia wymaga, iż § 315f niemieckiego kodeksu karnego przewiduje, że pojazdy, których dotyczy przestępstwo określone w § 315d (1), (2), (3), (4) lub (5), mogą zostać skonfiskowane.

W przypadku skazania sprawcy za czyn z § 315d, możliwe jest orzeczenie wobec niego utraty prawa jazdy. Pozbawienie prawa jazdy może zostać orzeczone dożywotnio, jeżeli można oczekiwać, że ustawowy maksymalny okres, na który jest dopuszczalne jego orzeczenie, nie będzie wystarczający, aby zapobiec zagrożeniu stwarzanemu przez sprawcę. Jeśli sprawca nie posiada prawa jazdy, nakładany jest na niego jedynie zakaz prowadzenia pojazdów.

Francja³

Zgodnie z przepisami kodeksu karnego (*Code pénal*⁴) z uwagi na niezdarność, lekkomyślność, nieuwagę, zaniedbanie lub nieprzestrzeganie obowiązku ostrożności lub bezpieczeństwa przewidzianego przez artykuł 221-6 nieumyślne spowodowanie śmierci zostało popełnione kierowcą lądowego pojazdu silnikowego, sprawca ten podlega karze 5 lat pozbawienia wolności i grzywnie w wysokości 75 000 euro.

Odnosić trzeba, że wymiar kary pozbawienia wolności zostaje podwyższony do 7 lat i grzywny w wysokości 100 tysięcy euro w sytuacji, gdy:

1. kierowca dopuścił się oczywistego, umyślnego naruszenia szczególnego obowiązku zachowania ostrożności lub bezpieczeństwa przewidzianego przez prawo;
2. kierowca był w stanie oczywistego odurzenia lub był pod wpływem alkoholu charakteryzującego się stężeniem alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu równym lub większym niż stężenia określone w przepisach ustawowych lub wykonawczych kodeksu drogowego lub odmówił poddania się weryfikacjom przewidzianym w tym kodeksie i mającym na celu ustalenie istnienia stanu alkoholowego;
3. z badania krwi lub śliny wynika, że kierowca użył substancji lub roślin sklasyfikowanych jako środki odurzające lub odmówił poddania się kontroli przewidzianej w kodeksie drogowym w celu ustalenia, czy prowadził samochód podczas używania narkotyków;
4. kierowca nie posiadał prawa jazdy wymaganego przez prawo lub jego prawo jazdy zostało anulowane, unieważnione, zawieszone lub zatrzymane;
5. kierowca przekroczył maksymalną dopuszczalną prędkość o 50 km/h lub więcej;
6. kierowca, wiedząc, że właśnie spowodował wypadek, nie zatrzymał się i tym samym próbował uniknąć odpowiedzialności karnej lub cywilnej, którą mógłby ponieść.

² Pohl Ł., Banaszak-Grzechowiak P., Galiński M., *Zabójstwa drogowe (problematyka odrębnej typizacji w wybranych zagranicznych systemach prawa karnego oraz zagadnienie zasadności odrębnej typizacji w polskim prawie karnym)* – raport ad hoc na zlecenie Ministerstwa Sprawiedliwości, Instytut Wymiaru Sprawiedliwości, 2024

³ § 315d StGB - Verbotene Kraftfahrzeugrennen - dejure.org;

⁴ Code pénal. Version en vigueur au 20 septembre 2024, [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006070719/)

LEGITEXT000006070719/.

Hiszpania

W hiszpańskim kodeksie karnym (Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal⁵) zamieszczony jest rozdział „Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego”. Art. 380 ust. 1 stanowi, że każdy, kto prowadzi pojazd silnikowy lub motorower z oczywistą lekkomyślnością i poważnie zagraża życiu lub nieetykalności innych osób, podlega karze pozbawienia wolności na okres od 6 miesięcy do lat 2 oraz grozi mu pozbawienie prawa prowadzenia pojazdów silnikowych i motorowerów na okres od ponad roku do lat 6. W ust. 2 art. 380 przewidziano, że na potrzeby tego przepisu prowadzenie pojazdu, w okolicznościach, o których mowa w zdaniu pierwszym i zdaniu drugim art. 379 ust. 2, uznaje się za ewidentnie lekkomyślne. W art. 379 ust. 2 mowa jest o prowadzeniu pojazdu silnikowego lub motoroweru pod wpływem substancji toksycznych, środków odurzających, środków psychotropowych lub napojów alkoholowych, przy czym jeśli chodzi o prowadzenie pojazdu silnikowego lub motoroweru pod wpływem alkoholu, to w przepisie art. 379 ust. 2 mowa jest o w sytuacji, w której ma miejsce prowadzenie pojazdu silnikowego lub motoroweru, jeśli poziom alkoholu w wydychanym powietrzu wynosi powyżej 0,60 miligrama na litr lub poziom alkoholu we krwi wynosi powyżej 1,2 grama na litr.

Zgodnie natomiast z tym, o czym mowa w art. 381 ust. 1, każdy, kto z wyraźnym lekceważeniem życia innych osób dopuszcza się zachowania opisanego w poprzednim artykule (tj. w art. 380), podlega karze pozbawienia wolności od 2 do 5 lat, grzywnie oraz grozi mu pozbawienie prawa prowadzenia pojazdów silnikowych i motorowerów na okres od 6 do 10 lat. Art. 380 ust. 2 stanowi natomiast, że w przypadku, gdy życie lub integralność osób nie zostały poważnie zagrożone, karą jest pozbawienie wolności na okres od 1 roku do 2 lat, grzywna oraz pozbawienie prawa do prowadzenia pojazdów silnikowych i motorowerów na okres przewidziany w ustępie poprzedzającym, tj. na okres od 6 do 10 lat.

Art. 382 stanowi, że jeżeli czyny zabronione, o których mowa w art. 379, 380 i 381 powodują, oprócz przewidzianego ryzyka, także szkodliwy skutek stanowiący określone przestępstwo, niezależnie od jego wagi, sąd orzeka tylko w przedmiocie najpoważniejszego przestępstwa, wymierzając karę w jej górnej granicy i orzekając, w każdym przypadku odszkodowanie z tytułu odpowiedzialności cywilnej. Jeżeli szkodliwy skutek pozostaje w zbiegu z przestępstwem określonym w art. 381, pozbawienie prawa do kierowania pojazdami silnikowymi i motorowerami jest orzekane za każdy z tych czynów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Sądy powszechne	319 – sądy rejonowe 47 – sądy okręgowe 11 – sądy apelacyjne	Informacja ogólnodostępna	Rozszerzenie kognicji sądownictwa powszechnego. Do sądów trafiają nowe sprawy, a w wielu przypadkach zdecydowano się na podwyższenie sankcji, m.in. przewiduje się: – wyższe sankcje za rażąco niebezpieczną, brawurową jazdę; – podwyższenie kar za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu prowadzenia pojazdów); – zaostrzenie sankcji wobec kierowców, którzy łamią sądowe zakazy prowadzenia pojazdów; – kryminalizację nielegalnych wyścigów karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności za organizację lub udział. – możliwość orzeczenia nawiązki, gdy sprawca tamujący lub utrudniający ruch na drodze publicznej w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, spowoduje poważne zakłócenie ruchu drogowego.
Osoby, które uczestniczą w nielegalnych wyścigach	W 2024 r. Policja uzyskała informacje o 1894 planowanych nielegalnych wyścigach, z czego potwierdzono 1035.	Komenda Główna Policji	Podwyższenie kar za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu prowadzenia pojazdów). Kryminalizacja nielegalnych wyścigów karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności za organizację lub udział w nielegalnych wyścigach.
Prowadzący pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub	49 738 – liczba przestępstw stwierdzonych w 2023 r. <i>Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem</i>	Dane statystyczne Policji ⁶	Jeśli kierowca będzie mieć od 0,5 do 1,5 ‰ alkoholu we krwi lub jest objęty zakazem prowadzenia pojazdów, możliwy będzie przepadek pojazdu.

⁵ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>

⁶ Prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a) - Statystyka - Portal polskiej Policji

powietrznym w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego	środku odurzającego (art. 178a)		W sytuacji, gdy stężenie alkoholu przekracza 1,5 ‰, sąd będzie miał obowiązek orzec konfiskatę pojazdu, chyba że zachodzi wyjątkowy przypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. W przypadku kierowców, którzy prowadzą pojazd z zawartością alkoholu powyżej 1,5 ‰, planowane jest wprowadzenie przepisu, który ograniczy możliwość orzekania kary pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania.
Organizatorzy zgromadzenia użytkowników pojazdów	Wielkość trudna do oszacowania	-	Obowiązek zawiadamiania organu gminy o planowanym zgromadzeniu użytkowników pojazdów, jednocześnie definiując takie zgromadzenie. Niedopełnienie obowiązku, a więc zorganizowanie zgromadzenia bez wcześniejszego zawiadomienia, będzie stanowiło wykroczenie.
Służba Więzienna	1	Informacja ogólnodostępna	Możliwy wzrost liczby osadzonych z powodu wprowadzenia nowego typu czynu zabronionego oraz poszerzenia katalogu sprawców w art. 69 § 4 k.k., wobec których można warunkowo zawiesić wykonanie kary jedynie w szczególnie uzasadnionych wypadkach.
Policja	1	Informacja ogólnodostępna	Konieczność monitorowania i egzekwowania przestrzegania zakazu organizacji lub udziału w nielegalnych wyścigach i prowadzenie postępowań przygotowawczych z tym związanych.
Jednostki organizacyjne prokuratury	11 prokuratur regionalnych 46 prokuratur okręgowych 358 prokuratur rejonowych	Ministerstwo Sprawiedliwości	
Straż Graniczna	1	Informacja ogólnodostępna	Możliwość zatrzymania osoby na podstawie art. 45 k.p.w.
Obywatele	37 571 tys. (dane z maja 2024 r.)	Główny Urząd Statystyczny	Możliwość uzyskania niezbędnych informacji o sprawcy wykroczenia, które następnie posłużyłyby do uruchomienia drogi sądowej w celu kompensacji szkód powstałych w wyniku popełnienia wykroczenia. Zmiana katalogu kar w art. 90 k.w. oraz możliwość orzeczenia nawiązki, gdy sprawca tamujący lub utrudniający ruch na drodze publicznej w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, spowoduje poważne zakłócenie ruchu drogowego.
Polski Czerwony Krzyż	1	Informacja ogólnodostępna	Możliwość otrzymania pieniędzy wpłaconych z tytułu nawiązki na podstawie projektowanego art. 90 § 4 k.w.
Powiaty	66 miast na prawach powiatu 314 powiatów	Informacja ogólnodostępna	Zatrzymywanie prawa jazdy
Gminy	2479 gmin	Informacja ogólnodostępna	Przyjmowanie zawiadomień o planowanym zgromadzeniu użytkowników pojazdów.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) i § 4 i § 52 ust. 1 uchwały Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408). W toku prac legislacyjnych żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

W ramach opiniowania projekt został przekazany następującym podmiotom:

1. Prokuratura Krajowa (oraz jednostki organizacyjne prokuratury);
2. Krajowa Rada Sądownictwa;
3. Krajowa Rada Prokuratorów;
4. Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego;
5. Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
6. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W ramach konsultacji publicznych projekt został przekazany następującym podmiotom:

1. Prezesi Sądów Apelacyjnych (oraz sądy okręgowe i sądy rejonowe);
2. Prezesi Wojskowych Sądów Okręgowych (oraz sądy wojskowe sądy garnizonowe)
3. Rzecznik Praw Obywatelskich;
4. Rzecznik Praw Dziecka;
5. Naczelna Rada Adwokacka;

6. Krajowa Rada Radców Prawnych;
7. Stowarzyszenie Sędziów Polskich „Iustitia”;
8. Stowarzyszenie Sędziów „Themis”;
9. Stowarzyszenie Absolwentów i Aplikantów KSSiP Votum;
10. Stowarzyszenie Prokuratorów „Lex super omnia”;
11. Niezależne Stowarzyszenie Prokuratorów „Ad Vocem”;
12. Stowarzyszenie Prokuratorów Rzeczypospolitej Polskiej;
13. Porozumienie samorządów zawodowych i stowarzyszeń prawniczych;
14. Helsińska Fundacja Praw Człowieka;
15. Fundacja im. Stefana Batorego;
16. Fundacja Court Watch Polska;
17. Ogólnopolska Federacja Organizacji Pozarządowych;
18. Porozumienie Samorządów Zawodowych i Stowarzyszeń Prawniczych;
19. Sieć Obywatelska Watchdog Polska;
20. Krakowski Instytut Prawa Karnego;
21. Komenda Główna Policji;
22. Główny Inspektorat Transportu Drogowego;
23. Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju;
24. Fundacja na Rzecz Ofiar Wypadków Komunikacyjnych i Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym Zielony Liść;
25. Alter Ego Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych;
26. Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach, Kolizjach Drogowych oraz na Skutek Błędów Lekarskich „Wokanda”;
27. Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego;
28. Polski Związek Motorowy;
29. Polska Izba Ubezpieczeń;
30. Instytut Transportu Samochodowego;
31. Konfederacja „Lewiatan”;
32. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
33. Związek Zawodowy Kierowców RP;
34. Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;
35. Związek Zawodowy Pracowników Wymiaru Sprawiedliwości Rzeczypospolitej Polskiej;
36. Związek Zawodowy Prokuratorów i Pracowników Prokuratury Rzeczypospolitej Polskiej;
37. Krajowy Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Ad Rem”;
38. Ogólnokrajowy Związek Zawodowy „AR Prim”;
39. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Pracowników Wymiaru Sprawiedliwości Rzeczypospolitej Polskiej;
40. Przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”;
41. Przewodnicząca Forum Związków Zawodowych;
42. Przewodniczący Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych.

Czas trwania opiniowania i konsultacji publicznych – 21 i 30 dni.

Prokurator Krajowy oraz Krajowa Rada Prokuratorów poinformowali o braku uwag do projektu. Uwagi do projektu zostały przedstawione przez Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego i Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego na posiedzeniu w dniu 23.04.2025 r. wydała pozytywną opinie do projektu. Zestawienie przedstawionych uwag wraz z odniesieniem Ministra Sprawiedliwości zawiera odrębna tabela.

Prezes Sądu Apelacyjnego w Warszawie, Prezes Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu, Prezes Wojewódzkiego Sądu Okręgowego w Poznaniu, Prezes Sądu Apelacyjnego w Szczecinie, Prokuratura Regionalna w Warszawie, Prokuratura Regionalna we Wrocławiu, Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie” poinformowali o braku uwag do projektu. Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach oceniło projekt pozytywnie. Uwagi do projektu zostały przedstawione przez Rzecznika Praw Obywatelskich, Prezesa Sądu Apelacyjnego w Krakowie, Prokuraturę Regionalną w Katowicach, Prokuraturę Regionalną w Gdańsku Prokuraturę Okręgową w Gdańsku, Prokuraturę Okręgową we Włocławku, Prokuraturę Regionalną w Krakowie, Prokuraturę Rejonową w Cieszynie, Prokuraturę Regionalną w Lublinie, Instytut Transportu Samochodowego, Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych, Helsińską Fundację Praw Człowieka, Polską Izbę Ubezpieczeń, Krakowski Instytut Prawa Karnego Instytut Transportu Samochodowego Stowarzyszenie Absolwentów i Aplikantów VOTUM, 78 osób prywatnych, Bydgoski Ruch Rowerowy, Strefę Mieszkańców, Towarzystwo Benderowskie, Będziński Szum Rowerowy. Zestawienie przedstawionych uwag wraz z odniesieniem Ministra Sprawiedliwości zawiera odrębna tabela

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2025 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 (2025)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	9,79

budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NFZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	9,79
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	9,79
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZUS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NFZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	9,79
Źródła finansowania	Ewentualne wydatki wynikające z wejścia w życie z projektowanych przepisów zostaną sfinansowane w ramach corocznie ustalanego limitu wydatków dla poszczególnych części budżetowych, planowanego na dany rok budżetowy, bez konieczności ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel. Projektowana regulacja może wywołać skutki finansowe dla budżetu państwa w postaci wzrostu dochodów z kar grzywny. W myśl art. 42 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530, z późn. zm.), środki publiczne pochodzące z poszczególnych tytułów nie mogą być przeznaczane na finansowanie imiennie wymienionych wydatków, określona w tym artykule zasada niefunduszowania lub zasada jedności materialnej (merytorycznej) budżetu wprowadza nakaz unikania łączenia zarówno finansowego, jak i logicznego poszczególnych kategorii środków publicznych – głównie dochodów publicznych – z określonymi wydatkami. Znajduje to potwierdzenie w art. 6 i 7 ustawy z dnia 17 grudnia 2004 r. o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 104), które wskazują, że naruszeniem dyscypliny finansów publicznych jest niedokonanie w terminie wpłaty do budżetu w należnej wysokości dochodów przez jednostkę budżetową oraz przeznaczenie dochodów uzyskiwanych przez jednostkę budżetową na wydatki ponoszone w tej jednostce. Podniesienie dolnej granicy świadczenia pieniężnego orzekanego obligatoryjnie za niestosowanie się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych z kwoty 5000 do kwoty 10 000 zł może wpłynąć na wzrost dochodów Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości około 885 tys. zł.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt wpłynie na poziom obciążenia sądownictwa powszechnego w związku z kryminalizacją nielegalnych wyścigów i zmianami w kodeksie wykroczeń. Należy jednocześnie wskazać, że skali tego wzrostu nie da się precyzyjnie określić. Analiza projektowanych przepisów wskazuje natomiast, że – co do zasady – zaproponowane rozwiązania w przeważającej większości dotyczą zaostrzenia odpowiedzialności karnej, bądź statuują nowy tym przestępstw (np. art. 178c k.k.), z tym zaznaczeniem, że w większości inkryminowane w nich zachowania były wcześniej objęte odpowiedzialnością karną na podstawie innych przepisów. Nie zostały zgłoszone konkretne/dodatkowe postulaty kadrowe związane z realizacją projektowanych zmian ustawowych. Projekt może mieć wpływ na wzrost dochodów Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej (dalej: „Fundusz”) w wyniku podniesienia dolnej granicy świadczenia pieniężnego orzekanego obligatoryjnie za niestosowanie się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych z kwoty 5000 do kwoty 10 000 zł. Dodatkowo brzmienie art. 43a § 2 k.k. zostało rozszerzone o nowe typy przestępstw, za które sąd orzekał będzie świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu w wysokości co najmniej 5000 złotych.											

	Zgodnie z projektowanym art. 44b § 5 k.k. „jeżeli w czasie popełnienia przestępstwa pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, przepadku nie orzeka się. W takim wypadku sąd może orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa w wysokości co najmniej 5000 zł.”. Przewiduje się również: – karę grzywny nie niższą niż 2000 zł za organizację zgromadzeń użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10 pojazdów, których celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji, bez wymaganego zawiadomienia lub przewodniczenie takiemu zgromadzeniu; – karę grzywny za umyślne uczestnictwo w nielegalnym wyścigu pojazdów mechanicznych; – karę grzywny nie niższą niż 1500 zł za prowadzenie – na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu – pojazdu mechanicznego celowo wprowadzając go w poślizg lub doprowadzając do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu. Jeżeli następstwem wykroczenia jest spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawca podlega karze grzywny nie niższej niż 2500 zł; – karę grzywny nie niższą 1000 zł za tamowanie ruchu przez osobę uczestniczącą w zgromadzeniu; – określenie wysokości kary grzywny nie niższej niż 1000 zł za nielegalne dopuszczenie do ruchu (96 k.k.). Wzrost dochodów Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej oszacowano na podstawie danych statystycznych z 2020 r. zgodnie z którymi może to dotyczyć około 177 przypadków. $177 \times 5000 \text{ zł} = 885\,000 \text{ zł}$ Konieczność monitorowania i egzekwowania przestrzegania zakazu organizacji lub udziału w nielegalnych wyścigach i prowadzenie postępowań przygotowawczych z tym związanych zwiększy obciążenie pracą podmiotów odpowiedzialnych za monitorowanie i egzekwowanie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie zgłoszono konieczności ich wzmocnienia etatowego. W 2024 r. Policja uzyskała informacje o 1894 planowanych wydarzeniach (nielegalne wyścigi lub zgromadzenia/spotkania użytkowników pojazdów, w ramach których mogło dochodzić do nielegalnych wyścigów, driftów itp.), z czego potwierdzono 1035 takich wydarzeń. Zakładając, że każda jednostka samorządu terytorialnego wyznaczyła maksymalną wysokość stawek, w każdym z takich wydarzeń usunięto z drogi jeden pojazd i został on odebrany po jednej dobie, roczne dochody jednostek samorządu terytorialnego z tego tytułu wyniosłyby ok. 805 tys. zł. Dane te mają charakter szacunkowy. $(716 \text{ zł} + 62 \text{ zł}) \times 1035 = 805\,230 \text{ zł}$
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0 (2025)	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2025 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-0,89	-0,89	-0,89	-0,89	-0,89	-0,89	-9,79
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedmiotowy projekt nie określa zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej, w związku z czym odstąpiono od analiz i oceny przewidywanych skutków społeczno-gospodarczych, wskazanych w art. 66 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.).						

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, w tym osoby z niepełnosprawnością i starsze	Projektowana regulacja ma na celu skuteczniejsze zwalczanie przestępstw drogowych, szczególnie tych stwarzających zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego.
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt wpłynie na obywateli poprzez podwyższenie kar za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu prowadzenia pojazdów). Jeśli kierowca będzie mieć od 0,5 do 1,5 % alkoholu we krwi lub jest objęty zakazem prowadzenia pojazdów, możliwy będzie przepadek pojazdu. W sytuacji, gdy stężenie alkoholu przekracza 1,5 ‰, sąd będzie miał obowiązek orzec konfiskatę pojazdu, chyba że zachodzi wyjątkowy przypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. W przypadku kierowców, którzy prowadzą pojazd z zawartością alkoholu powyżej 1,5 ‰, planowane jest wprowadzenie przepisu, który ograniczy możliwość orzekania kary pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem jej wykonania. Podniesienie dolnej granicy świadczenia pieniężnego orzekanego obligatoryjnie za niestosowanie się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych z kwoty 5000 zł do kwoty 10 000 zł spowoduje wzrost wydatków dla obywateli w wysokości około 885 tys. zł na podstawie danych statystycznych z 2020 r. zgodnie z którymi może to dotyczyć około 177 przypadków. $177 \times 5000 \text{ zł} = 885\,000 \text{ zł}$ Projekt wpłynie na obywateli poprzez zmianę katalogu kar w art. 90 k.w. oraz możliwość orzeczenia nawiązki, gdy sprawca tamujący lub utrudniający ruch na drodze publicznej w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, spowoduje poważne zakłócenie ruchu drogowego. Projekt wprowadza także możliwość uzyskania niezbędnych informacji o sprawcy wykroczenia, które następnie posłużyłyby do uruchomienia drogi sądowej w celu kompensacji szkód powstałych w wyniku popełnienia wykroczenia. W 2024 r. Policja uzyskała informacje o 1894 planowanych wydarzeniach (nielegalne wyścigi lub zgromadzenia/spotkania użytkowników pojazdów, w ramach których mogło dochodzić do nielegalnych wyścigów, driftów itp.), z czego potwierdzono 1035 takich wydarzeń. Zakładając, że każda jednostka samorządu terytorialnego wyznaczyła maksymalną wysokość stawek, w każdym z takich wydarzeń usunięto z drogi jeden pojazd i został on odebrany po jednej dobie, roczne dochody jednostek samorządu terytorialnego z tego tytułu wyniosłyby ok. 805 tys. zł. Dane te mają charakter szacunkowy. $(716 \text{ zł} + 62 \text{ zł}) \times 1035 = 805\,230 \text{ zł}$	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☒ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz: Projekt zwiększy liczbę postępowań przygotowawczych poprzez kryminalizację nielegalnych wyścigów. W 2023 r. Policja uzyskała informacje o 2262 planowanych wydarzeniach (nielegalne wyścigi lub zgromadzenia/spotkania użytkowników pojazdów, w ramach których mogło dochodzić do nielegalnych wyścigów, driftów itp.), z czego potwierdzono 1211 takich wydarzeń, a w 2024 r. uzyskano informacje o 1894 planowanych wydarzeniach tego typu, z czego potwierdzono 1035.		

Projekt skróci czas na załatwienie sprawy poprzez zmianę katalogu kar w art. 90 k.w., co przyzna sądowi możliwość orzeczenia ograniczenia wolności w miejsce grzywny, co pozwoli na uniknięcie bezskutecznej egzekucji sądowej, zmian na kary zastępcze aresztu lub rozkładania grzywny na raty, a następnie odwoływania rat.

Projekt wprowadza także nową procedurę w postaci wnioskowego trybu udostępniania pokrzywdzonemu danych osobowych ukaranego mandatem karnym.

Konieczność monitorowania i egzekwowania przestrzegania zakazu organizacji lub udziału w nielegalnych wyścigach i prowadzenie postępowań przygotowawczych z tym związanych zwiększy obciążenie pracą podmiotów odpowiedzialnych za monitorowanie i egzekwowanie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja nie ma bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne	☐ demografia	☐ informatyzacja
☐ sytuacja i rozwój regionalny	☐ mienie państwowe	☐ zdrowie
☒ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ inne: prawa człowieka	

Omówienie wpływu	Projektowana regulacja wpłynie na sądy powszechne poprzez rozszerzenie kognicji sądownictwa powszechnego. Do sądów trafią nowe sprawy, a w wielu przypadkach zdecydowano się na podwyższenie sankcji, m.in.: – za rażąco niebezpieczną, brawurową jazdę; – za wypadek ze skutkiem śmiertelnym (w ramach nielegalnego wyścigu, rażąco niebezpiecznej, brawurowej jazdy lub złamania zakazu prowadzenia pojazdów); – wobec kierowców, którzy łamią sądowe zakazy prowadzenia pojazdów; – kryminalizację nielegalnych wyścigów karą od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności za organizację lub udział; – możliwość orzeczenia nawiązki, gdy sprawca tamujący lub utrudniający ruch na drodze publicznej w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, spowoduje poważne zakłócenie ruchu drogowego.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 4 pkt 3 i 4 oraz art. 6, które wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Przewiduje się ewaluację projektu w ciągu pięciu lat od wejścia w życie, która obejmie ewidencjonowanie liczby konkretnych spraw (nowe symbole), liczby wypadków drogowych, liczby kierowców łamiących zakaz prowadzenia pojazdów oraz liczby nielegalnych wyścigów w oparciu o dane statystyczne Ministerstwa Sprawiedliwości i roczne raporty Policji na temat liczby wypadków w ruchu drogowym. Pozwoliłoby to na ocenę skuteczności proponowanych rozwiązań, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, i ewentualne zmonitorowanie potrzeb kadrowych.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

Raport z konsultacji

projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (UD185)

W ramach opiniowania projekt został przekazany następującym podmiotom:

1. Prokurator Krajowy;
2. Krajowa Rada Sądownictwa;
3. Krajowa Rada Prokuratorów;
4. Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego;
5. Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
6. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Uwagi do projektu przedstawili: Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego, Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych oraz Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego. Prokurator Krajowy i Krajowa Rada Prokuratorów poinformowali o braku uwag. Zestawienie przedstawionych uwag wraz z odniesieniem Ministra Sprawiedliwości zawiera odrębna tabela.

W ramach konsultacji publicznych projekt został przekazany następującym podmiotom:

1. Prezesi Sądów Apelacyjnych (oraz sądy okręgowe i sądy rejonowe);
2. Prezesi Wojskowych Sądów Okręgowych (oraz sądy wojskowe sądy garnizonowe);

3. Rzecznik Praw Obywatelskich;
4. Rzecznik Praw Dziecka;
5. Naczelna Rada Adwokacka;
6. Krajowa Rada Radców Prawnych;
7. Stowarzyszenie Sędziów Polskich „Iustitia”;
8. Stowarzyszenie Sędziów „Themis”;
9. Stowarzyszenie Absolwentów i Aplikantów KSSiP Votum;
10. Stowarzyszenie Prokuratorów „Lex super omnia”;
11. Niezależne Stowarzyszenie Prokuratorów „Ad Vocem”;
12. Stowarzyszenie Prokuratorów Rzeczypospolitej Polskiej;
13. Porozumienie samorządów zawodowych i stowarzyszeń prawniczych;
14. Helsińska Fundacja Praw Człowieka;
15. Fundacja im. Stefana Batorego;
16. Fundacja Court Watch Polska;
17. Ogólnopolska Federacja Organizacji Pozarządowych;
18. Porozumienie Samorządów Zawodowych i Stowarzyszeń Prawniczych;

19. Sieć Obywatelska Watchdog Polska;
20. Krakowski Instytut Prawa Karnego;
21. Komenda Główna Policji;
22. Główny Inspektorat Transportu Drogowego;
23. Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju;
24. Fundacja na Rzecz Ofiar Wypadków Komunikacyjnych i Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym Zielony Liść;
25. Alter Ego Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych;
26. Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach, Kolizjach Drogowych oraz na Skutek Błędów Lekarskich "Wokanda";
27. Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego;
28. Polski Związek Motorowy;
29. Polska Izba Ubezpieczeń;
30. Instytut Transportu Samochodowego;
31. Konfederacja „Lewiatan”;
32. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
33. Związek Zawodowy Kierowców RP;

34. Ogólnopolski Związek Zawodowy Kierowców i Motorniczych;
35. Związek Zawodowy Pracowników Wymiaru Sprawiedliwości Rzeczypospolitej Polskiej;
36. Związek Zawodowy Prokuratorów i Pracowników Prokuratury Rzeczypospolitej Polskiej;
37. Krajowy Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Ad Rem”;
38. Ogólnokrajowy Związek Zawodowy „AR Prim”;
39. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Pracowników Wymiaru Sprawiedliwości Rzeczypospolitej Polskiej;
40. Przewodniczący Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność”;
41. Przewodnicząca Forum Związków Zawodowych;
42. Przewodniczący Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych.

Prezes Sądu Apelacyjnego w Warszawie, Prezes Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu, Prezes Wojskowego Sądu Okręgowego w Poznaniu, Prezes Sądu Apelacyjnego w Szczecinie, Prokuratura Regionalna w Warszawie, Prokuratura Regionalna we Wrocławiu, Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie” poinformowali o braku uwag do projektu. Stowarzyszenie Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach oceniło projekt pozytywnie.

Uwagi do projektu zostały przedstawione przez Rzecznika Praw Obywatelskich, Prezesa Sądu Apelacyjnego w Krakowie, Prokuraturę Regionalną w Katowicach, Prokuraturę Regionalną w Gdańsku Prokuraturę Okręgową w Gdańsku, Prokuraturę Okręgową we Włocławku, Prokuraturę Regionalną w Krakowie, Prokuraturę Rejonową w Cieszynie, Prokuraturę Regionalną w Lublinie, Instytut Transportu

Samochodowego, Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych, Helsińską Fundację Praw Człowieka, Polską Izbę Ubezpieczeń, Krakowski Instytut Prawa Karnego Instytut Transportu Samochodowego Stowarzyszenie Absolwentów i Aplikantów VOTUM, 78 osób prywatnych, Bydgoski Ruch Rowerowy, Strefę Mieszkańców, Towarzystwo Benderowskie, Będziński Szum Rowerowy

Czas trwania opiniowania i konsultacji publicznych – 21 i 30 dni.

Projekt nie był przedstawiany właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień.

W toku prac legislacyjnych żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

L.p.	Przepis do którego zgłaszana jest uwaga	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Stanowisko MS
1.	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Absolwentów i Aplikantów KSSiP VOTUM	Przedstawiony do zaopiniowania projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego z dnia 6 lutego 2025 r. ocenić należy zdecydowanie negatywnie, gdyż oparty jest na populizmie penalnym i jako taki godzi w zasadę indywidualizacji odpowiedzialności karnej, w której dolegliwość kary i środków karnych opierać się musi na stopniu winy i społecznej szkodliwości czynu, a także w niezawisłość sędziowską w zakresie wymiaru kary i środków karnych.	Uwaga nieuwzględniona. Nie sprecyzowano na czym konkretnie miałyby polegać przedmiotowe uchybienia.
2.	art. 42 § 3 k.k.	Stowarzyszenie Absolwentów i Aplikantów KSSiP VOTUM	Projektowane brzmienie art. 42 § 3 k.k., zakładające orzekanie dożywotniego zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo z art. 178a § 4 k.k. lub art. 244 k.k. jest sprzeczny z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego z dnia 4 czerwca 2024 r. SK 22/21. Wyrok ten z przyczyn politycznych nie został opublikowany w Dzienniku Ustaw, co narusza prawo jednostki do справедлиwego i rzetelnego rozpatrzenia jego sprawy i godzi w demokratyczne państwo prawne. Rolą każdego sądu	Uwaga nieuwzględniona. Wyrok nie został opublikowany, a zatem nie może wywoływać skutków prawnych (na co wskazuje treść art. 190 Konstytucji RP); występują również wątpliwości co do statusu osób biorących udział w jego wydaniu.

			winno być, w razie uchwalenia tej ustawy w niekonstytucyjnym brzmieniu, do zakwestionowania tych przepisów. Stanowisko w tej sprawie jednoznacznie prezentowane jest także przez Rzecznika Praw Obywatelskich¹. Co więcej, Adam Bodnar, obecny Minister Sprawiedliwości sygnujący niekonstytucyjne zmiany w prawie karnym, w sprawie SK 22/21 wniósł o stwierdzenie, że: art. 42 § 3 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 – Kodeks karny (Dz. U z 2020 r., poz. 1444 - t.j., dalej: k. k.) jest niezgodny z art. 45 ust. 1 i art. 10 ust. 1 Konstytucji². Co więc się zmieniło w tym zakresie, że były Rzecznik Praw Obywatelskich zmienił stanowisko co do zgodności takich przepisów z Konstytucją RP o 180 stopni? Proponowane zmiany są przejawem populizmu penalnego. Inaczej nie można ocenić naglej zmiany stanowiska, która nie wynika z niczego innego aniżeli tragicznych w skutkach wypadków jakie miały miejsce w 2024 r. Traktowanie w sposób bezwzględnie surowy wszystkich sprawców tych przestępstw jest jednak niedopuszczalne i godzi w zasadę indywidualizacji odpowiedzialności karnej. Powyższego stanowiska nie zmienia zawarty w części in fine zwrot „chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnie	
--	--	--	---	--

			okolicznościami”, gdyż jak wskazywał Adam Bodnar jako Rzecznik Praw Obywatelskich w piśmie w sprawie SK 22/21 „istotą niekonstytucyjności zaskarżonego przepisu jest nie tyle wadliwość wyboru przez ustawodawcę sankcji dożywotniej jako takiej, lecz wyłączność tej sankcji, powodującą niezasadne związanie przez ustawodawcę rąk sądom poprzez wskazanie, że sankcja taka jest jedyną, bądź - poprzez zastosowanie zwrotu „chyba, że ... ” - preferowaną odpowiedzią Państwa na czyn zabroniony” (s. 3 pisma znak 11.510.529.2021.MM).	
3.	art. 43a § 2 k.k.	Stowarzyszenie Absolwentów i Aplikantów KSSiP VOTUM	Negatywnie należy ocenić także projektowany art. 43a § 2 k.k. zakładający obligatoryjne świadczenie na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w razie skazania za przestępstwo z art. 244 k.k. w kwocie co najmniej 10.000 zł. Obecnie wysokość tego świadczenia wynosi co najmniej 5.000 zł. Zwiększenie więc tej kwoty dwa razy spowoduje, że dolegliwość karna ponownie będzie nieproporcjonalnie surowa.	Uwaga nieuwzględniona. Istotne jest zwiększenie dolegliwości za tego typu czyny z uwagi na oddziaływanie ogólnoprewencyjne i przez to zwiększenie poziomu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym; ponadto z uwagi na wagę czynu kwota 10 000 zł nie wydaje się nadmiernie surowa. Proponuje się tym samym dodanie art. 43a § 2a k.k. w brzmieniu „w razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, sąd orzeka świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz

				Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 10 000 złotych, do wysokości określonej w § 1”. Tym samym de facto naruszenie sądowego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych obwarowane będzie dodatkowo świadczeniem pieniężnym wynoszącym co najmniej dwukrotność świadczenia przewidzianego w art. 43a § 2 k. k
4.	Art. 44 b k.k.	Stowarzyszenie Absolwentów i Aplikantów KSSiP VOTUM	Równie negatywnie należy ocenić zmiany w zakresie przepadku pojazdu mechanicznego. Projekt zakłada jedynie przemodelowanie obecnych zasad określonych w art. 44b k.k. i art. 178a § 5 k.k. i zakłada w art. 44b § 1a k.k. względnie obligatoryjny przepadek pojazdu, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm ³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Znowu trzeba wskazać, że Ministerstwo Sprawiedliwości 18 marca 2024 r. opublikowało komunikat, w myśl którego „Resort w nowych przepisach zrezygnuje z obligatoryjnego przepadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę pod wpływem alkoholu. Sąd będzie mógł orzec przepadek pojazdu,	Uwaga nieuwzględniona. TK nie zakwestionował przedmiotowych przepisów. Ponadto sąd będzie mógł odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami (projektowany art. 44b § 1a k.k.).

			ale nie będzie miał takiego obowiązku. Jeżeli orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego z uwagi na jego zbycie, utratę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie będzie niemożliwe lub niecelowe, albo jeżeli pojazd w czasie popełnienia przestępstwa nie stanowił wyłącznej własności sprawcy, sąd będzie mógł zamiast przepadku, orzec nawiązkę na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej” Wyrazem tego był projekt ustawy z 5 kwietnia 2024 r. Co więcej, już obecnie funkcjonujący art. 178a § 5 k.k. budzi na tyle poważne wątpliwości co do zgodności z Konstytucją, że niektóre sądy skierowały w tym zakresie pytanie prawne do Trybunału Konstytucyjnego. Po trzecie, niezgodne z Konstytucją i naruszające zasadę równości jest także brak wskazanych limitów dla sytuacji prowadzenia pojazdu w stanie pod wpływem środka odurzającego.	
5.	art. 178 § 1a k.k.	Stowarzyszenie Absolwentów i Aplikantów KSSiP VOTUM	Również pozostałe przepisy projektu ustawy w zakresie w jakim przewidują zaostrzenie odpowiedzialności karnej, w tym nowelizujące art. 178 § 1a k.k., budzą poważne wątpliwości. Ogólny kierunek projektowanych zmian, zamiast wyeliminować populistyczne zmiany z 2022 r., temu populizmowi jeszcze	Uwaga nieuwzględniona. Nie wskazano na czym miałyby polegać poważne wątpliwości. Jednocześnie warto podnieść, że przejawem populizmu penalnego byłoby właśnie wprowadzenie tzw. zabójstwa drogowego. Warto zauważyć, że w polskim k.k. nie wyróżnia się obecnie przepisu, mocą którego

			bardziej hołduje. Ubolewać należy, że projekt nie wprowadza od dawna postulowanego nowego typu czynu zabronionego w postaci zabójstwa drogowego, lecz posługuje się kazuistycznymi przesłankami obostrzającymi odpowiedzialność karną w art. 178 k.k.	nadawano by zabójstwu drogowemu status kwalifikowanej postaci zabójstwa człowieka. Brak takiego przepisu w k.k. sprawia, że zabójstwo drogowe, rozumiane jako intencjonalne spowodowanie śmierci człowieka wywołane prowadzeniem pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, jest w polskim prawie karnym zachowaniem kwalifikowanym na zasadach ogólnych. Sprawca podlega zatem w typie podstawowym karze pozbawienia wolności od 10 do 30 lat albo dożywotniemu pozbawieniu wolności, zaś w typie kwalifikowanym – np. jeśli jednym czynem zabija więcej niż jedną osobę – karze od 15 do 30 lat pozbawienia wolności albo dożywotniego pozbawienia wolności. Już obecnie kary przewidziane przez k.k. za spowodowanie wypadku drogowego (czy katastrofy w ruchu lądowym) są wysokie. Należy podkreślić, że wypadek ze skutkiem śmiertelnym grozi kara do 8 lat pozbawienia wolności (zaś za spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym ze skutkiem śmiertelnym grozi kara do 15 lat). Natomiast gdy sprawca prowadził pojazd w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia lub spożywał alkohol lub zażywał środek
--	--	--	--	---

				odurzający po popełnieniu czynu, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego, sąd orzeka karę pozbawienia wolności nie niższą niż 5 lat, do 20 lat pozbawienia wolności (przy czym za spowodowanie katastrofy ww. warunkach grozi kara do 30 lat pozbawienia wolności). Sankcje karne zwłaszcza wobec sprawców wypadków będących w stanie nietrzeźwości lub którzy zbiegli z miejsca wypadku, przekraczają kary przewidziane za zabójstwo drogowe np. w prawie włoskim.
6.	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Absolwentów i Aplikantów KSSiP VOTUM	Z tych względów projekt należy ocenić negatywnie, a w zasadniczej swej części jest on rażąco sprzeczny z Konstytucją RP i nie powinien być dalej procedowany. Nowelizacja przepisów prawa karnego nie powinna być dokonywana w oparciu o tendencyjne wypowiedzi polityków, lecz być rozmyślną konstrukcją prawną opartą na proporcjonalności i właściwej ochronie dóbr prawnych. Temu nie będą służyć pisane pod wyborców przepisy karne, które każdy sąd orzekający winien kwestionować w trybie przewidzianym Konstytucją.	Uwaga nieuwzględniona - uwaga ogólna, niezawierająca konkretnych zastrzeżeń.

7.	Art. 178 1 k.k.	Prokuratura Regionalna w Katowicach	Zmieniając przepis art. 178 § 1 k.k., gdzie pozostawiono niezmienną regulację, że sąd orzeka 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, projektodawca odstąpił jednocześnie od podjęcia, wydaje się zasadnej i celowej, próby rozstrzygnięcia sporu, jaki zafunkcjonował w doktrynie prawa karnego, jeszcze na gruncie zbliżonego rozwiązania przewidzianego przepisem art. 57a § 1 k.k., a wcześniej art. 59 d.k.k. Jak się bowiem okazuje, w kwestii „zaokrąglenia” kary pozbawienia wolności, wymierzanej powyżej dolnej granicy ustawowego zagrożenia, funkcjonują dwa skrajne stanowiska. Według pierwszego z nich, przepisy art. 178 § 1 k.k. podobnie jak art. 57a § 1 k.k., miałyby charakter przepisów szczególnych, a w związku z tym sąd mógłby wymierzyć karę równą połowie miesiąca, przy czym po nowelizacji z 20 lutego 2015 roku, którą dodano przepis art. 12c k.k.w., ta połowa miesiąca powinna wynosić 15 dni. Według drugiego stanowiska przepisy te nie stanowią przepisów szczególnych w stosunku do art. 37 k.k., a Kodeks karny	Uwaga częściowo uwzględniona. Zmiany projektowane w art. 178 k.k. to zmiana brzmienia § 1 i 1a, uchylenie § 3. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 1 lub 2, art. 174, art. 177 § 1 lub § 2a lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia lub spożywał alkohol lub zażywał środek odurzający po popełnieniu czynu określonego w art. 173 § 1 lub 2, art. 174, art. 177 § 1 lub § 2a lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego, sąd orzeka 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 (§ 1). Niniejsza zmiana ma charakter dostosowawczy (dodanie nowego art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2). Obecne brzmienie projektowanego przepisu jest optymalne z punktu widzenia ratio legis ustawy. Jednoczenie w ramach art. 44b § 5 k.k. - projektodawca proponuje zrezygnowanie
----	-----------------	-------------------------------------	---	---

			nie przewiduje kary pozbawienia wolności wymierzonej w dniach lub tygodniach, dlatego w przypadku przestępstwa zagrożonego w dolnej granicy karą miesiąca, dolna granica kary nadzwyczajnie obostrzonej wynosiłaby miesiąc. Stanowiska te przedstawia szczegółowo M. Budyn-Kulik w Kodeks karny. Komentarz aktualizowany, pod red. M. Mozgawy, LEX/el. 2024. Omawiana wyżej kwestia winna zostać też rozważona w kontekście faktu, że projektodawca niejako przesądza, że przepisy art. 178 § 1 i 1a k.k., określają formy kwalifikowane typów czynów zabronionych, o czym niżej. Nadając zmienioną treść przepisowi art. 44b § 1 k.k. i dodając przepis art. 44b § 1a, o treści: „w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178 § 1 lub 1a, ...”, projektodawca przesądza, że przepis art. 178 § 1 jak i § 1a k.k., statuuje typy kwalifikowane wskazanych w § 1 i 1a przestępstw, co, jak się wydaje, rozstrzygnie spór trwający w tej kwestii. Chodzi o rozstrzygnięcie czy przepisy te tworzą typy kwalifikowane, czy też stanowią podstawę nadzwyczajnego obostrzenia wymiaru kary (tak np. postanowienie Sądu Najwyższego z 28.06.2006 r., II KK 285/05), albo są unormowaniem o niejednolitym	z systemu orzekania równowartości i konieczności badania przyczyny niemożności, zastępując go prostszą i bardziej sprawiedliwą nawiązką na rzecz Skarbu Państwa, której wysokość sąd będzie mógł określić biorąc pod uwagę całokształt okoliczności czynu. W zakresie brzmienia art. 44b § 1 k.k. i dodając przepis art. 44b § 1a uwaga uwzględniona.
--	--	--	--	---

			charakterze (w części statuują typy kwalifikowane, w części zaś stanowią jedynie podstawę nadzwyczajnego obostrzenia wymiaru kary). Uzasadnienie projektu nie wyjaśnia, czy jest to zabieg celowy i czy taka była intencja projektodawcy. Skoro jednak przyjęto takie rozwiązanie, to nie sposób nie zauważyć, że wskazanie w treści przepisów zmienionego art. 44b § 1 k.k. i dodanego art. 44b § 1a k.k., obok przestępstw określonych w art. 178 § 1 lub 1a k.k., art. 178a § 1 lub 4 k.k., także dodawanego opiniowaną nowelizacją przestępstwa z art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2 k.k., jest bezzasadne. Przepis art. 1 pkt 9 projektu wprowadza bowiem nowe typy czynów zabronionych w dodanych art. 178c § 1 pkt 1 i 2 oraz § 2 k.k., natomiast zmieniane, na mocy art. 1 pkt 7 projektu, przepisy art. 178 § 1 i 1a k.k., otrzymać mają, w początkowej części, treść odpowiednio: – „§ 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 1 lub 2, art. 174, art. 177 § 1 lub 2a lub art. 178 § 1 pkt 2 lub § 2”, – „§ 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 2 lub 4 lub art. 177 § 2 lub 2a lub art. 178 § 1 pkt 2 lub § 2”.	
--	--	--	---	--

			Skoro zatem przepisy art. 178 § 1 i 1a k.k. obejmować będą także typy czynów zabronionych określone przepisem art. 178c § 1 pkt 2 i § 2 k.k., to całkowicie zbędnym jest powołanie tych przepisów obok przepisu art. 178 § 1 i 1a k.k., w treści nowelizowanego przepisu art. 44b § 1 k.k. i dodanego art. 44b § 1a k.k. Wracając w tym miejscu do problematyki „zaokrąglenia” kary pozbawienia wolności, wymierzanej powyżej dolnej granicy ustawowego zagrożenia, po myśli przepisów art. 178 § 1 i 1a k.k., to zasadniczy problem pojawia się w przypadku przestępstw typizowanych przepisami: art. 177 § 1 k.k., gdzie dolna granica ustawowego zagrożenia karą pozbawienia wolności wynosi 1 miesiąc, a także przestępstw z art. 178c § 1 pkt 2 i § 2 k.k., gdzie dolna granica ustawowego zagrożenia karą pozbawienia wolności wynosi 3 miesiące. Przesądzenie, że przepis art. 178 § 1 podobnie jak § 1a, stanowi kwalifikowany typ wskazanych wyżej przestępstw, to jest m.in. z art. 177 § 1 k.k. i z art. 178c § 1 pkt 2 i § 2 k.k. powoduje, że trudno zaakceptować stanowisko, by przepis art. 178 § 1 i 1a k.k. stanowił <i>lex specialis</i> wobec przepisu art. 37 k.k. W takim zaś wypadku, przynajmniej w odniesieniu do typu czynu zabronionego z art. 177 § 1 k.k., norma art.	
--	--	--	---	--

			178 § 1 i 1a k.k., w zakresie obligatoryjnego orzeczenia kary pozbawienia wolności od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę, byłaby normą pustą. W każdym zaś wypadku rodziłaby dalsze trudności interpretacyjne i spory w tym zakresie, czego ustawodawca mógłby uniknąć. Odnosząc się dalej do wyżej przedstawionej regulacji, biorąc pod uwagę cel jej wprowadzenia, zasadnym jest rozważenie dopuszczalności przyjęcia w zakresie przepadku, rozwiązania znanego niemieckiemu systemowi prawnemu, który przewiduje możliwość orzeczenia przypadku prowadzonego przez sprawcę pojazdu, nawet jeżeli nie był on jego własnością, jeżeli właściciel przynajmniej nieumyślnie przyczynił się do tego, że pojazd stał się przedmiotem czynu, tu konkretnie z art. 178 §1 lub 1a k.k., 178a § 1 lub 4 k.k. W odniesieniu do projektowanej regulacji art. 44b § 1a i § 5 k.k. Stwierdzić należy, że może ona budzić wątpliwości pod kątem realizacji konstytucyjnej zasady równości. Przepisy te różnicują bowiem sytuację sprawcy nie ze względu na jego zachowanie, warunki, sytuację osobistą, a jedynie z tego względu, czy pojazd, którym kierował w czasie popełnienia czynu zabronionego, stanowił jego	
--	--	--	---	--

			wyłączną własność. W tym względzie zaproponować można następującą regulację przepisu art. 44b § 5 k.k.: „§ 5. Jeżeli w czasie popełnienia przestępstwa pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, przepadku nie orzeka się. W takim wypadku, sąd może orzec, a wypadku, gdy odstępuje od orzeczenia przepadku z uwagi na uzasadniony wyjątkowy wypadek o jakim mowa w § 1a sąd orzeka nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa w wysokości co najmniej 5000 zł.” Odnosząc się dalej do wyżej przedstawionej regulacji, biorąc pod uwagę cel jej wprowadzenia, zasadnym jest rozważenie dopuszczalności przyjęcia w zakresie przepadku, rozwiązania znanego niemieckiemu systemowi prawnemu, który przewiduje możliwość orzeczenia przypadku prowadzonego przez sprawcę pojazdu, nawet jeżeli nie był on jego własnością, jeżeli właściciel przynajmniej nieumyślnie przyczynił się do tego, że pojazd stał się przedmiotem czynu, tu konkretnie z art. 178 §1 lub 1a k.k., 178a § 1 lub 4 k.k.	
--	--	--	--	--

8.	Art. 69 § 4 k.k.	Prokuratura Regionalna w Katowicach	W odniesieniu do projektowanej zmiany przepisu art. 69 § 4 k.k., biorąc pod uwagę cel opiniowanej regulacji ustawowej, trudno uznać za zasadne ograniczenie zawarte w art. 69 § 4 lit. c, wyłącznie do sprawcy przestępstwa określonego w art. 177 § 1-2a k.k. z wyłączeniem zaś sprawcy przestępstwa z art. 173 § 1, 2 i 4 k.k., art. 355 § 1 i 2 k.k., a także (choć w mniejszym stopniu) z art. 174 § 1 k.k.	Uwaga uwzględniona.
9.	art. 115 § 26 k.k.	Prokuratura Regionalna w Katowicach	Wątpliwości budzi też trafność wprowadzenia ustawowego pojęcia „nielegalnego wyścigu samochodowego” (art. 115 § 26 k.k.), a to z tego względu, że w świetle ustawowej definicji, samo pojęcie to może wprowadzać w błąd, że dotyczy może wyłącznie kierującego pojazdem samochodowym. W tym względzie zaproponować można pojęcie „nielegalnego wyścigu ulicznego” lub „nielegalnego wyścigu pojazdem mechanicznym”, które wydaje się bardziej adekwatne do ustawowej definicji.	Uwaga uwzględniona.
10.	Art. 130a ustawy- Prawo o ruchu drogowym	Osoba prywatna (1)	w dodawanym w art. 130a w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym ust. 7e, w pkt 2 wyrazy „na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił (...)” proponuje się zastąpić wyrazami „na rachunek płatniczy podmiotu, który ją wpłacił (...)”. Uzasadnienie: Dodawane ust. 7a-7e w art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. -	Uwaga stała się bezprzedmiotowa na skutek usunięcia przepisu z projektu.

			Prawo o ruchu drogowym regulują tryb pobierania kaucji w związku z usunięciem pojazdu na koszt kierującego pojazdem albo właściciela w określonych ustawą przypadkach. Zgodnie z projektowanym art. 7e pobrana kaucja przekazywana następnie jest: 1) na rachunek bankowy określony w decyzji o uiszczeniu opłaty, w terminie, o którym mowa w ust. 10j, albo 2) na rachunek bankowy podmiotu, który ją wpłacił, w terminie 7 dni od dnia ostatecznego stwierdzenia, że usunięcie pojazdu było bezpodstawne. Mając powyższe na uwadze, podnieść należy, iż podmiotem uprawnionym do przekazania mu wpłaconej kaucji – w przypadku stwierdzenia, że usunięcie pojazdu było bezpodstawne – może być potencjalny członek spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, do których zaliczają się m.in. osoby fizyczne. Celem kas jest, zgodnie z ustawą o spółdzielczych kasach oszczędnościowo-kredytowych, m.in. gromadzenie środków pieniężnych swoich członków i przeprowadzanie na ich zlecenie rozliczeń finansowych (art. 3 ust. 1 ustawy o skok). Zaproponowana poprawka, która uwzględnia obok rachunku bankowego również rachunek w SKOK, poprzez użycie pojęcia rachunku płatniczego, który zgodnie z definicją tego rachunku,	
--	--	--	---	--

			zawartą w art. 2 pkt 25 ustawy o usługach płatniczych [t.j. z dnia 7 grudnia 2023 r. (Dz. U. z 2024 r. poz. 30)], obejmuje zarówno rachunki bankowe jak i rachunki prowadzone przez spółdzielczą kasę oszczędnościowo-kredytową, pozwoli na umożliwienie dokonania przekazania kaucji na rachunki płatnicze osób, które prowadzone są zarówno w bankach, jak i w spółdzielczych kasach oszczędnościowo-kredytowych.	
11.	Uwaga ogólna	Osoba prywatna (2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 31, 34, 37, 38, 44, 46, 54, 55, 56, 62, 71, 75, 78, Bydgoski Ruch Miejski, Strefa Mieszkańców)	Proponowane w projekcie rozwiązania dotyczące dożywotniego zakazu prowadzenia pojazdów w ogóle nie dotyczą sedna problemu. Zakaz ten może być tak samo jak do tej pory regularnie łamany, jeśli nie zostaną wprowadzone sankcje: obligatoryjna konfiskata pojazdu oraz kara pozbawienia wolności w zawieszeniu stosowana jedynie w wyjątkowych przypadkach. W sytuacji, gdy konfiskata nie jest możliwa (np. ze względu na własność pojazdu), należy wprowadzić nawiązkę w wysokości średniej wartości pojazdu w Polsce – proponowana kwota to 50 tys. zł, która co roku powinna być waloryzowana o wskaźnik inflacji.	Uwaga nieuwzględniona. W ramach art. 44b k.k. dodaje się § 1a w brzmieniu: „W razie skazania za przestępstwo określone w art. 178 § 1 lub 1a, art. 178a § 1 lub 4, lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm ³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.” Zgodnie zaś z projektowanym art. 44b § 1 k.k. „W razie skazania za przestępstwo określone w art. 178 § 1 lub 1a, art. 178a § 1 lub 4, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, lub art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na

				niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, sąd może orzec przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”. Tym samym zamiast obecnego brzmienia § 1 („w wypadkach wskazanych w ustawie sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym”) i rozdrobnienia rozwiązań szczegółowych w części szczególnej k.k., przewiduje się uspoźnienie i uproszczenie zasad orzekania przypadku pojazdu poprzez wprost wskazanie, że „w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178 § 1 lub 1a, art. 178a § 1 lub 4, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, lub art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, sąd może orzec przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”. Ponadto dodaje się normę szczególną w postaci § 1a, zakładającego, że „w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178 § 1 lub 1a, art. 178a § 1 lub 4, lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w
--	--	--	--	---

				wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”. W projektowanym przepisie niezmiennie istotna pozostaje granica co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadząca do takiego stężenia. Po jej przekroczeniu bowiem sąd zobligowany będzie do orzeczenia przypadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Jedynie wyjątkowo sąd będzie mógł nie orzekać przypadku, gdy jest to uzasadnione szczególnymi okolicznościami. Ponadto zgodnie z projektowanymi przepisami warunkowe zawieszenie wykonania kary pozbawienia wolności będzie możliwe jedynie w wyjątkowych przypadkach (art. 69 § 4 k.k.). Mianowicie przepis ten miałby brzmieć: „§ 4. Wobec: a) sprawcy występkę o charakterze chuligańskim, b) sprawcy przestępstwa określonego w art. 178a § 4,
--	--	--	--	---

				c) sprawcy przestępstwa określonego w art. 173 § 1 i 3, 177 § 1-2a lub art. 355 § 1 i 2, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia lub w czasie popełnienia przestępstwa obowiązywał sprawcę środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 - sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary jedynie w szczególnie uzasadnionych wypadkach.” Tym samym w ramach art. 69 § 4 k.k. poszerzono katalog sprawców wobec których sąd może warunkowo zawiesić wykonanie kary jedynie w szczególnie uzasadnionych wypadkach sprawców przestępstwa określonego w art. 173 § 1 i 3, art. 177 § 1-2a lub art. 355 § 1 i 2, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia lub w czasie popełnienia przestępstwa sprawca naruszył środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 k.k., tj. zakaz prowadzenia pojazdów.
12.	Penalizacja znacznego przekroczenia prędkości	Osoba prywatna (2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12,13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20,	Nowy typ przestępstwa („niebezpieczna jazda”) wprowadza zbyt skomplikowane kryteria. W praktyce udowodnienie wszystkich przesłanek (przekroczenie	Uwaga nieuwzględniona. Projektowane kryteria odpowiedzialności są jasne. Przedmiotowe dookreślenie jest niezbędne w toku właściwego stosowania

		21, 22,23, 25, 26, 28, 31, 34, 37, 38, 44,46, 54, 55, 56, 62, 71, 75,78, Bydgoski Ruch Miejski, Strefa Mieszkańców)	prędkości, naruszenie zasad BRD, zagrożenie bezpieczeństwu innej osoby) może być niemożliwe (np. gdy nie uda się ustalić personaliów konkretnej zagrożonej osoby). Samo rażące przekroczenie prędkości (np. jazda 200 km/h po drodze publicznej) powinno być uznawane za przestępstwo, gdyż stanowi oczywiste zagrożenie. Spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa osoby może natomiast stanowić osobny czyn, pozwalający np. reagować na osoby, które jeżdżą samochodami po chodnikach czy drogach dla rowerów.	przepisów. Aby zachowanie kierującego zostało zakwalifikowane jako brawurowa jazda, o której mowa w art. 178c § 2 k.k., muszą zostać spełnione łącznie trzy warunki: - rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, - przekroczenie dopuszczalnej prędkości co najmniej o połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej, a jeżeli prędkość ta została ograniczona znakiem drogowym, co najmniej dwukrotnie albo co najmniej dwukrotnie na innej drodze publicznej, - stworzenie zagrożenia bezpieczeństwa innej osoby. Ponieważ przesłanka przekroczenia prędkości o daną wartość została wyodrębniona, jej wystąpienie nie będzie wystarczające dla ustalenia znamienia „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa” – konieczne będzie ustalenie spełnienia tej przesłanki na podstawie innych elementów zachowania sprawcy (np. ignorowanie innych znaków poziomych albo pionowych, częste, nieuzasadnione zmienianie pasa jazdy, czy prowadzenie pojazdu, który sam z siebie stwarza zagrożenie bezpieczeństwa, np. ze względu na odpadające elementy). Supozycja, iż samo przekroczenie prędkości stanowić będzie zagrożenie bezpieczeństwa nie znajduje uzasadnienia. Podkreślenia wymaga także, iż czyn taki podlega
--	--	---	---	---

				odpowiedzialności na podstawie art. 92a k.w. i jeśli przekroczenie prędkości było o 30 km/h lub więcej możliwe jest wymierzenie grzywny do wysokości 30.000 zł.
13.	Automatyzacja odpowiedzialności za naruszenia zarejestrowane przez fotoradary	Osoba prywatna (2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 31, 34, 37, 38, 44, 46, 54, 55, 56, 62, 71, 75, 78, Bydgoski Ruch Miejski, Strefa Mieszkańców)	Obecne przepisy pozwalają łatwo unikać odpowiedzialności (np. metodą „na obcokrajowca”). Polska powinna wzorować się na systemach automatyzacji odpowiedzialności funkcjonujących w krajach UE. Konieczne jest wprowadzenie zasady odpowiedzialności właściciela pojazdu za naruszenia.	Uwaga nieuwzględniona. Postulowana zmiana byłaby sprzeczna z zasadą indywidualizacji odpowiedzialności karnej (w myśl art. 1 § 1 k.k. - odpowiedzialności karnej podlega ten tylko, kto popełnia czyn zabroniony pod groźbą kary przez ustawę obowiązującą w czasie jego popełnienia).
14.	Systemowe rozwiązania dot. fotoradarów i wykorzystania wpływów z kar	Osoba prywatna (2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 31, 34, 37, 38, 44, 46, 54, 55, 56, 62, 71, 75, 78, Bydgoski Ruch Miejski, Strefa Mieszkańców)	Należy umożliwić samorządom lokalizowanie fotoradarów i pomiarów prędkości oraz zrezygnować z obowiązkowego oznaczania tych urządzeń. Obudowy fotoradarów mogą być malowane w neutralne barwy, co zwiększy ich prewencyjną skuteczność. Wpływy z kar powinny trafiać do Funduszu BRD i być przeznaczone na poprawę bezpieczeństwa, szczególnie pieszych i rowerzystów.	Uwaga poza regulacją projektu.

15.	art. 130a ust. 1 pkt 1 p.o.r.d.	Osoba prywatna (2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22,23, 25, 26, 28, 31, 34, 37, 38, 44,46, 54, 55, 56, 62, 71, 75,78, Bydgoski Ruch Miejski, Strefa Mieszkańców)	Konieczne jest uproszczenie procedur związanych z odholowywaniem pojazdów, które zagrażają bezpieczeństwu lub blokują ruch pieszy i rowerzystów. Proponowana zmiana w ust. 1 pkt 1 art. 130a ustawy: w art. 130a w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: “1) pozostawienia pojazdu: a) z naruszeniem art. 49 ust. 1 pkt 1-11; b) w przypadkach innych niż określone w lit. a, w miejscu, gdzie jest to zabronione oraz utrudnia ruch, w tym ruch pieszych lub rowerzystów, lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu;”.	Uwaga stała się bezprzedmiotowa na skutek usunięcia przepisu z projektu.
16.	Art. 90 k.w.	Osoba prywatna (2, 3 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 31, 34,46,)	Art. 90 kodeksu wykroczeń należy uzupełnić, wskazując, że dotyczy on również tamowania ruchu pieszego i rowerowego. Doprecyzowanie przepisu pozwoli skuteczniej karać za rażące przypadki nielegalnego parkowania.	Uwaga nieuwzględniona, poza celem projektu.
17.	Zagrożenie związane z ruchem kurierów oraz dostawców	Osoba prywatna (34)	„Projekt nie porusza tematu zagrożeń związanych z ruchem kurierów oraz dostawców, którzy każdego roku są sprawcami setek zdarzeń, w których bardzo często poszkodowani są niechronieni uczestnicy ruchu. W związku z tym postuluję wprowadzenie następujących rozwiązań: Kurierzy bardzo często zatrudniani są nie bezpośrednio przez firmy kurierskie	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio projektowanych przepisów.

			dla których pracują, a przez pośredników bądź w ramach jednoosobowych działalności gospodarczych. Nie mają tu więc zastosowania przepisy prawa pracy dotyczące czasu pracy czy związane ze zwolnieniami lekarskimi. Efektem tego jest częsta praca niezależnie od stanu zdrowia i czasem nawet po kilkanaście godzin na dobę. Zdarzają się równie głośne przypadki "wspomagania się" narkotykami. Należałoby zatem po pierwsze (choć jest to poza zakresem omawianej ustawy) doprowadzić do ograniczenia tych form zatrudnienia i dążyć do zatrudnienia kurierów na umowę o pracę bezpośrednio przez firmy kurierskie a po drugie wprowadzić regulacje dotyczące czasu pracy za kierownicą podobnie jak dla kierowców zawodowych. Model biznesowy firm kurierskich zakłada dostarczenie jak największej liczby przesyłek, w jak najkrótszym czasie przy jak najniższym koszcie. W efekcie kurierzy notorycznie łamią przepisy drogowe wjeżdżając samochodami w miejsca, gdzie nie powinni - ignorują zakazy ruchu, jeżdżą po chodnikach, drogach dla rowerów, parkują w miejscach niedozwolonych, często wręcz na przejściach dla pieszych. Czują się przy tym zupełnie bezkarni i w wielu	
--	--	--	--	--

			wypadkach są. Należałoby więc tutaj wprowadzić narzędzia pozwalające obciążać firmę kurierską karą finansową stanowiącą wielokrotność kary nałożonej na kierowcę. Spowodowałoby to zaprzestanie opierania modelu biznesowego na łamaniu prawa. Dodatkowo należałoby ułatwić prowadzenie postępowań w zakresie tego typu wykroczeń i zamiast sankcji przewidzianych w kodeksie wykroczeń stosować sankcje administracyjne (stosować procedury podobne do opłat dodatkowych nakładanych za parkowanie bez uiszczenia opłaty w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego). Niezależnie od sposobu nakładania kar należy podnieść stawki, które nie były aktualizowane od ponad 20 lat a koszt prowadzonych postępowań są większe od kwot mandatów. Samochody kurierów i dostawców to często pojazdy typu bus, w których kierowca ma ograniczoną widoczność podczas cofania. W teorii kierowca powinien sobie zapewnić pomoc osoby trzeciej natomiast w praktyce bardzo często kierowcy cofają nie widząc, gdzie. Kończy się to częstymi, tragicznymi w skutkach wypadkami. Prostim rozwiązaniem byłoby zobowiązanie	
--	--	--	--	--

			do wyposażenia wszystkich pojazdów używanych przez kurierów i dostawców w kamery cofania”	
18.	Ułatwienie i przyspieszenie procesu reagowania na wykroczenia w ruchu drogowym	Osoba prywatna (10)	W obecnej formie działanie Straży Miejskiej nie wnosi nic do pożytku zbiorowego, jako że nigdy nie jest w stanie wystawić mandatu za ewidentnie łamane przepisy. Straż miejska powinna mieć rozszerzone uprawnienia i być w stanie wystawić mandat za parkowanie w niedozwolonym miejscu ORAZ za jazdę i/lub parkowanie pojazdu w taki sposób, że niszczy zieleń miejską. Straż miejska powinna być w stanie wystawić też mandat za łamanie przepisów jazdy, gdy jest tego świadkiem. Np. jazda wzdłuż po chodniku, wymuszenie pierwszeństwa na pieszym na przejściu, etc. Kilkakrotnie zdarzyło mi się obserwować jak straż miejska nie reaguje na łamanie przepisów, którego byli świadkami. W tym raz zostałem prawie potrącony na przejściu dla pieszych i Strażnik Miejski jedyne co był w stanie zrobić to wzruszyć ramionami.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio zakresu projektowanej ustawy.
19.	Depenalizacja przechodzenia na czerwonym świetle, gdy nie stwarza to	Osoba prywatna (10)	Uważam za absurdalne, że Straż Miejska / Policja nie ściga (a wręcz aktywnie ignoruje) niebezpiecznych zachowań kierowców, tj. jak jazda wzdłuż po chodniku, manewrowanie na przejściach na pieszych, potrącenia na chodniku, etc.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio zakresu projektowanej ustawy.

	zagrożenia dla bezpieczeństwa.		Ale z wielką skutecznością łapie osobę, która przejdzie na czerwonym świetle, gdy nie ma ruchu drogowego. Żeby nie czynić pieszych grupą specjalnie traktowaną, spowodowanie zagrożenia na drodze w wyniku przechodzenia na czerwonym świetle powinno być w pełni karane.	
20.	Zakaz parkowania na chodniku/ścieżce rowerowej co do zasady	Osoba prywatna (10), Strefa Mieszkańców	Dopuszczenie samochodów do parkowania na chodniku powoduje, że często chodnik staje się niedostępny dla osoby z wózkiem lub większą walizką. Przepis powinien być zmieniony w taki sposób, że na chodniku/ścieżce rowerowej co do zasady jest ZAKAZ parkowania, a wyjątek stanowią tylko wyznaczone na chodniku (tj. odpowiednio oznaczone znakiem lub namalowanymi liniami) miejsca parkingowe.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio zakresu projektowanej ustawy.
21.	Art.14 1b p.o.r.d.	Osoba prywatna (11)	1. Mylnie sformułowane Art. 14 1.b): "Zabronione zachowania pieszego Zabrania się: 1) wchodzenia na jezdnię lub drogę dla rowerów: b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi;" Bez wyłączenia "nie dotyczy Przejścia dla pieszych" przepis ten powoduje, że część kierowców interpretuje to jako anulowanie istnienia przejść dla pieszych przez nieprawidłowo zaparkowane pojazdy - zaparkowane zbyt blisko	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio zakresu projektowanej ustawy.

			przejścia. W miastach takie parkowanie jest nagminne.	
22.	wyprzedzanie rowerzystów przez kierujących samochodami i przypadki jawnej agresji drogowej	Osoba prywatna (12, 24, 27, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 76, 77, 78)	Ze względu na częste niebezpieczne lub wręcz tragiczne sytuacje zaistniałe podczas wyprzedzania rowerzystów przez kierujących samochodami, przypadki jawnej agresji drogowej, a także niekorzystne odstawianie przepisów polskich od przepisów obowiązujących w większości krajów Unii Europejskiej, apeluję o: a) zwiększenie minimalnego wymaganego odstępu przy wyprzedzaniu rowerzysty do 150 cm, jak to jest w większości krajów Unii Europejskiej b) istotne zwiększenie kary za złamanie tego obowiązku c) wprowadzenie specjalnej surowej kary za agresję i nieostrożność skierowaną ku niechronionym uczestnikom ruchu.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio zakresu projektowanej ustawy.
23.	parkowanie w sposób istotnie zagrażający pieszym i rowerzystom	Osoba prywatna (12)	„W przypadku parkowania w sposób istotnie zagrażający pieszym i rowerzystom (np. tuż przed przejściem dla pieszych, albo zastawiając chodnik tak, że piesi muszą chodzić po jezdni, odholowanie powinno być możliwie szybkie, realizowane nie tylko przez służby miejskie, ale też przez prywatne firmy, ew. posiadające odpowiednie	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio zakresu projektowanej ustawy.

			licencje (rozwiązanie istniejące w Madrycie), które jeżeli prawidłowo udokumentują tego typu wykroczenie, powinny uzyskać odpowiedni procent mandatu i oczywiście wszystkie koszty związane z holowaniem. Należy też znacząco podnieść kary za tego typu parkowanie, bo wpływa ono na bezpieczeństwo w istotny sposób”.	
24.		Osoba prywatna (12)	„Jako rowerzystka dostrzegam problem agresji drogowej ze strony kierowców w kierunku rowerzystów, próby "pokazywania samochodem", że wg. kierowcy rowerzysta nie powinien być w danym miejscu na jezdni. W rzeczywistości często ci kierowcy nie mają racji, a to, co robią (zbyt blisko przejeżdżają, trąbią itd.) stanowi realne zagrożenie. Proponuję w związku z tym: a) zwiększenie minimalnego odstępu przy wyprzedzaniu rowerzysty do 150 cm b) zwiększenie kary za złamanie tego obowiązku c) wprowadzenie specjalnej kary za agresję i nieostrożność skierowaną w ku niechronionym uczestnikom ruchu. Czas, żeby wreszcie rowerzyści przestali się czuć zagrożeni na jezdni, zwłaszcza, że nie istnieje w Polsce miasto, które by miało spójną sieć dróg rowerowych, pozwalających wszędzie dojechać. Umożliwienie bezpiecznej jazdy	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio zakresu projektowanej ustawy.

			rowerzysty po jezdni jest kluczowe zarówno dla rowerzystów, jak i dla pieszych, którzy z powodu lęku rowerzystów przed jezdnią, cierpią na chodnikach, po których ci rowerzyści jeżdżą. d) jednocześnie proponuję, dodać do wyjątków pozwalających rowerzystom jazdę po chodniku dodać punkt: dopuszczalna (ale nieobowiązkowa) jest jazda rowerem po chodniku poza terenem zabudowanym (bez dodatkowych warunków). Uważam, że poza terenem zabudowanym zazwyczaj ruch pieszych jest na tyle mały, że można to robić bezpiecznie i byłoby to dobre rozwiązanie dla młodzieży i starszych osób dojeżdżających np. do sklepu, albo placówek edukacyjnych do sąsiedniej miejscowości. e) jednocześnie z przepisów dotyczących projektowanie dróg należy usunąć punkt sugerujący zarządcom stawianie znaku b-9, jeżeli istnieje droga dla rowerów po lewej stronie drogi. Ten znak jest w małych miejscowościach nadużywany, a absurdem jest, że rowerzysta ma obowiązek jechać jezdnią tam, gdzie samochody jadą 90 km/h i więcej, a muszą wjechać na złej jakości drogę dla rowerów na kilkusetmetrowy odcinek DDR w małej miejscowości. W rzeczywistości takie	
--	--	--	--	--

			przejeżdżanie na drugą stronę jezdni może stanowić większe zagrożenie dla rowerzysty niż pozostanie na jezdni w obrębie miejscowości”.	
25.	Art. 86 k.w.	Osoba prywatna (31)	Proponuję nie stosować podwyższonych sankcji (minimalna wartość grzywny, zatrzymanie prawa jazdy na 3 miesiące, odholowanie samochodu) jeżeli celowo wywołany poślizg nie stanowił zagrożenia dla innych uczestników ruchu. W związku z tym proponuję, aby Art. 2, punkt 5 ustawy otrzymał brzmienie: po art. 86b dodaje się art. 86c w brzmieniu: „Art. 86c § 1. Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd mechaniczny celowo wprowadzając go w poślizg lub doprowadzając do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu podlega karze grzywny nie niższej niż 1500 zł, jeżeli następstwem wykroczenia jest spowodowanie zagrożenia dla innych postronnych uczestników ruchu drogowego;” Dodatkowo po tej zmianie należy zaktualizować treść przepisów wprowadzających sankcje zatrzymania prawa jazdy i samochodu. Projekt zmian zakłada znaczne zaostrzenie kar za celowe wprowadzenie samochodu w poślizg. W niektórych	Uwaga nieuwzględniona. Projektowana nowelizacja dodaje w k.w. wykroczenie tzw. driftu (art. 86c k.k.), mianowicie - kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd mechaniczny celowo wprowadzając go w poślizg lub doprowadzając do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu podlega karze grzywny nie niższej niż 1 500 zł. W projektowanym art. 86c § 1 k.w. w znamionach wykroczenia ustawodawca wprost planuje wskazać na element celowości, tym samym strona podmiotowa wymagać będzie zachowania zamiaru bezpośredniego kierunkowego, a więc działanie sprawcy musi być celowe a nie przypadkowe. Ponadto jeżeli następstwem powyższego wykroczenia jest spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawca podlega karze grzywny nie niższej niż 2 500 zł. Przepis ten znajdzie zastosowanie w przypadkach, gdy drift nie miał miejsca w ramach zorganizowanego zgromadzenia, na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni – w

			przypadkach może to prowadzić do niewspółmiernie surowych kar za czyny nieszkodliwe społecznie. W pełni popieram karanie tego typu zachowania, jeżeli działanie takie odbywa się w ruchu ulicznym, wśród innych uczestników ruchu, w pobliżu chodników z pieszymi (tak jak widzimy często w doniesieniach medialnych). Chciałbym jednak zwrócić Państwa uwagę na zjawisko, które ma miejsce po intensywnych opadach śniegu, kiedy niektórzy kierowcy głównie w późnych godzinach wieczornych lub nocnych udają się na puste place/parkingi, aby spróbować, jak samochód zachowuje się w poślizgu, jak można nad nim zapanować, jak rozpoznać, kiedy poślizg się zaczyna itp. Jazdy takie ze względu na rozsądek kierujących i warunki pogodowe odbywają się z prędkościami rzędu 10-30 km/h i nie mają nic wspólnego z wyścigami, które zaburzają porządek społeczny i bezpieczeństwo. Osoby tam się pojawiające mają zupełnie inne poglądy, sposób zachowania niż uczestnicy wyścigów i drogowego piractwa. W dużej części są to młodzi kierowcy o przeciętnym statusie majątkowym, w zwykłych samochodach. Próby, które wykonują nie stwarzają żadnego zagrożenia dla bezpieczeństwa	przeciwnym razie będzie to przestępstwo stypizowane w nowym art. 178c § 1 k.k. (organizacja lub prowadzenie nielegalnego wyścigu; prowadzenie pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu samochodowym). Zgodnie zaś z art. 7 k.p.k. organy postępowania karnego kształtują swe przekonanie na podstawie wszystkich przeprowadzonych dowodów, ocenianych swobodnie z uwzględnieniem zasad prawidłowego rozumowania oraz wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego (tym samym osoby, które przez przypadek a nie celowo wpadną w poślizg nie powinny zostać ukarane na podstawie projektowanego art. 86c § 1 k.w.). Niemniej, przywołana tutaj zasada swobodnej oceny dowodów (art. 7 k.p.k.) jest zasadą kontrolowanej oceny dowodów, która wyraża się w dwóch aspektach. Po pierwsze, organ procesowy musi uzasadnić, dlaczego oparł się na jednych, a nie na innych dowodach oraz dlaczego nie uznał dowodów przeciwnych. Po drugie, organ odwoławczy kontroluje swobodną ocenę dowodów dokonaną przez organ pierwszej instancji - J. Skorupka, Komentarz do art. 7 k.p.k, Nb. 1, [w:] J. Skorupka (red.), Kodeks postępowania karnego. Komentarz, Warszawa 2023, Legalis/el.”
--	--	--	--	--

			osób postronnych (pusty plac a nie droga), a jednocześnie znacznie poprawiają umiejętności późniejszego reagowania i panowania nad samochodem w sytuacjach awaryjnych w ruchu ulicznym, dobrze uświadamiają też jak łatwo jest stracić kontrolę nad pojazdem, jak trudno ją odzyskać i jak szybko wszystko się dzieje. Takie próby kształtują respekt do samochodu i wyobraźnię młodego kierowcy. Sam w pierwszych latach posiadania prawa jazdy na własnym przykładzie miałem możliwość doświadczyć jak wiele dały mi takie próby, kiedy potem brałem udział w oficjalnych zajęciach na płycie poślizgowej i mogłem porównać moje umiejętności do osób, które pierwszy raz znalazły się w takiej sytuacji. Dzięki doświadczeniu poślizgu na pustych placach, jeżdżę ostrożniej w ruchu ulicznym. W swojej książce „Szybkość Bezpieczna” poświęconej technice jazdy samochodem Sobiesław Zasada (jeden z najbardziej utytułowanych i znanych od dziesięcioleci polskich kierowców rajdowych i osobistości polskiej motoryzacji) pisze w rozdziale zatytułowanym „Trening na początku zimy”: „Radzę więc wykorzystać każdą nadarżającą się okazję. Gdzie się da (nie w ruchu ulicznym!)	
--	--	--	--	--

			starać się samochód zarzucić czy wprowadzić w poślizg i wyprowadzić go. Trenować trzeba z całą świadomością i analizą błędów popełnianych zarówno przy wprowadzaniu samochodu w poślizg jak i przy wychodzeniu z poślizgu” We wcześniejszych rozdziałach wspomina też o systematycznym trenowaniu na pustych placach. Książka wyraźnie rozgranicza jakich technik nie wolno i jakie należy stosować w ruchu ulicznym, a jeździe sportowej poświęca oddzielne rozdziały. Zgodnie z zapisami projektu zmian przepisów osoby takie będą traktowane jak piraci drogowi stwarzający poważne zagrożenie w ruchu drogowym, ma im grozić grzywna w wysokości 1 500 zł – 30 000 zł, zatrzymanie prawa jazdy na 3 miesiące, odholowanie samochodu na 30 dni. Efekt będzie taki, że część zaprzestanie tego typu treningów i swój pierwszy poślizg zaskoczona zaliczy przypadkiem w ruchu ulicznym z różnym skutkiem (czasem tragicznym) inni będą ryzykowali dotkliwymi ze względu na ich status materialny sankcjami, za czyn którym nikomu nie szkodzą. Za poślizg z niewielką prędkością na pustym parkingu w nocy będą karani dotkliwiej niż za jazdę z prędkością ponad 100 km/h w środku dnia w centrum miasta. To absurdalny stan rzeczy.	
--	--	--	---	--

			W dyskusjach na ten temat często pojawia się też argument, że „takie rzeczy robi się na torze”. W Polsce mamy bardzo niewiele tego typu obiektów. Szkoły bezpiecznej jazdy z płytą poślizgową itp. oferują szkolenia zazwyczaj tylko z instruktorem, często tylko samochodem szkoleniowym (nie swoim używanym na co dzień). Szkolenie kosztuje co najmniej kilkaset złotych za 2-3 godziny zajęć. W takim czasie można czegoś spróbować, uzyskać cenne uwagi od instruktora, ale nie da się wypracować odruchów i umiejętności, dodatkowo ograniczona liczba obiektów, moce przerobowe i koszty powodują, że nie jest to propozycja dla przeciętnych młodych kierowców, którzy szlifują swoje umiejętności samemu. Drugą grupą są nieliczne tory do jazdy sportowej, tam koszt jazdy to także od kilkuset złotych za 2-3 godziny jazdy. Na tego typu obiektach uczestnicy trenują jazdę szybką, typowo sportową, z tych względów nie jest to też miejsce przyjazne dla przeciętnego kierowcy chcącego swobodnie sprawdzić zachowanie samochodu na śliskiej nawierzchni przy niewielkich prędkościach przez pół godziny dziennie. Żeby było jasne, nie postuluję oficjalnej legalizacji ślizgania się na parkingach	
--	--	--	---	--

			(choćby byłyby to warte rozważenia z obostrzeniami dotyczącymi braku zagrożenia dla innych), ale uważam, że zaostrzone kary powinny dotyczyć tylko przypadków, w których kierowca swoim zachowaniem stwarza realne rażące zagrożenie dla innych uczestników ruchu, gdyż przepisy w obecnym kształcie spowodują nakładanie absurdalnych kar nieproporcjonalnych do zagrożenia i zbyt dotkliwych w porównaniu z innymi wykroczeniami.	
26.	art. 4 pkt 2	Osoba prywatna (31)	Proponuję, aby w art. 4, punkt 2 ustawy limit uczestników powyżej, którego trzeba zgłosić zgromadzenie zwiększyć z 10 do 30. Pozwoli to nie obejmować dodatkowymi obowiązkami małych lokalnych zgromadzeń jednocześnie zachowując kontrolę, nad dużymi wydarzeniami, do których zazwyczaj zaliczają się te związane z wyścigami i łamaniem prawa. Obecnie w większych miastach często odbywają się cykliczne spotkania posiadaczy samochodów danej marki lub modelu. Spotkania takie mają charakter oddolny, nie da się wskazać ich organizatora, wśród osób skupionych na jakimś forum lub grupie na portalu społecznościowym powszechnie wiadomo, że w określony dzień tygodnia o określonej godzinie w stałym miejscu	Uwaga uwzględniona co do rozstrzygnięcia kwestii liczby 10 przyjęto, że kwestia ta dotyczy liczby pojazdów a nie liczby użytkowników pojazdów (podobna uwaga została sformułowana przez KIPK – pkt 10). Przepisu zmodyfikowano tak by wyraźnie dotyczył on dziesięciu pojazdów poprzez dodanie frazy „pojazdów” do treści art. 65ja w sposób następujący: „Art. 65ja. Zgromadzenie użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10 pojazdów, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji, wymaga wcześniejszego zawiadomienia organu gminy, na zasadach określonych w ustawie prawo o zgromadzeniach.

			spotykają się zainteresowani wspólną rozmową, wymianą doświadczeń. Spotkania takie nie mają nic wspólnego z nielegalnymi wyścigami. Na tego typu wydarzeniach pojawia się zazwyczaj 5-20 samochodów. Przepisy w proponowanym przez ustawodawcę kształcie spowodują, że albo obowiązek zgłaszania stanie się „martwym przepisem” albo jeżeli będzie egzekwowany, spowoduje niepotrzebne obłożenie policji sprawami, a niewinnym obywatelom utrudni życie lub zakończy tego typu spotkania wpływające pozytywnie na więzi społeczne między uczestnikami.	
27.	Art. 135 p.o.r.d.	Osoba prywatna (31)	Przepisy dotyczące zatrzymania prawa jazdy na 3 miesiące i odholowania samochodu na 30 dni w przypadku celowego wprowadzania pojazdu w poślizg powinny być stosowane w określonych okolicznościach. Proponuję wprowadzenie warunku stosowania ich tylko przy spowodowaniu rażącego, szczególnego zagrożenia dla bezpieczeństwa (np. pokonywanie zakrętu poślizgiem z dużą prędkością w gęstym ruchu ulicznym lub obok chodnika, na którym są ludzie), a nie obligatoryjnie w każdym przypadku. Uzasadnienie	Uwaga nieuwzględniona. W p.o.r.d. dodaje się ust. 2a w art. 60 – zakaz kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem w sposób powodujący celowy poślizg kół (drift) utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu. W zamiarze projektodawcy ma to stworzyć spójny system prawny pozwalający na walkę z tym zjawiskiem. Wobec osób niestosujących się do powyższych zakazów przewidziano nie tylko podwyższoną do min. 1500 zł karę grzywny, lecz również środek administracyjny w postaci zatrzymania prawa jazdy na okres 3 miesięcy, co zostało uregulowane dodawanymi

			Projektowane kary powinny mieć skuteczne działanie prewencyjne, jednak muszą być jednocześnie proporcjonalne do szkodliwości popełnionych czynów. Obecnie w polskim prawie funkcjonuje przepis stanowiący o zatrzymaniu prawa jazdy w razie przekroczenia prędkości w terenie zabudowanym o ponad 50 km/h czyli zazwyczaj jazdy z prędkością ponad 100 km/h. W większości przypadków celowego wprowadzania samochodu w poślizg na drodze rozwijane prędkości są znacznie mniejsze - zazwyczaj 20-60 km/h, w warunkach obniżonej przyczepności jeszcze mniejsze. Celowy poślizg to w drogowych realiach poślizg dookoła ronda, przejazd poślizgiem przez ostry zakręt itp. Nawet zakładając, że samochód w poślizgu porusza się 50 km/h, samochód jadący ponad 100 km/h w terenie zabudowanym ma energię kinetyczną przynajmniej 4 razy większą, z tego powodu też przynajmniej 4 razy dłuższą drogę zatrzymania, przy dużej prędkości kierowca ma znacznie zawężone pole widzenia, a w przypadku zderzenia z innym pojazdem lub pieszym wyższa prędkość znacznie podwyższa zagrożenie spowodowania u nich poważnych	przepisami art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. ci art. 135a ust. 1 pkt 2 lit. c p.o.r.d. oraz zmienianym art. 102 ustawy o kierujących pojazdami. Przedmiotowe przepisy są optymalne z punktu widzenia osiągnięcia celów ustawy.
--	--	--	---	---

			obrażeń. Oczywiście samochód ślizgający się jest wytracony z ruchu stabilnego jednak to prędkość w znacznym stopniu ma wpływ na potencjalne skutki wypadku, mimo że poślizg wygląda znacznie bardziej medialnie, groźniej i ma niższe przyzwolenie społeczne niż zbyt szybka jazda. Z tego powodu uważam, że zasadność zatrzymania prawa jazdy i odholowania samochodu za poślizg powinna być skonsultowana z ekspertami od mechaniki ruchu pojazdów pod kątem równoważności stwarzanego zagrożenia dla innych uczestników w porównaniu z już stosowaną przesłanką przekroczenia prędkości o ponad 50 km/h w terenie zabudowanym. Należałoby wprowadzić możliwość, a nie obowiązek zatrzymania prawa jazdy i odholowania pojazdu za ten czyn, w przypadkach na to zasługujących w ocenie policjanta/sądu. W przypadku wprowadzenia przepisów w projektowanej formie celowy poślizg bez względu na okoliczności i stopień szkodliwości będzie karany dotkliwiej niż bardzo szybka, stwarzająca poważne zagrożenie jazda w terenie zabudowanym. W obecnej formie projekt nie rozróżnia, czy poślizg odbył się przy prędkości 20 km/h w środku nocy na parkingu supermarketu czy przy prędkości 80 km/h	
--	--	--	--	--

			na rondzie w centrum miasta w godzinach szczytu. Za oba te czyny będzie zatrzymane prawo jazdy, zatrzymany samochód i nałożona grzywna jedynie z inną stawką minimalną, a ich waga dla porządku publicznego jest diametralnie różna. Podsumowując proponuję rozgraniczenie kar za umyślny poślizg na 3 grupy: 1. Poślizg niestwarzający zagrożenia dla innych uczestników ruchu – brak określonych sankcji, ewentualne karanie na dotychczasowych zasadach 2. Poślizg potencjalnie stwarzający zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu – grzywna od 1500 zł 3. Poślizg stwarzający rażące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu – grzywna, zatrzymanie prawa jazdy, zatrzymanie samochodu	
28.	Bezpieczeństwo pieszych	Osoba prywatna (32)	Największy problem z bezpieczeństwem pieszych, jeśli chodzi o bezpieczeństwo pieszych? Po pierwsze, kontestowany w Polsce status umowy międzynarodowej "Konwencja o ruchu drogowym", która od 17.10.1997 zgodnie z art. 241 Konstytucji ma status ustawy, i z braku zastrzeżenia w jej treści, że stosuje się ją wyłącznie przez implementację do ustawy, stosuje się ją bezpośrednio. A jeśli zachowanie na drodze z Największy problem z bezpieczeństwem pieszych, jeśli chodzi o	Uwaga nieuwzględniona. Projektowana ustawa stanowi przygotowaną przez Ministra Sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministrem Infrastruktury wspólną propozycję zmian w przepisach dotyczących bezpieczeństwa na drogach. Mają one na celu skuteczniejsze zwalczanie przestępstw drogowych, szczególnie tych stwarzających

			bezpieczeństwo pieszych? Po pierwsze, kontestowany w Polsce status umowy międzynarodowej "Konwencja o ruchu drogowym", która od 17.10.1997 zgodnie z art. 241 Konstytucji ma status ustawy, i z braku zastrzeżenia w jej treści, że stosuje się ją wyłącznie przez implementację do ustawy, stosuje się ją bezpośrednio. A jeśli zachowanie na drodze z niej wynikające jest inne niż w ustawie krajowej, stosuje się ją bezpośrednio i PRZED ustawą "Prawo o ruchu drogowym". Po drugie, przekład wydany w Dzienniku Ustaw w 1988 został straszliwie sfałszowany a mimo tego fałszerstwa i jego wygaśnięcia 9.05.2000 razem z dekretem o języku polskim, ciągle jest stosowany jako konwencja. A zgodnie z art. 56 Konwencji polski przekład w ogóle nie jest konwencją i nie zawiera treści konwencji, więc nie jest dokumentem, o którym mowa w art. 9 i art. 91 Konstytucji. Po ostatnich bezprawnych wykładniach ministra do PRD w quizie na jednym z portali motoryzacyjnych, odpowiadając zgodnie z konwencją i udzielając WYŁĄCZNIE prawidłowych odpowiedzi udaje się maksymalnie osiągnąć 7 na 15 punktów, czyli obecnie nawet nie jest możliwe zdanie egzaminu teoretycznego na prawo jazdy udzielając wyłącznie prawidłowych zgodnych z prawem	zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego. Jednym z priorytetów jest eliminowanie z ruchu drogowego recydywistów z wielokrotnymi zakazami prowadzenia pojazdów. Propozycje są wynikiem prac międzyresortowego zespołu specjalistów i ekspertów, które to prace trwały pomiędzy 25 września 2024 r. a 15 listopada 2024 r.
--	--	--	--	--

			odpowiedzi w pytaniach, gdzie sytuacja jest regulowana też konwencją. Ten przykład jest tak mocno sfalszowany, że nawet w art. 3 bezwzględny obowiązek zachowywania treści i przestrzegania WSZYSTKICH artykułów rozdziału drugiego (m.in. obowiązki kierowców, pieszych, rowerzystów, na światłach i na skrzyżowaniach bez świateł, i wszelkie inne zasady na drodze są w rozdziale drugim) został przerobiony w "przekładzie" na brak obowiązku przestrzegania któregośkolwiek z tych przepisów. Po prostu "istoty" zmieniono na "istotny" (jedna literka 'n' więcej...) a jako że konwencja wprost postanawia, że sygnatariusz ma bezwzględny obowiązek przestrzegać WSZYSTKICH postanowień rozdziału 2 konwencji, więc nie ma nigdzie w konwencji definicji, które z tych postanowień są istotne a które nie bo WSZYSTKIE są istotne, i Polska od czasu PRL jednostronnie orzeka które są istotne a które nie, więc względem pieszych Polska obecnie nie przestrzega ŻADNEGO przepisu konwencji. W fałszerstwie jest m.in. zmiana definicji przejścia z miejsca oznaczonego znakiem pionowym lub oznaczeniami poziomymi na "miejsce oznaczone znakami" (obecnie na podstawie tego fałszerstwa minister i policja twierdzą że żadne przejście w	
--	--	--	---	--

			Polsce nie jest przejściem i nakazują kierowcom pieszych na PdP mordować), zmiana w art. 14 terminu oznaczającego pieszego i wszelkie rodzaje pojazdów oraz wszelkie sposoby przemieszczania się całą drogą (jezdnią, chodnikiem i poboczem) "road-users travelling" na sam pojazd (co usunęło z konwencji definicję kim jest pieszy dla terminu "about to" czyli pieszy nadchodzący tak jak pojazd nadjeżdżający, użytego w art. 21), zmiana z "pieszy nadchodzący" na "pieszy wchodzący" w art. 14 i art. 21 czyli przy skręcaniu, na PdP, i na skrzyżowaniu kierowanym światłami przy skręcaniu, odebranie pieszemu który wszedł na czerwonym pierwszeństwa na PdP i odebranie pieszemu pierwszeństwa na PdP bez świateł (ostatnio zastrzone w twierdzenie że to w ogóle nie są PdP j. w.), a jest to w konwencji i Polska ma bezwzględny obowiązek tego przestrzegać. I poszły za tym fałszerstwem kolejne nielegalne przepisy w PRD bo łamiące przepis konwencji, np. dzielenie jednego przejścia na wiele elementami infrastruktury jak "wysepka na znaki" na jezdniach z wieloma pasami w jedną stronę (zwykle stawiane po zamordowaniu pieszego lub pieszych na takim PdP, z przewymiarowanych	
--	--	--	--	--

			autostradowych jezdni wygospodarowuje się na środku wąską wysepkę, jezdnie zwężając), podczas gdy pieszemu nadchodzącemu trzeba już ustępować jak jeszcze jest przed tą wysepką i zgodnie z konwencją jest to wtedy JEDNO przejście. Czy zezwolenie na omijanie pojazdu, który zatrzymał się, żeby przepuścić pieszych co jest CAŁKOWICIE ZABRONIONE w konwencji (nielegalne zezwolenie na omijanie pojazdu, który nadjechał z naprzeciwka). A także uzupełnienie PRD o przepis, że pieszy na czerwonym dla pieszych może tylko zejść, podczas gdy w konwencji pieszy na przejściu, na którym nadawane jest dla pieszych czerwone ma pierwszeństwo podczas całego czasu, gdy dla pojazdów nadawany jest sygnał zielony. Dla rowerów zmieniono w definicjach w art. 1 (używane w całym rozdziale drugim więc tak samo bezwzględnie obowiązujące) jezdnię na "drogę", więc nielegalnie wyznacza się jezdnie na chodnikach które służą wyłącznie do terroryzowania pieszych bo ze względu na (bezprawne) zezwolenie dla rowerów poruszania się czasami po chodniku, obwarowane jednak obowiązkiem że rower musi się po chodniku poruszać z prędkością zbliżoną do pieszego, nie mogą pełnić takie jezdnie	
--	--	--	---	--

			rowerowe, w Polsce zwane "DDR" lub ścieżkami rowerowymi, żadnej funkcji transportowej. Dodać do tego należy częstą zmianę szyku zdań w przekładzie, używanych w tym przekładzie głównie do zamaskowania fałszerstw, które jednak samodzielnie też zmieniają inną treść, np. samoistny obowiązek kierowcy zwolnienia na sam widok znaku D-6 lub P-10 i wypatrywania pieszych w okolicy przejścia, w przekładzie po takich przesunięciach i w PRD stał się obowiązkiem który uruchamia się dopiero po wypatrzeniu pieszego, i inne zmiany prostych zdań w konwencji na bełkot w przekładzie z którego nie da się ustalić z przekładu treści konwencji w tym miejscu. Dlatego podstawa zapewnienia pieszym bezpieczeństwa to opublikowanie przetłumaczonego przez tłumacza/tłumaczy przysięgłych rzetelny i odpowiadający oryginałowi przekład ustawy "Konwencja o ruchu drogowym". Ze względu na skalę fałszerstwa przekładu opublikowanego w Dz.U. 1988 wydanie 5 pozycja 40, i zaimplementowanie tej fałszywki do ustawy "Prawo o ruchu drogowym", obecnie samo powoływanie się na ustawę "Prawo o ruchu drogowym" w części dotyczącej pieszych i w dużej części dotyczącej rowerów jako sprzeczne z konwencją zgodnie z art. 91 Konstytucji	
--	--	--	---	--

			jest bezskuteczne, i wypełniając wszystkie znamiona przestępstwa z art. 270 KK w związku z art. 115 par. 14 KK może być traktowane nawet jako posługiwanie się sfałszowanym dokumentem, co rażąco narusza konstytucyjne zasady państwa prawa. I to nawet pomijając fakt, że przekład został wydany na podstawie rozporządzenia do dekretu o języku polskim które wraz z samym dekretem wygłosił 9.05.2000, czyli zgodnie z obowiązującymi zasadami konstytucyjnymi wygaśnięcie rozporządzenia usuwa z Dziennika Ustaw także wszystkie akty prawne na jego podstawie w nim opublikowane czyli publikacja przekładu w Dzienniku Ustaw wygasła, czyli prawie od 25 lat w Dzienniku Ustaw takiego dokumentu jak przekład ratyfikowanego i obowiązującego traktatu czyli ustawy (zgodnie z art. 241 i art. 89 Konstytucji) "Konwencja o ruchu drogowym" w języku polskim NIE MA	
29.	Art. 178c § 2 k.k.	Towarzystwo Benderowskie	Wnosimy o wykreślenie z proponowanego art. 178c § 2 Kodeksu karnego słów “w sposób rażąco naruszający zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, zagrażając swoim zachowaniem bezpieczeństwu innej osoby”.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowe dookreślenie jest niezbędne w toku właściwego stosowania przepisów. Aby zachowanie kierującego zostało zakwalifikowane jako brawurowa jazda, o której mowa w art. 178c § 2 k.k., muszą zostać spełnione łącznie trzy warunki:

			Samo przekroczenie prędkości tak rażące jak opisane w projekcie przepisów (o połowę lub dwukrotne) wystarczy do stwierdzenia, że rażąco narusza się zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zagraża bezpieczeństwu innych osób. Tworzenie dodatkowych przesłanek, których zakres nie jest dokładnie określony, spowoduje liczne problemy dowodowe na poziomie procesowym i konieczność przeprowadzania długotrwałego postępowania dowodowego, angażującego organy procesowe. Kodeks karny zna przestępstwa abstrakcyjne z narażenia, a jego wprowadzenie w tym przypadku byłoby tutaj właściwe.	- rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, - przekroczenie dopuszczalnej prędkości co najmniej o połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej, a jeżeli prędkość ta została ograniczona znakiem drogowym, co najmniej dwukrotnie albo co najmniej dwukrotnie na innej drodze publicznej, - stworzenie zagrożenia bezpieczeństwa innej osoby. Ponieważ przesłanka przekroczenia prędkości o daną wartość została wyodrębniona, jej wystąpienie nie będzie wystarczające dla ustalenia znamienia „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa” – konieczne będzie ustalenie spełnienia tej przesłanki na podstawie innych elementów zachowania sprawcy (np. ignorowanie innych znaków poziomych albo pionowych, częste, nieuzasadnione zmienianie pasa jazdy czy prowadzenie pojazdu, który sam z siebie stwarza zagrożenie bezpieczeństwa, np. ze względu na odpadające elementy). Supozycja, iż samo przekroczenie prędkości stanowić będzie zagrożenie bezpieczeństwa nie znajduje uzasadnienia. Podkreślenia wymaga także, iż czyn taki podlega odpowiedzialności na podstawie art. 92a k.w. i jeśli przekroczenie prędkości było o 30 km/h lub więcej możliwe jest
--	--	--	---	---

				wymierzenie grzywny do wysokości 30.000 zł.
30.	Art. 178c § 2 k.k.	Towarzystwo Benderowskie	Wnosimy o dodanie w projektowanym art. 178c § 2 pkt 2 Kodeksu karnego słów “na innej drodze publicznej” słów “lub w strefie zamieszkania”. Strefa zamieszkania nie musi być drogą publiczną (vide art. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym), a rażące przekraczanie prędkości w miejscach, gdzie znajdują się dzieci (i dodatkowo mogą przebywać na całej szerokości drogi) powinno być również penalizowane w ramach kodeksu karnego, jako szczególnie szkodliwe społecznie.	Uwaga nieuwzględniona. Art. 2 pkt 16 p.o.r.d. stanowi, że strefa zamieszkania to obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi. W strefie zamieszkania obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/h, parkowanie dopuszczalne jest jedynie w miejscach wyraźnie do tego wyznaczonych. Piesi mają pierwszeństwo przed pojazdami. Piesi mogą poruszać się całą szerokością drogi, nie mają obowiązku korzystania z chodnika czy pobocza ani poruszania się w kolumnie. Ponadto w strefie tej dzieci do lat 7 nie muszą przebywać pod opieką osoby starszej. Pojazdy opuszczające strefę zamieszkania włączają się do ruchu i mają obowiązek ustąpić pierwszeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego. Elementem dopuszczalnym strefy zamieszkania są także progi zwalniające, które nie muszą być oznaczone pionowymi znakami – J. Kurek, Komentarz do art. 2 p.o.r.d., Nb.

				19, [w:] A. Mezglewski, M. Nowikowska, J. Kurek (red.), PrDrog. Komentarz, Warszawa 2022, Legalis/el. Dodanie postulowanej frazy „lub w strefie zamieszkania” doprowadziłoby do wypaczenia sensu przepisu w zakresie kryminalizowanej prędkości.
31.	Art. 96 § 1 k.w.	Towarzystwo Benderowskie	Wnoszę o wprowadzenie minimalnej kwoty grzywny w art. 96 par. 1 Kodeksu wykroczeń wyłącznie w odniesieniu do pojazdów mechanicznych. Również w tym przepisie powinna być zachowana ta różnica, występująca w przypadku innych przepisów, która jest wynikiem różnej szkodliwości społecznej, wynikającej z różnych skutków ewentualnego wypadku. W przypadku pojazdów niemechanicznych kwota 1000 zł może przewyższać szkodliwość społeczną w danym przypadku.	Uwaga nieuwzględniona. W wypadkach zasługujących na szczególne uwzględnienie sąd może (biorąc pod uwagę charakter i okoliczności czynu lub właściwości i warunki osobiste sprawcy) zastosować nadzwyczajne złagodzenie kary albo odstąpić od wymierzenia kary (art. 39 § 1 k.w.). Nadzwyczajne złagodzenie kary polega w tym przypadku na orzeczeniu kary nagany – P. Poniatowski, Komentarz do art. 96 k.w., Nb. 26, [w:] P. Daniluk (red.), K.w. Komentarz, Warszawa 2023, Legalis/el. Brak jest definicji legalnej pojazdu mechanicznego. SN przyjął, że „pojazdem mechanicznym w ruchu lądowym w rozumieniu przepisów kodeksu karnego jest każdy pojazd drogowy czy szynowy napędzany umieszczonym w nim silnikiem, jak również maszyna samobieżna i motorower. Nie są pojazdami mechanicznymi rowery zaopatrzone w silnik

				Strona 3 z 5 pomocniczy o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm³, które zachowują wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy, umożliwiające ich zwykłą eksploatację jako rowerów” (wyrok SN z 26 czerwca 2007 r., sygn. II KK 98/07). Niemniej, należy pamiętać, że orzecznictwo SN bywa zmienne, a jednocześnie warto zauważyć, że może zdarzyć się, że pewne pojazdy nie są oczywiste w klasyfikacji (np. skuter elektryczny – który nie jest napędzany silnikiem spalinowym). Biorąc pod uwagę powyższe – wprowadzenie postulowanego podziału na pojazdy mechaniczne i niemechaniczne byłoby zbędne.
32.	Art. 96 § 1 k.w.	Towarzystwo Benderowskie	Wnosimy o wprowadzenie minimalnego zagrożenia grzywną również w art. 96 par. 3 Kodeksu wykroczeń w wysokości 1000 zł oraz zagrożenia również fakultatywną karą ograniczenia wolności. Niewskazanie osoby, która kierowała pojazdem, powoduje znaczne utrudnienie postępowania. To, że jest to poważne wykroczenie, które wymaga odpowiedniej reakcji prawnokarnej, świadczy m.in. wyższa kwota mandatów (Art. 96 ust. 1d kpsw: “W postępowaniu mandatowym, w sprawach, o których mowa w art. 96 § 3	Uwaga nieuwzględniona. 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. Nadzwyczajne złagodzenie kary polega w tym przypadku na orzeczeniu kary nagany - P. Poniatowski, Komentarz do art. 96 k.w., Nb. 26, [w:] P. Daniluk (red.), K.w. Komentarz, Warszawa 2023, Legalis/el.

			Kodeksu wykroczeń, można nałożyć grzywnę w wysokości do 8000 zł.”) Zasadne powinno być także wprowadzenie również kary ograniczenia wolności, analogicznie jak w art. 90, na co wskazują przesłanki wskazane w uzasadnieniu wobec tej zmiany. - Brak możliwości orzeczenia przez sąd, w miejsce kary grzywny także kary ograniczenia wolności powoduje, że dopiero na etapie wykonania orzeczonej kary dochodzi do urealnienia sankcji w sensie zobowiązania ukaranego do wykonywania pracy na cel społeczny, często poprzedzone bezskuteczną egzekucją sądową, zmianami na kary zastępcze aresztu lub rozkładaniem grzywny na raty, a następnie odwoływaniem rat. Powodem jest sytuacja materialna ukaranego, którego nie stać na zapłacenie grzywny i jest to oczywiste już w momencie orzekania kary przez sąd, ale nie posiada on możliwości orzeczenia innej sankcji. Należy również dostrzec, że taki stan generuje koszty dla Skarbu Państwa w sprawach, które powinny być szybko załatwiane i wykonywane. Oczekuje się, że ekonomika postępowania w sprawach o to wykroczenie po wprowadzeniu proponowanych zmian ulegnie poprawie - wskazano w uzasadnieniu.	Należy podnieść, że zmiana w art. 96 § 3 k.w. ma jedynie charakter wynikowy (wobec podwyższenia minimalnej wysokości grzywny w art. 96 § 1 i 2 k.w.); wysokość sankcji w art. 96 § 3 k.w. pozostaje bez zmian.
--	--	--	--	---

33.	Art. 65ja ustawy – Prawo o ruchu drogowym	Towarzystwo Benderowskie	Wnosimy o określenie w projektowanym art. 65ja ustawy - Prawo o ruchu drogowym, że chodzi o zgromadzenia pojazdów silnikowych. Ewentualne zgromadzenia innych pojazdów nie powodują konieczności wprowadzania tak daleko idącej ich regulacji, nie wynika ona ze zdiagnozowanych problemów.	Uwaga nieuwzględniona. W myśl art. 2 pkt 31 p.o.r.d. pojazd oznacza środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane, z wyjątkiem urządzenia wspomagającego ruch. Jednocześnie poza pojazdami silnikowymi (art. 2pkt 32 p.o.r.d.) wyróżnia się m.in. pojazd samochodowy (pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego – art. 2 pkt 33 p.o.r.d.) czy np. pojazd wolnobieżny (pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem ciągnika rolniczego – art. 2 pkt 34 p.o.r.d.). Posłużenie się zatem wyłącznie legalną definicją pojazdu silnikowego – proponowaną przez wnioskującego - pozostawałoby bezcelowe w sytuacji występowania legalnych definicji innych pojazdów, które de facto również są swoistymi pojazdami silnikowymi nieobjętymi wprost definicją z art. 2 pkt 32 p.o.r.d..
34.	Art. 65ja ustawy – Prawo o ruchu drogowym	Towarzystwo Benderowskie	Wnosimy o zmianę w projektowanym art. 65ja ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz przewidzenie gromadzenia użytkowników pojazdów silnikowych na	Uwaga nieuwzględniona. Wskazana liczba wydaje się optymalna z punktu widzenia ratio legis ustawy.

			otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 2. Istnieje obawa, że w celu obejścia przepisów ustawy będą organizowane poszczególne zgromadzenia 10 (i mniej) pojazdów. W prawie o zgromadzeniach przyjmuje się, że do jego organizacji wystarczy minimalna liczba osób.	W ramach art. 52 k.w. w § 2 po pkt 2 dodaje się bowiem pkt 2a. Tym samym karze ograniczenia wolności albo grzywny podlegać będzie kto uczestniczy w zgromadzeniu, o którym mowa art. 65ja p.o.r.d., zorganizowanym bez wymaganego zawiadomienia. Ponadto po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu: „kto organizuje zgromadzenie, o którym mowa w § 2 pkt 2a, bez wymaganego zawiadomienia lub przewodniczy takiemu zgromadzeniu - podlega karze graniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 2 000 złotych”. Podkreślenia wymaga bowiem, że nowe przepisy nie zakazują tego rodzaju zgromadzeń (zlotów), a jedynie wymagają wcześniejszego zawiadomienia stosownego organu gminy. Konieczne jest bowiem wprowadzenie rozwiązań umożliwiających sprawowanie nadzoru nad organizacją i przebiegiem takich zgromadzeń.
35.	Art. 65ja ustawy – Prawo o ruchu drogowym	Towarzystwo Benderowskie	Wnosimy o dodanie w projektowanym art. 130a ust. 1b również odwołania do przepisu art. 65ja. W efekcie możliwe będzie usunięcie z drogi na koszt kierującego tym pojazdem w przypadku naruszenia nie tylko zakazu driftu, ale też zakazu zgromadzeń (w tym nielegalnych wyścigów).	Uwaga stała się bezprzedmiotowa na skutek usunięcia przepisu art. 130a p.o.r.d. z projektu.

36.	Nielegalne wyścigi	Będziński Szum Rowerowy	Ustawa ma sankcjonować nielegalne wyścigi poprzez wprowadzenie odpowiednich zmian w Ustawie prd, która w większości reguluje ruch tylko na drogach publicznych, w strefach zamieszkania i strefach ruchu. Tymczasem „driftowanie” jest powszechne też na drogach wewnętrznych, np. parkingach marketów, które często stanowią trasę poruszania się pieszych, a na dodatek zwykle są zlokalizowane w rejonach zurbanizowanych lub chociaż dostatecznie gęsto zamieszkanych, zatem proceder ten szczególnie naraża mieszkańców na hałas. W związku z tym wnioskujemy o wprowadzenie stosownego zakazu „driftowania” także poza drogami publicznymi (mamy nadzieję, że regulację da się wprowadzić np. przez analogię do art. 98 kw, który dotyczy bezpieczeństwa ruchu na drogach wewnętrznych).	Uwaga nieuwzględniona. Obecna propozycja pozostaje wystarczająca dla osiągnięcia celów ustawy. Autor uwagi nie uzasadnia potrzeby wprowadzenia takiej zmiany do projektu.
37.	Art. 86b k.w.	Będziński Szum Rowerowy	Wnioskujemy o wprowadzenie regulacji pozwalających na karanie jazdy wzdłuż po drodze dla pieszych (art. 86b par. 1 kw) także wtedy, gdy sam fakt jazdy nie został bezpośrednio stwierdzony, ale jego wystąpienie jest oczywiste (np. gdy samochód stoi w miejscu oddzielonym od jezdni słupkami – oczywistym jest, że wjazd wiązał się z jazdą wzdłuż po drodze	Uwaga nieuwzględniona. Projektowana ustawa dotyczy poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym (co wskazano w nazwie projektu ustawy), a nie ruchu pieszego czy rowerowego.

			dla pieszych). Obecnie w przypadku, gdy zostanie stwierdzony postój (bez wjazdu) samochodu na drodze dla pieszych w takim miejscu, funkcjonariusze mogą polegać tylko na przepisach dotyczących naruszenia parkowania na drodze dla pieszych, podczas gdy doszło do dużo poważniejszego wykroczenia, jakim jest jazda wzdłuż drogi dla pieszych.	
38.	Art.78 par. 4	Będziński Szum Rowerowy	Wnioskujemy o uszczegółowienie regulacji nakazujących wskazanie prowadzącego pojazd także do przypadku, gdy prowadzący pojazd mógł być osobą najbliższą. Według naszej wiedzy obecnie sytuacja prawna jest niejasna: Ustawa prd w art. 78 par. 4 nakazuje wskazać kierującego zawsze, jednak może występować niejasność czy obowiązek ten dotyczy także osoby najbliższej, w związku z regulacjami wynikającymi z prawa karnego. Tymczasem rodzi to często wykorzystywane pole do nadużyć, gdy właściciel pojazdu nie wskazuje prowadzącego pojazd, stwierdzając (zgodnie z prawdą lub nie), że była to osoba mu najbliższa.	Uwaga nie dotyczy projektowanych przepisów
39.	Art. 24 ust. 2 p.r.d.	Będziński Szum Rowerowy	Zgodnie z art. 24 ust. 2 Ustawy prd wyprzedzanie rowerzysty jest możliwe w odległości co najmniej 1 m. Wnioskujemy o modyfikację tej odległości do 1,5 m. Rowerzyści są nie tylko niechronionymi	Uwaga nie dotyczy projektowanych przepisów.

			użytkownikami ruchu drogowego. Również obowiązują ich przepisy o konieczności poruszania się możliwie blisko prawej krawędzi jezdni, która jest przestrzenią częstej obecności studzienek kanalizacji burzowej, zanieczyszczeń pyłowych (piasku), kolein i innych niebezpiecznych elementów. Rowerzysta musi mieć zapewnione pole manewru w celu ich ominięcia, również podczas bycia wyprzedzanym. Regulacja nie powinna wpłynąć negatywnie na płynność ruchu, ponieważ wyprzedzenie rowerzysty i tak w praktyce – nawet przy obecnych regulacjach – prawie zawsze wymaga zjazdu wyprzedzającego pojazdu na sąsiedni pas.	
a.	art. 178c par. 2 k.k.	Będziński Szum Rowerowy	W art. 1 pkt 9 konsultowana Ustawa ma wprowadzić nowe zapisy w Ustawie kk w formie art. 178c par. 2, który za dwukrotne (lub o połowę na niektórych drogach) przekroczenie prędkości oraz rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa przewiduje odpowiedzialność karną. Wnioskujemy, aby odpowiedzialność ta obowiązywała już za samo tak znaczące przekroczenie prędkości, ponieważ samo takie działanie stanowi poważne zagrożenie bezpieczeństwa i ewidentnie jest procederem, który musi nastąpić z premedytacją, a nie „przez nieuwagę”.	Uwaga nieuwzględniona. W ramach projektowanej nowelizacji w k.k. zostanie stypizowane przestępstwo organizowania lub prowadzenia nielegalnego wyścigu samochodowego lub prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu samochodowym (art. 178c k.k.), co będzie zagrożone karą pozbawienia wolności od trzech miesięcy do lat 5 (obecnie tego rodzaju zagrożenie ustawowe występuje m.in. w zakresie takich przestępstw jak np. nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka, pozbawienie człowieka wolności w typie podstawowym,

				przygotowanie do dopuszczenia się handlu ludźmi, kazirodztwo, nieumyślne spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, ucieczka przed pościgiem prowadzonym przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, pełnienie czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego).
40.	Art. 43a k.k.	Prokuratura Regionalna w Lublinie	Odnosnie do art. 1 pkt 2 lit. b projektu zakładającego dodanie § 2a w art. 43a kk – podwyższającego minimalną wysokość świadczenia pieniężnego wymienionego w art. 39 pkt 7 kk do kwoty 10 000 złotych w przypadku skazania sprawcy przestępstwa z art. 244 kk, jeżeli czyn polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych – należy ocenić jako niepoprawny zabieg legislacyjny, ponieważ już obowiązujący § 3 art. 43a kk przewiduje obligatoryjne jest orzeczenie świadczenia pieniężnego w wysokości co najmniej 10 000 złotych, w przypadku skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 178a § 4,	Uwaga uwzględniona.

			art. 202 § 3, 4 lub 4a, art. 258 § 2, 3 lub 4, art. 263 § 1. Dlatego wystarczająca będzie zmiana § 3 art. 43a kk polegająca na uzupełnieniu katalogu przestępstw wskazanych w tym przepisie o przestępstwo określone w „art. 244 kk, jeżeli czyn polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych”.	
41.	Art. 44b k.k.	Prokuratura Regionalna w Lublinie	Odnosnie do art. 1 pkt 3 lit. a i lit. b projektu zakładającego nadanie nowego brzmienia § 1 oraz dodanie § 1a w art. 44b kk w zakresie określenia katalogu przestępstw, za które można orzec bądź orzeka się przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę poprzez wymienienie m.in. przestępstwa określonego w art. 178 § 1 lub § 1a kk – należy ocenić jako powielenie błędnych poglądów, że art. 178 § 1 lub § 1a kk stanowi typ kwalifikowany czynu zabronionego. W doktrynie prezentowano poglądy (K. Buchała, Przestępstwa i wykroczenia..., s. 265; K. Buchała, A. Zoll, Kodeks karny. Część ogólna, t. 1, Komentarz do art. 1-116 Kodeksu karnego, Kraków 1998, s. 483-484), że art. 178 kk należy traktować jako przepis określający typ kwalifikowany przestępstw w nim wymienionych. Nie zyskały one aprobaty w praktyce, w tym w orzecznictwie Sądu	Uwaga uwzględniona.

			Najwyższego (uchwała SN z 16 marca 1999 r., sygn. I KZP 4/99 - LEX nr 35545, uchwała SN z 13 maja 1999 r., I KZP 16/99 - LEX nr 82291, postanowienie SN z 28 czerwca 2006 r., II KK 285/05 – LEX nr 193050, postanowienie SN z 19 lipca 2006 r., III KK 139/06 - LEX nr 193078, wyrok SN z 4 sierpnia 2010 r., III KK 5/10, LEX nr 603781). Wprawdzie ustawą z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2600) znamiona kwalifikujące: popełnienie czynu w stanie nietrzeźwości, popełnienie czynu pod wpływem środka odurzającego lub ucieczkę (zbiegnięcie) z miejsca zdarzenia, uzupełniono o wprowadzenie się w stan odurzenia po popełnieniu czynu, a przed zbadaniem zawartości środka w organizmie, a także określono surowsze zagrożenie karą co mogłoby sugerować, że intencją ustawodawcy było utworzenie typów kwalifikowanych. Jednak trafne zapatrywania i argumenty przywołane w chociażby uzasadnieniu uchwały z 16 marca 1999 r., I KZP 4/99 wskazujące, że warunkiem niezbędnym do uznania, że przepis wprowadza kwalifikowany typ przestępstwa, jest oznaczenie w nim odrębnej i samoistnej sankcji karnej. Zauważono, że użyte w art. 178 § 1 kk	
--	--	--	--	--

			sformułowanie o orzekaniu kary za przestępstwo jest odniesione do przestępstwa zakwalifikowanego z jednego z przepisów wymienionych w części pierwszej, przeanalizowane poprzez zasady techniki legislacyjnej (obecnie: rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie Zasad techniki prawodawczej (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 283)), prowadzi do przekonania, że art. 178 § 1 kk nie tworzy typów kwalifikowanych czynów zabronionych, ale stanowi instytucję nadzwyczajnego obostrzenia kary wobec sprawcy jednego z przestępstw wymienionych w jego dyspozycji, ponieważ niezbędny warunek uznania, że przepis wprowadza kwalifikowany typ przestępstwa, spełniony jest gdy sankcja karna w przepisie karnym jest określona bez odsyłania do innych przepisów karnych. Odesłanie jest dopuszczalne tylko w przepisach bezpośrednio po sobie następujących, poprzez użycie w drugim przepisie zwrotu: „Tej samej karze podlega, kto ...” (§ 78 ust. 1 i 2 zasad techniki prawodawczej). Przytoczone zapatrywania należy podzielić w odniesieniu do obecnie obowiązującego brzmienia art. 178 § 1 i § 1a kk, co przekonuje, że przepis ten nie	
--	--	--	--	--

			tworzy typów kwalifikowanych czynów zabronionych, ale stanowi instytucję nadzwyczajnego obostrzenia kary. Trafność tego poglądu znajduje wsparcie w dotychczasowej praktyce rozstrzygania spraw osób oskarżonych o czyny kwalifikowane m.in. z art. 177 § 2 kk w zw. z art. 178 § 1 lub 1a kk przez sądy rejonowe jako sądy I instancji. Przyjęcie za prawidłowy poglądu odmiennego, nakazywałoby uznanie przestępstw popełnionych w warunkach określonych w art. 178 § 1 i § 1a kk za zbrodnie, co determinowałoby właściwość rzeczową sądów okręgowych jako sądów I instancji (art. 25 § 1 pkt 1 kpk). Uwzględnienie przytoczonych zapatrywań powoduje, że niezbędne jest przeredagowanie katalogu przestępstw zagrożonych przepadkiem pojazdu mechanicznego. Wydaje się, że brzmienie projektowanego § 1 w art. 44b kk: „W razie skazania za przestępstwo określone w art. 178a § 1 lub 4, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a także wobec sprawcy określonego w art. 178 § 1 bądź § 1a, sąd może orzec przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub	
--	--	--	---	--

			powietrznym.” nie będzie skutkowało wątpliwościami prawnymi odnośnie do przestępstw zagrożonych tym środkiem karnym. Natomiast w projektowanym § 1a w art. 44b kk zbędne jest także wskazywanie sprawcy przestępstwa z art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, ponieważ jest już ujęty w art. 178 § 1 lub § 1a (brzmienie określone w art. 1 pkt 7 lit. a projektu ustawy). Niezależnie od podniesionych uwag należy zauważyć, że kierunek projektowanych zmian w zakresie dotyczącym obligatoryjnego przepadku pojazdu mechanicznego nie musi przynieść oczekiwanych efektów. Poza podnoszonymi poprzednio argumentami środowiska prawniczego wskazującymi na poważne zastrzeżenia konstytucyjne, zwrócić należy uwagę, że okoliczność skutkująca obligatoryjnym przepadkiem pojazdu – określony poziom nietrzeźwości sprawcy – może skłaniać sprawców takich przestępstw do podejmowania działań uniemożliwiających przeprowadzenie badania trzeźwości, także w kontekście brzmienia projektowanego § 5 art. 44b kk. Istnieje ryzyko, że sprawca przestępstwa zagrożonego obligatoryjnym przepadkiem pojazdu, uświadamiając sobie konsekwencje wynikające z ustawowych	
--	--	--	--	--

			zagrożeń karą i środkami karnymi, może uznać, że ucieczka (zbiegnięcie) z miejsca wypadku, dodatkowe spożycie alkoholu po zdarzeniu, a przed badaniem - uniemożliwiające w aspekcie dowodowym ustalenie stopnia nietrzeźwości, a także zbycie pojazdu, doprowadzą do korzystniejszej sytuacji procesowej z punktu widzenia grożących mu konsekwencji. Rezultatem tego mogą być częstsze ucieczki z miejsca zdarzenia sprawców poważnych wypadków drogowych.	
42.	art. § 1a art. 44b kk	Prokuratura Regionalna w Lublinie	Należy także dostrzec różnicę, o charakterze redakcyjnym, w sposobie określenia stanu nietrzeźwości jako warunku obligatoryjnego przepadku pojazdu mechanicznego w projektowanym § 1a art. 44b kk, w porównaniu z definicją legalną z art. 115 § 16 kk. Projektowane zmiany posługują się definicją zawartą art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (tekst jedn.: Dz. U. z 2023 r. poz. 2151), która redakcyjnie odbiega od definicji stanu nietrzeźwości z art. 115 § 16 kk. Wydaje się, że projektowanemu § 1a w art. 44b kk należałoby nadać brzmienie: „W razie skazania za przestępstwo określone w art. 178a § 1 lub 4, a także	Uwaga uwzględniona.

			wobec sprawcy określonego w art. 178 § 1 bądź § 1a, jeśli zawartość alkoholu we krwi sprawcy przestępstwa wynosiła co najmniej 1,5 promila albo zawartość alkoholu w 1 dm ³ wydychanego powietrza przekroczyła 0,75 mg sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami.”	
43.	Art. 115 § 26 k.k.	Prokuratura Regionalna w Lublinie	Odnośnie do art. 1 pkt 5 projektu wprowadzającego § 26 w art. 115 kk definiującego pojęcie „nielegalnego wyścigu samochodowego”, zauważyć należy, że projektowana zmiana może naruszać § 8 ust. 1 oraz § 76 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 283). Zgodnie z przywołanymi przepisami w ustawie należy posługiwać się poprawnymi wyrażeniami językowymi (określeniami) w ich podstawowym i powszechnie przyjętym znaczeniu, a w przepisach karnych nie używa się określeń „bezprawnie”, „świadomie” i im podobnych. Podstawowe i powszechnie przyjęte znaczenie słowa samochód oznacza	Uwaga częściowo uwzględniona. Projektowane brzmienie przepisu będzie bardziej zrozumiałe dla przeciętnego odbiorcy. W ramach definicji przewidzianej w art. 115 § 26 k.k. przyjęto określenie „wyścig pojazdów”, „mechanicznych”.

			pojazd na kołach napędzany silnikiem, służący do przewozu osób lub ładunków, powszechnie przyjmuje się, że samochód posiada nadwozie, które odróżnia go od motocykla, dlatego pojęcie nielegalnego wyścigu samochodowego może być w powszechnym odczuciu mylące. Z tożsamych powodów w odbiorze powszechnym może być niezrozumiały projektowany § 26 pkt 2 art. 115 kk, według którego wyścigiem jest tzw. drift. Dlatego rozważenia wymaga rezygnacja ze słowa „nielegalny” oraz wprowadzenie dwóch odrębnych pojęć np. wyścigu ulicznego oraz driftu ulicznego. W definicjach należałoby rozważyć wskazanie, że chodzi o zdarzenia, które odbywają się poza terenem przeznaczonym do uprawiania sportów motorowych, a jednocześnie zrezygnować z braku zezwolenia jako okoliczności definiującej nielegalność. Uwzględnienie uwag wymagałoby stosownych zmian tych projektowanych przepisów, które posługują się pojęciem „nielegalnego wyścigu samochodowego”.	
44.	Art.178c k.k.	Prokuratura Regionalna w Lublinie	Odnosnie do art. 1 pkt 9 projektu wprowadzającego art. 178c określający nowe typy przestępstw drogowych – należy zauważyć, że ich treść, nieostre znamiona ustawowe, penalizacja przygotowania czynu z art. 178c § 1 mogą	Uwaga nieuwzględniona. Projektowane brzmienie przepisów pozostaje wystarczające. W ramach projektowanej nowelizacji w k.k. zostanie stypizowane przestępstwo

			przewodzić do kryminalizacji znacznie liczniejszych niż zamierzone zachowań.	organizowania lub prowadzenia nielegalnego wyścigu samochodowego lub prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu samochodowym (art. 178c k.k.), co będzie zagrożone karą pozbawienia wolności od trzech miesięcy do lat 5 (obecnie tego rodzaju zagrożenie ustawowe występuje m.in. w zakresie takich przestępstw jak np. nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka, pozbawienie człowieka wolności w typie podstawowym, przygotowanie do dopuszczenia się handlu ludźmi, kazirodztwo, nieumyślne spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, ucieczka przed pościgiem prowadzonym przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, pełnienie czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego). Analogiczną karą będzie obwarowane prowadzenie samochodu poza kontekstem nielegalnego wyścigu, ale w sposób brawurowy, rażąco naruszający przepisy o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Aby zachowanie kierującego zostało natomiast
--	--	--	---	--

				zakwalifikowane jako brawurowa jazda, o której mowa w projektowanym art. 178c § 2 k.k., muszą zostać spełnione łącznie trzy warunki: rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, przekroczenie dopuszczalnej prędkości co najmniej o połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej, a jeżeli prędkość ta została ograniczona znakiem drogowym, co najmniej dwukrotnie albo co najmniej dwukrotnie na innej drodze publicznej oraz stworzenie zagrożenia bezpieczeństwa innej osoby. Ponieważ przesłanka przekroczenia prędkości o daną wartość została wyodrębniona, jej wystąpienie nie będzie wystarczające dla ustalenia znamienia „rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa” – konieczne będzie ustalenie spełnienia tej przesłanki na podstawie innych elementów zachowania sprawcy (np. ignorowanie innych znaków poziomych albo pionowych, częste, nieuzasadnione zmienianie pasa jazdy czy prowadzenie pojazdu, który sam z siebie stwarza zagrożenie bezpieczeństwa, np. ze względu na odpadające elementy).
45.	Art. 42 § 3 k.p.k.	Instytut Transportu Samochodowego	Zakaz dożywotni nie rozwiązuje problemu prowadzenia pojazdu bez uprawnień. Jeżeli osoba prowadziła pojazd pomimo tymczasowego zakazu to przy dożywotnim zakazie występuje duże zagrożenie, że będzie nadal prowadzić	Uwaga nieuwzględniona. Zmianie ulec ma treść art. 42 § 3 k.k. (częściowe przeniesienie treści normatywnej dotyczącej obligatoryjnego orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów w zakresie art. 244

			pojazd i tym sposobem nie wyeliminujemy tej osoby z ruchu. Kara wysoka (np.10 lat) ale dająca szanse na odzyskanie uprawnień, przy wsparciu kursami reedukacyjnymi, może motywować do zmiany zachowań.	k.k. z art. 42 § 1a do art. 42 § 3 k.k.). W efekcie, w przypadku popełnienia przestępstwa z art. 244 k.k., jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, sąd obligatoryjnie orzekać będzie nie czasowy, a dożywotni zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych. Projektowana ustawa ma służyć poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i jest to jeden z kilku przepisów mających oddziaływać prewencyjnie na potencjalnych sprawców.
46.	Art. 42 § 3 k.p.k.	Instytut Transportu Samochodowego	Co mieści się w określeniu "wyjątkowy wypadek". Powinna być zdefiniowana lista takich uzasadnionych okoliczności.	Uwaga nieuwzględniona. Sąd będzie mógł odstąpić od orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Warto podnieść, że w swej istocie obligatoryjność ma charakter względny, bowiem w sytuacji, gdy zachodzi wyjątkowy wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami, sąd może odstąpić od obowiązku orzeczenia zakazu prowadzenia pojazdów. Warto podnieść, że w wyroku SN wydanym 17 marca 2022 r. w sprawie o sygn. III KK 234/21 zaznaczono, że zastosowanie przez ustawodawcę podwójnego kwantyfikatora podkreśla wyjątkowość odstąpienia od orzeczenia. Nie ma

				legalnego ani zamkniętego katalogu "wyjątkowych wypadków, uzasadnionych szczególnymi okolicznościami", wpływających na odstąpienie, zaś ocena, czy w realiach konkretnej sprawy można mówić o wyjątkowym wypadku, należy do swobodnej oceny sądu. Tego typu argumentacja została następnie przyjęta w szeregu orzeczeń sądów powszechnych (m.in. wyrok SO w Bydgoszczy z 21 kwietnia 2023 r., sygn. IV Ka 231/23, wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 19 stycznia 2024 r., sygn. IV Ka 542/23, wyrok SO w Siedlcach z 17 maja 2024 r., sygn. II Ka 209/24, wyrok SR w Bełchatowie z 5 kwietnia 2024 r., sygn. II K 70/24) i w istotny sposób wpływa na optykę przedmiotowego zagadnienia.
47.	Art. 44b § 5 k.p.k.	Instytut Transportu Samochodowego	Ta zmiana nie likwiduje nierówności kary. Inaczej są karani właściciele pojazdów a inaczej osoby nie będące właścicielem pojazdu.	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca proponuje bowiem zrezygnowanie z systemu orzekania równowartości badania przyczyny niemożności, zastępując go prostszą i bardziej sprawiedliwą nawiązką na rzecz Skarbu Państwa, której wysokość sąd będzie mógł określić biorąc pod uwagę całokształt okoliczności czynu.
48.	Art. 102 ust. 1 pkt 4 u.o. k.p.	Instytut Transportu Samochodowego	Ten przepis powinien dotyczyć wszystkich dróg publicznych (w tym autostrad i dróg ekspresowych). W KK art. 178c § 2 (str.5) przewidziano kary za	Uwaga nieuwzględniona. Aktualne brzmienie przepisu jest optymalne.

			przekroczenie prędkości o co najmniej połowę na autostradach i drogach ekspresowych i co najmniej dwukrotnie na innej drodze publicznej. Czyli kary KK dotyczą wszystkich dróg publicznych a w Ustawie o kierujących nie dotyczą autostrad i dróg ekspresowych i innych dróg dwujezdniowych. Jednolitość rozwiązań prawnych ułatwia ich respektowanie.	
49.	Uwaga ogólna	Prezes Sądu Apelacyjnego w Krakowie	projekt ustawy z dnia 6 lutego 2025 r. należy ocenić w sposób jednoznacznie krytyczny, w szczególności w zakresie proponowanych zmian w Kodeksie karnym. Niestety nie można oprzeć się wrażeniu, że ustawodawca w dalszym ciągu uprawia tzw. populizm penalny bazując na nastrojach społecznych związanych z mającymi miejsce w ostatnim czasie nagłośnionymi medialnie zdarzeniami związanymi z naruszeniem reguł ostrożności w ruchu drogowym. Tymczasem podkreślić należy, że taka polityka punitwna nie przyniesie oczekiwanych rezultatów, to jest – jak pokazują statystyki - w żaden sposób nie wpłynie na zmniejszenie ilości popełnianych przestępstw, w tym przypadku dotyczących bezpieczeństwa w ruchu lądowym, bowiem to nie surowość kary, a jej nieuchronności, a więc skuteczność wykrycia sprawcy i	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga o charakterze ogólnym, kierunkowym. Warto podnieść, że przejawem populizmu penalnego byłoby właśnie wprowadzenie tzw. zabójstwa drogowego. Warto zauważyć, że w polskim k.k. nie wyróżnia się obecnie przepisu, mocą którego nadawano by zabójstwu drogowemu status kwalifikowanej postaci zabójstwa człowieka. Brak takiego przepisu w k.k. sprawia, że zabójstwo drogowe, rozumiane jako intencjonalne spowodowanie śmierci człowieka wywołane prowadzeniem pojazdu mechanicznego w ruchu lądowym, jest w polskim prawie karnym zachowaniem kwalifikowanym na zasadach ogólnych. Sprawca podlega zatem w typie podstawowym karze pozbawienia wolności od 10 do 30 lat albo dożywotniemu pozbawieniu wolności, zaś

			wykonania kary wpływa na zmniejszenie liczby przestępstw.	w typie kwalifikowanym – np. jeśli jednym czynem zabija więcej niż jedną osobę – karze od 15 do 30 lat pozbawienia wolności albo dożywotniego pozbawienia wolności. Już obecnie kary przewidziane przez k.k. za spowodowanie wypadku drogowego (czy katastrofy w ruchu lądowym) są wysokie. Należy podkreślić, że wypadek ze skutkiem śmiertelnym grozi kara do 8 lat pozbawienia wolności (zaś za spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym ze skutkiem śmiertelnym grozi kara do 15 lat). Natomiast gdy sprawca prowadził pojazd w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia lub spożywał alkohol lub zażywał środek odurzający po popełnieniu czynu, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego, sąd orzeka karę pozbawienia wolności nie niższą niż 5 lat, do 20 lat pozbawienia wolności (przy czym za spowodowanie katastrofy ww. warunkach grozi kara do 30 lat pozbawienia wolności). Sanckje karne zwłaszcza wobec sprawców wypadków będących w stanie nietrzeźwości lub którzy zbiegli z miejsca wypadku, przekraczają kary przewidziane za
--	--	--	--	---

				zabójstwo drogowe np. w prawie włoskim. W art. 177 dodaje się § 2a k.k., który stanowi, że jeśli sprawca dopuszcza się czynu określonego w § 2 (wypadek ze skutkiem w postaci śmierci innej osoby albo ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu) uczestnicząc w nielegalnym wyścigu samochodowym, albo w warunkach określonych w art. 178c § 2, albo naruszając środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 (zakaz prowadzenia pojazdów), podlega karze od roku do 10 lat pozbawienia wolności. Przepis ten posiada charakter dostosowawczy w związku z m.in. nowym przestępstwem organizowania lub prowadzenia nielegalnego wyścigu samochodowego lub prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu samochodowym. Za podwyższeniem sankcji w tych przypadkach przemawia umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Przepis ten przewiduje również podwyższenie sankcji za spowodowanie wypadku w czasie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów – przepis ten jest konieczny dla zapewnienia realizacji celów projektowanej ustawy.
--	--	--	--	---

50.	Art. 43a § 2 i 2a k.p.k i 178a § 1a k.k.	Prezes Sądu Apelacyjnego w Krakowie	Sędziowie z niepokojem obserwują mające miejsce od kilku lat reformy wymiaru sprawiedliwości, które w sposób nader kazuistyczny - co jest bardzo szkodliwe w prawie, szczególnie w prawie karnym - typizują czyny zabronione oraz coraz bardziej ograniczają sędziowski wymiar kary, a tym samym swobodę w sprawowaniu wymiaru sprawiedliwości, wprowadzając szereg środków karnych o charakterze obligatoryjnym, określając jednocześnie wysokie dolne granice środków o charakterze finansowym, jak w art. 43a § 2 i 2a k.k., czy kary jak w art. 178 § 1a k.k., w nieuzasadniony sposób ograniczając władzę sądowniczą na etapie wymiaru kary.	Uwaga nieuwzględniona. Sąd będzie mógł odstąpić od orzeczenia przypadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami (projektowany art. 44b § 1a k.k.). Warto podnieść, że w swej istocie obligatoryjność ma charakter względny, bowiem w sytuacji, gdy zachodzi wyjątkowy wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami, sąd może odstąpić od obowiązku orzeczenia przypadku. Warto podnieść, że w wyroku SN wydanym 17 marca 2022 r. w sprawie o sygn. III KK 234/21 zaznaczono, że zastosowanie przez ustawodawcę podwójnego kwantyfikatora podkreśla wyjątkowość odstąpienia od orzeczenia. Nie ma legalnego ani zamkniętego katalogu "wyjątkowych wypadków, uzasadnionych szczególnymi okolicznościami", wpływających na odstąpienie, zaś ocena, czy w realiach konkretnej sprawy można mówić o wyjątkowym wypadku, należy do swobodnej oceny sądu. Tego typu argumentacja została następnie przyjęta w szeregu orzeczeń sądów powszechnych (m.in. wyrok SO w Bydgoszczy z 21 kwietnia 2023 r., sygn. IV Ka 231/23, wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 19 stycznia 2024 r., sygn. IV Ka 542/23, wyrok SO w Siedlcach z 17 maja 2024 r.,
-----	--	-------------------------------------	---	---

				sygn. II Ka 209/24, wyrok SR w Bełchatowie z 5 kwietnia 2024 r., sygn. II K 70/24) i w istotny sposób wpływa na optykę przedmiotowego zagadnienia.
51.	Art. 44b k.k.	Prezes Sądu Apelacyjnego w Krakowie	Odnosząc się zaś do zmiany art. 44b k.k. to postulować należy zmianę wprowadzającą fakultatywność orzekania tego środka i bez granicy stężenia alkoholu w organizmie, bowiem to również prowadzi do nadmiernej kazuistyki i ogranicza sędziowski wymiar kary.	Uwaga nieuwzględniona. Sąd będzie mógł odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami (projektowany art. 44b § 1a k.k.). Warto podnieść, że w swej istocie obligatoryjność ma charakter względny, bowiem w sytuacji, gdy zachodzi wyjątkowy wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami, sąd może odstąpić od obowiązku orzeczenia przepadku. Warto podnieść, że w wyroku SN wydanym 17 marca 2022 r. w sprawie o sygn. III KK 234/21 zaznaczono, że zastosowanie przez ustawodawcę podwójnego kwantyfikatora podkreśla wyjątkowość odstąpienia od orzeczenia. Nie ma legalnego ani zamkniętego katalogu "wyjątkowych wypadków, uzasadnionych szczególnymi okolicznościami", wpływających na odstąpienie, zaś ocena, czy w realiach konkretnej sprawy można mówić o wyjątkowym wypadku, należy do swobodnej oceny sądu. Tego typu argumentacja została następnie przyjęta w szeregu orzeczeń sądów powszechnych

				(m.in. wyrok SO w Bydgoszczy z 21 kwietnia 2023 r., sygn. IV Ka 231/23, wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 19 stycznia 2024 r., sygn. IV Ka 542/23, wyrok SO w Siedlcach z 17 maja 2024 r., sygn. II Ka 209/24, wyrok SR w Bełchatowie z 5 kwietnia 2024 r., sygn. II K 70/24) i w istotny sposób wpływa na optykę przedmiotowego zagadnienia.
52.	Uwaga ogólna	Prezes Sądu Apelacyjnego w Krakowie	Podzielam to stanowisko w zakresie, w jakim wskazuje na zbyt kazuistyczne uregulowania, które w praktyce sądowej będą powodowały szereg problemów orzeczniczych. Dostrzegam też, że większy nacisk winno położyć się na usuwanie problemów powodujących wchodzenie w konflikt z prawem jak wzmożenie czynności związanych z leczeniem odwykowym bez zgody, czy też koniecznością ustalania w sprawach dotyczących prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie nietrzeźwości na obligatoryjną konieczność prowadzenia czynności (opinie biegłych, dane z gminnych komisji przeciwdziałania alkoholizmowi), czy sprawca nie jest osobą uzależnioną, a w takim wypadku obligatoryjne orzeczenie obowiązku leczenia (np. na kształt środka zabezpieczającego) z możliwością wówczas łagodzenia kary (środka karnego) w razie	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio projektowanych przepisów; k.k.w. pozostaje poza zakresem nowelizacji.

			odbycia takiej terapii (modyfikacji powinien w tym zakresie ulec art. 84§2 k.k.). Wreszcie podkreślenia wymaga, że dalsze zaostrzanie karalności tego typu przestępstw – bez rozwiązania problemów wywołujących tę kategorię spraw jak np. właśnie kwestia uzależnienia poprzez np. obligatoryjne leczenie odwykowe, zakaz sprzedaży alkoholu na stacjach benzynowych zwłaszcza w godzinach wieczorno-nocnych, wprowadzenie konieczności wyposażania aut w analizator oddechu – spowoduje znaczący wzrost ilości osadzonych.	
53.	Uwaga ogólna	Prezes Sądu Apelacyjnego w Krakowie	W projekcie zmian nie wskazano, czy były prowadzone jakiekolwiek badania statystyczne wskazujące na to, że poprzednie zmiany legislacyjne (zaostrzenie kar) wpłynęły znacząco na zmniejszenie tego typu zdarzeń o charakterze przestępczym (albo wykroczeniowym), a także np. jaka była powrotność do przestępstwa tego samego rodzaju w przypadku sprawców, którym sądy udzieliły zgody na odbywanie kary w systemie SDE lub udzieliły warunkowego przedterminowego zwolnienia przy nałożeniu obowiązku poddania się terapii przeciwalkoholowej, a więc czy zmiany te były skuteczne (z czego można	Uwaga nieuwzględniona. W ocenie skutków regulacji (s. 1-3, 9-10) przedstawiono szereg danych statycznych wskazujących na istnienie problemu w obszarze bezpieczeństwa w ruchu drogowym i potrzebę wprowadzenia przedmiotowych przepisów. Ponadto przewiduje się ewaluację projektu w ciągu dwóch lat od wejścia w życie, która obejmie ewidencjonowanie liczby konkretnych spraw (nowe symbole), liczby wypadków drogowych, liczby kierowców łamiących zakaz prowadzenia pojazdów oraz liczby nielegalnych wyścigów. Pozwoliłoby to na ocenę skuteczności proponowanych

			wnioskować co do skuteczności aktualnej nowelizacji).	rozwiązań, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ewentualne zmonitorowanie potrzeb kadrowych
54.	Art. 43a § 2 k.k.	Prokuratura Okręgowa we Włocławku	W art. 43a § 2 kk uzasadnione wydaje się dodanie również przestępstwa z art. 180a kk jako czynu, za który winno się orzekać świadczenie pieniężne na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości 5000 zł.	Uwaga nieuwzględniona. Obecne brzmienie przepisu jest wystarczające dla osiągnięcia celów projektowanej ustawy.
55.	Art. 115 § 26 k.k.	Prokuratura Okręgowa we Włocławku	Definicja nielegalnego wyścigu samochodowego jest nieprecyzyjna, co będzie mieć wpływ na znaczne trudności w odpowiednim kwalifikowaniu sytuacji, gdy do wyścigu między dwoma kierującymi doszło nagle, bez wcześniejszego uzgodnienia np. po ruszeniu sprzed sygnalizacji świetlnej bez uprzedniego określenia przez nich odcinka na jakim rywalizacja będzie między nimi trwała.	Uwaga nieuwzględniona. Brzmienie przepisu jest precyzyjne; ustalenie zaś okoliczności faktycznych i subsumpcja należeć będzie każdorazowo do niezależnego sądu i niezawisłego sędziego.
56.	Uwaga ogólna	Prokuratura Regionalna w Gdańsku	Należy zwrócić uwagę na kwestie związane ze wstępną oraz okresową weryfikacją kandydatów na kierowców, w tym kierowców zawodowych, a także nadzorem nad spełnianiem przez nich warunków do prowadzenia pojazdów. Badania psychologiczne i lekarskie na etapie ubiegania się o uzyskanie uprawnień do prowadzenia pojazdów, uzyskanie kwalifikacji zawodowych a także w ramach badań okresowych,	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga nie dotyczy bezpośrednio projektowanych przepisów i pozostaje poza zakresem nowelizacji.

			prowadzone są na podstawie art. 75 pkt 1-5 oraz art. 82-84 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, a także na podstawie art. 299 § 4 (ew. art. 43 pkt 2) ustawy Kodeks pracy, art. 39j ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w odniesieniu do kierowców niezawodowych, a także wykonujących krajowy i międzynarodowy przewóz drogowy. W Prokuraturze Okręgowej w Gdańsku w ramach jednego postępowania przygotowawczego ujawniono fakt uzyskania uprawnień do prowadzenia pojazdów, w tym kwalifikacji zawodowych do wykonywania przewozów w transporcie krajowym i międzynarodowym, uprawniających do prowadzenia pojazdów ciężarowych z ładunkami niebezpiecznymi w charakterze kierowcy zawodowego przez: 1) osobę częściowo ubezwłasnowolnioną, 2) osobę cierpiącą na aktywną formę epilepsji leczoną farmakologicznie. Podczas badań lekarskich w charakterze kandydatów na kierowców osoby te - pomimo zobowiązania na podstawie art. 78 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami do złożenia pod rygorem odpowiedzialności karnej z art. 233 § 1 i 6 kk rzetelnego oświadczenia o swoim stanie zdrowia i leczeniu, w tym	
--	--	--	---	--

			ujawnienia okoliczności związanych z leczeniem psychiatrycznym, w poradni epilepsji, poradni snu itd. - złożyły fałszywe oświadczenia w tym zakresie. Po uzyskaniu uprawnień, praktycznie nie istnieje szansa (do chwili wypadku) weryfikacji prawdziwości złożonego w tym trybie oświadczenia. Z ustalonej przez prokuraturę praktyki wynika, że psycholog i lekarz prowadzący badania kandydata na kierowcę, nie jest w stanie ujawnić istnienia szeregu zaburzeń i schorzeń, na jakie cierpieć mogą kandydaci, w tym np. w razie istnienia zaburzeń o okresowo zmiennym nasileniu (np. schizofrenia, choroba dwubiegunowa) lub tzw. występowaniu napadowym (epilepsja). Tylko znając historię udzielanych świadczeń medycznych, mogą oni powziąć wątpliwość co do rzeczywistego stanu zdrowia kandydata i jego kondycji psychofizycznej, zażądać dokumentacji lekarskiej lub wymaganych prawem dalszych zaświadczeń - do czego obligują obowiązujące przepisy prawa (np. w przypadku epilepsji). W omawianych przypadkach uprawnienie do przewozu towarów niebezpiecznych w charakterze kierowcy zawodowego uzyskała osoba z epilepsją, a także częściowo ubezwłasnowolnienia,	
--	--	--	---	--

			uzależniona od środków działających podobnie do alkoholu i z historią leczenia jednoznacznie dyskwalifikującą ją jako kierowcę. Osoby te były kilkakrotnie poddawane przewidzianym przez ustawodawcę badaniom psychologicznym i lekarskim, otrzymały zaświadczenia o braku istnienia przeciwwskazań psychologicznych i zdrowotnych do kierowania pojazdami. W kolejnych latach kierowcy ci wielokrotnie przewozili w transporcie międzynarodowym towary niebezpieczne w postaci paliw płynnych w ilości przekraczającej jednorazowo 30 ton stwarzając olbrzymie i rzeczywiste niebezpieczeństwo w ruchu drogowym. W świetle powyższych doświadczeń, wysoce uzasadnionym wydaje się, udzielenie uprawnienia do dostępu psychologom i lekarzom (o których mowa w art. 77 ustawy o kierujących pojazdami prowadzącym badania medyczne kandydatów na kierowców) do danych o świadczeniach medycznych i realizowanych receptach zgromadzonych przez Narodowy Fundusz Zdrowia oraz prawne zobowiązanie tych lekarzy do dokonywania z uwzględnieniem udostępnionych im danych weryfikacji stanu zdrowia kandydatów.	
--	--	--	---	--

			Dodatkowo podniesienia wymaga, iż w przypadku osoby ubezwłasnowolnionej, może ona w zasadzie bezkarnie złożyć oświadczenie wymagane przywołanymi przepisami, iż nic jej nie dolega i nie uzyskiwała świadczeń medycznych. O ile faktycznie zachodzą przesłanki ubezwłasnowolnienia i istnieje u niej stan zniesionej poczytalności lub braku zdolności pokierowania swoim postępowaniem, nie ma możliwości pociągnięcia takiej osoby do odpowiedzialności karnej. Działaniem, jakie winno zapewnić państwo w ramach obowiązujących mechanizmów, jest umożliwienie eliminacji osób takich jak opisane z grona kandydatów na kierowców już na etapie weryfikacji ich zdolności do kierowania pojazdami. Wydaje się to możliwym do zrealizowania jedynie w drodze udzielenia dodatkowo do istniejącej procedury dostępu do danych o udzielonych świadczeniach medycznych i realizowanych receptach gromadzonych przez NFZ. W przypadkach, z jakimi miała do czynienia Prokuratura Okręgowa w Gdańsku, lekarz prowadzący nie miał jakiegokolwiek możliwości weryfikacji prawdziwości złożonego przez kandydatów oświadczenia. Dodatkowo wyjaśnienia wymaga, iż uzasadnieniem	
--	--	--	--	--

			udzielenia dostępu do danych o realizacji recept przez kandydata na kierowcę, jest choćby konieczność weryfikacji, czy nie istnieją wobec niego przeciwwskazania do kierowania pojazdami z uwagi na trwające leczenie farmakologiczne - taka sytuacja miała miejsce w opisanym przypadku w odniesienia do kierowcy chorego na epilepsję, gdzie fakt trwającego leczenia farmakologicznego miał decydujące znaczenie dla treści orzeczenia lekarskiego. Wracając do kwestii osób pozbawionych pełnej zdolności do czynności prawnych, podnieść należy, iż nie istnieje ogólnopolska baza danych dotyczących osób ubezwłasnowolnionych lub częściowo ubezwłasnowolnionych. Zasadnym wydaje się podjęcie inicjatywy w celu stworzenia mechanizmu pozwalającego na weryfikację takich okoliczności w toku procedury ubiegania się o przyznanie uprawnień do kierowania pojazdami oraz kompetencji zawodowych. Podkreślenia wymaga, że do orzeczenia ubezwłasnowolnienia dojść może bez wcześniejszego podejmowania leczenia, jedynie na podstawie opinii powołanych w toku postępowania w przedmiocie ubezwłasnowolnienia biegłych. W takim wypadku, nawet dostęp do danych gromadzonych w bazach	
--	--	--	---	--

			Narodowego Funduszu Zdrowia nie pozwoli na rzeczywistą weryfikację stanu zdrowia kandydata na kierowcę. Dodatkowej sygnalizacji wymaga także brak istnienia (w przypadkach takich jak opisane) szybkiej ścieżki dla zawieszenia uprawnień kierowcy oraz zatrzymania prawa jazdy i karty kwalifikacji zawodowych. Przepisy Kodeksu postępowania karnego i ustawy Prawo o ruchu drogowym (art. 135-137) nie dają takich podstaw. Dopiero z chwilą uzyskania wyroku skazującego, możliwe jest podejmowanie dalszych kroków prawnych przez prokuratora działu postępowania pozakarnego prokuratury, co też czyniono w opisywanych wypadkach. Nie istnieją natomiast regulacje pozwalające na zastosowanie środka w postaci czasowego zawieszenia uprawnień do prowadzenia pojazdów, do chwili wyjaśnienia, czy doszło do nieprawidłowości np. takich jak opisane powyżej. Zgodnie bowiem z dyspozycją art. 135 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, policjant „może zatrzymać wydane w kraju prawo jazdy za pokwitowaniem w przypadku uzasadnionego podejrzenia, że kierowca popełnił przestępstwo lub wykroczenie, za które może być orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów” - do przypadków	
--	--	--	--	--

			takich nie należy natomiast sytuacja uzyskania uprawnień do prowadzenia pojazdów (w tym kwalifikacji zawodowych) w wyniku przestępstwa polegającego na złożeniu nieprawdziwego oświadczenia o stanie zdrowia na podstawie art. 78 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Uzasadnionym wydaje się rozszerzenie katalogu przypadków, w których Policja uprawniona jest do zatrzymania dokumentów uprawniających do prowadzenia pojazdów, na sytuacje gdy istnieje uzasadnione podejrzenie, że zostały one uzyskane w wyniku popełnienia czynu zabronionego lub w związku z popełnieniem takiego czynu w ogólności (np. fałszywego oświadczenia o stanie zdrowia - które następuje pod rygorem odpowiedzialności z art. 233 k.k., czy wyłudzenia poświadczenia nieprawdy od lekarza wykonującego badania).	
57.	Art. 50 ust. 2a ustawy o kierujących pojazdami	Prokuratura Regionalna w Gdańsku	Odnosząc się do projektowanych zmian legislacyjnych, podobne problemy jak opisane powyżej dostrzec należy w odniesieniu do planowanej zmiany polegającej na dodaniu w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przepisu zobowiązującego osobę ubiegającą się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdami silnikowymi lub tramwajem do złożenia	Uwaga stała się bezprzedmiotowa na skutek usunięcia przepisu z projektu.

			przed przystąpieniem do egzaminu państwowego oświadczenia o nie orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów wobec składającego oświadczenie oraz o nie toczącym się postępowaniu karnym z tytułu popełnienia przestępstwa w związku z bezpieczeństwem ruchu drogowego; gdy kierujący pojazdem lub motorowerem celowo wprowadzał pojazd w sposób powodujący celowy poślizg kół lub powodując utratę styczności z nawierzchnią. Odwołując się do doświadczenia życiowego wynikającego z prowadzonych postępowań przygotowawczych, za uzasadnione przyjąć należy, iż jedynym w pełni skutecznym sposobem pozyskiwania przez organy postępowania w przedmiocie udzielenia uprawnień do prowadzenia pojazdów informacji dotyczących uczestników procesu i ich sytuacji faktycznej oraz prawnej, jest wprowadzenie takich informacji do stosownych baz danych przez uprawnione osoby i udzielenie dostępu do takich baz danych wskazanym uczestnikom postępowania (np. Ośrodki Ruchu Drogowego, lekarze, psychologowie). Opieranie się organów na oświadczeniach kandydatów na kierowców (nawet obwarowanych odpowiedzialnością karną) okazuje się bowiem w praktyce	
--	--	--	--	--

			mało skuteczne, jeśli chodzi o osiąganie celów takich oświadczeń. Państwo zaś powinno sięgać do rozwiązań, nie tyle łatwych i tanich, co skutecznych. Zważywszy zaś na wartość dóbr chronionych przepisami o bezpieczeństwie ruchu drogowego (życie, zdrowie, bezpieczeństwo powszechne) i ewentualne koszty wprowadzenia dodatkowych baz danych i umożliwienia dostępu do nich osobom uprawnionym wydaje się jednoznacznie przesądzać za korzyścią wprowadzenia takich właśnie rozwiązań legislacyjnych.	
58.	Art. 43a k.k.	Prezes Sądu Rejonowego w Cieszynie	Nie jest celowa zmiana obowiązujących przepisów w zakresie świadczeń pieniężnych orzekanych na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej oraz w zakresie nawiązek poprzez wskazanie minimalnej kwoty w wysokości 5000 zł oraz 10 000 zł, zasadna byłaby zmiana w zakresie odstąpienia od sztywnych zasad i pozostawienie ustalenia minimalnej wysokości świadczenia dla oceny sądu, który rozpoznając sprawę ma wiedzę na temat możliwości zarobkowych osób oskarżonych i ich sytuacji życiowej. W obecnie obowiązującym kodeksie karnym, jak i w przedłożonym projekcie w dalszym ciągu pozostawiona została sztywna granica zobowiązująca	Uwaga nieuwzględniona. Istotne jest zwiększenie dolegliwości za tego typu czyny z uwagi na oddziaływanie ogólnoprewencyjne i przez to zwiększenie poziomu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym; ponadto z uwagi na wagę czynu kwota 10 000 zł nie wydaje się nadmiernie surowa. Proponuje się tym samym dodanie art. 43a § 2a k.k. w brzmieniu „w razie skazania sprawcy za przestępstwo określone w art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, sąd orzeka świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w

			orzekający sąd do ustalenia wysokości świadczenia pieniężnego w minimalnej wysokości 5000 zł oraz 10 000 zł. Coraz częściej w prowadzonych przez sądy sprawach zachodzi konieczność orzekania takiego świadczenia. Zasadne byłoby rozważenie zmiany przepisów kodeksu karnego, w zakresie w jakim przepisy nakładają na sąd obowiązek orzeczenia świadczenia pieniężnego w minimalnej wysokości 5000 zł (art. 43a§1 k.k.) lub 10 000 zł (art. 43a§3 k.k.). Umożliwienie orzekania kwot niższych, uwzględniając dochód i możliwości zarobkowe oskarżonych, może skutkować zwiększeniem ściągalności należności, gdyż łatwiej będzie uiścić skazanym kwotę niższej wartości, a tym samym będzie się to wiązało z obniżeniem kosztów egzekucji. Jak pokazuje dotychczasowa praktyka wysokość świadczenia pieniężnego nie pełni w żadnym razie funkcji prewencyjnej, gdyż najczęściej czyny takie popełniają osoby mające problem z alkoholem lub środkami odurzającymi, bezmajątnie, niepracujące, wiedzące o tym, że prowadzona wobec nich egzekucja będzie nieskuteczna.	wysokości co najmniej 10 000 złotych, do wysokości określonej w § 1”. Tym samym de facto naruszenie sądowego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych obwarowane będzie dodatkowo świadczeniem pieniężnym wynoszącym co najmniej dwukrotność świadczenia przewidzianego w art. 43a § 2 k.k.
--	--	--	--	--

59.		Sąd Rejonowy w Cieszynie	Zasadne byłoby także umożliwienie rozłożenia zapłaty należności na raty na okres dłuższy niż 1 rok (art. 206 § 3 k.k.w.), rozłożenie należności w kwocie 10 000 zł na okres 1 roku powoduje, iż jedna rata wynosi ponad 830 zł, co niejednokrotnie przekracza możliwości finansowe skazanych.	Uwaga nie dotyczy bezpośrednio projektowanych przepisów; k.k.w. pozostaje poza zakresem nowelizacji.
60.	Art. 44b § 2 k.k.	Prokurator Regionalny w Krakowie	W proponowanych zmianach w przepisach znalazł się passus o uchyleniu przepisów, które wprowadzały skomplikowany system orzekania przypadku równowartości pojazdu, którego cechą charakterystyczną była nadmierna kazuistyka i liczne wyjątki. Należy domyślać się, że projektodawcy chodzi o przepis art.44b § 2 kodeksu karnego. W moim przekonaniu redakcja tego przepisu wcale nie nastręcza trudności w ustaleniu równowartości pojazdu, z kolei wyeliminowanie tej normy prawnej spowoduje naruszenie konstytucyjnej zasady równości obywateli wobec prawa (art.32 Konstytucji RP) z uwagi na nierówne traktowanie sprawców w zależności od statusu własnościowego pojazdu, a także zasady demokratycznego państwa prawnego (art.2), osłabiając skuteczność sankcji i prowadząc do braku spójności w systemie prawnym. Nie stanowi bowiem uzasadnienia do różnicowania sprawców powyższych	Uwaga nieuwzględniona. Projektodawca proponuje bowiem zrezygnowanie z systemu orzekania równowartości i konieczności badania przyczyny niemożności, zastępując go prostszą i bardziej sprawiedliwą nawiązką na rzecz Skarbu Państwa, której wysokość sąd będzie mógł określić biorąc pod uwagę całokształt okoliczności czynu.

			przestępstw nawet okoliczność, że przepis jest zbyt kazuistyczny. Przepadek pojazdu lub jego równowartości ma na celu zarówno karanie sprawcy jak i zapobieganie przestępstwom. Uchylenie §2 mogłoby osłabić skuteczność sankcji, a zdaje się, że nie taka motywacja ma przyświecać projektowanym zmianom”.	
61.	Art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. a oraz art. 135 a ust. 1 pkt 2 lit. a p.o.r.d.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	a) PWPW S.A. proponuje dodanie w art. 4 projektu ustawy przepisu w brzmieniu: „w art. 135 w ust. 1 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h lub”; b) PWPW S.A. proponuje dodanie w art. 4 projektu ustawy przepisu w brzmieniu: „w art. 135a w ust. 1 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h lub”. Uzasadnienie do ppkt a i b: W nawiązaniu do toczących się prac legislacyjnych, PWPW S.A. proponuje rozszerzenie dotychczasowego zakresu stosowania sankcji w postaci zatrzymania prawa jazdy, w przypadku kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h. Sankcja ta ma obecnie zastosowanie do zdarzeń zaistniałych na obszarze	Uwaga nieuwzględniona. Aktualne brzmienie przepisu jest optymalne dla osiągnięcia celów projektowanej ustawy, zaś postulat jest realizowany przez zmianę w art. 102 ustawy o kierujących pojazdami.

			zabudowanym, nie ma zastosowania do zdarzeń zaistniałych na drogach publicznych poza obszarem zabudowanym, w tym, na drogach ekspresowych oraz autostradach. Tymczasem, w ocenie PWPW S.A., przekroczenie dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h – w tym, zwłaszcza – na drogach ekspresowych oraz autostradach, z uwagi na prędkość poruszających się na nich pojazdów może wywoływać szczególnie groźne skutki. Tytułem przykładu na drogach ekspresowych oraz autostradach: w roku 2021 łącznie miało miejsce 635 wypadków, w tym, z powodu nadmiernej prędkości 233 zdarzeń, zmarli lub ciężko ranni to 96 osób; w roku 2022 łącznie miało miejsce 615 wypadków, z powodu nadmiernej prędkości 222 zdarzeń, zmarli lub ciężko ranni to 96 osób; w roku 2023 łącznie miało miejsce 607 wypadków, z powodu nadmiernej prędkości 185 zdarzeń, zmarli lub ciężko ranni to 73 osoby. Z kolei w skali dziesięcioletniej: w roku 2013 stwierdzono 164 wypadki na drogach ekspresowych oraz autostradach spowodowane przez nadmierną prędkość, w których zginęło lub ciężko rannych było 51 osób, gdy tymczasem w roku 2023 – o czym wyżej mowa – dane wykazały liczbę 73 osób, które zginęły lub zostały ranne w	
--	--	--	--	--

			tego typu wypadkach. W tym kontekście, należy mieć też na uwadze, że liczba dróg o klasyfikacji dróg ekspresowych oraz autostrad będzie się zwiększać. W ocenie PWPW S.A., brak uzasadnionego powodu, aby ograniczać sankcję zatrzymania prawa jazdy, w przypadku kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h, tylko do zdarzeń na obszarze zabudowanym. W naszej ocenie, aby dotychczasowy system dyscyplinowania kierowców (zatrzymanie prawa jazdy) mógł być w pełni skuteczny i kompleksowy, powinien uwzględniać zdarzenia zaistniałe zarówno na obszarze zabudowanym, jak i poza obszarem zabudowanym. Jednocześnie informujemy, że podobne uwagi, w zakresie dotyczącym art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. a oraz art. 135a ust. 1 pkt 2 lit. a UPRD, PWPW S.A. zgłosiła do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC76), który jakkolwiek przewiduje rozszerzenie sankcji zatrzymania prawa jazdy na zdarzenia zaistniałe poza obszarem zabudowanym, ale ogranicza je tylko do dróg jednojezdniowych dwukierunkowych. Podsumowując, PWPW S.A. proponuje objęcie przedmiotową sankcją, w sposób	
--	--	--	--	--

			kompleksowy, zdarzenia zaistniałe nie tylko na obszarze zabudowanym, ale także poza obszarem zabudowanym.	
62.	Art. 102 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	PWPW S.A. proponuje przyjęcie następującego brzmienia art. 7 pkt 2 lit. a tiret pierwsze projektu ustawy: „- pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h;”. Uzasadnienie: Jak w przypadku uwagi powyżej.	Uwaga nieuwzględniona. Aktualne brzmienie przepisu jest optymalne dla osiągnięcia celów projektowanej ustawy.
63.	Art. 11 projektu ustawy	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	„Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 4 i art. 7, które wchodzi w życie po upływie 90 dni od dnia ogłoszenia.”. Zaproponowane zmiany legislacyjne, w zakresie dotyczącym ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (art. 4 projektu ustawy) oraz ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 7 projektu ustawy) będą wymagały po stronie PWPW S.A. dokonania odpowiednich modyfikacji w systemie teleinformatycznym (SI Kierowca) obsługującym stosowne procesy i ich implementacji, do nowych rozwiązań legislacyjnych. Przedmiotowe modyfikacje wymagać będą również ich	Uwaga uwzględniona.

			wcześniejszego przetestowania m.in. pod kątem poprawności ich działania. Stąd zaproponowany okres 30 dni od dnia ogłoszenia do dnia wejście w życie ustawy – w ww. zakresie – jest okresem niewystarczającym na wykonanie odpowiednich modyfikacji, w celu dostosowania ww. systemu teleinformatycznego. W ocenie PWPW S.A., okres 90 dni na wejście w życie przepisów ustawy, w tym zakresie, to minimalny czas na wykonanie modyfikacji oraz przeprowadzenie niezbędnych testów do pełnej funkcjonalności. Dlatego, do skutecznego i prawidłowego przeprowadzenia odpowiednich modyfikacji, konieczne jest wprowadzenie dłuższego vacatio legis.	
64.	Art. 42 § 3 k.k. oraz art. 43a § 2 i 2a k.k.	Rzecznik Praw Obywatelskich	art. 42 § 3 k.k. w zakresie, w jakim nakazuje sądowi orzeczenie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio w razie popełnienia przestępstwa określonego w art. 178a § 4 k.k., chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami, uniemożliwia sądowi de facto dokonania wyboru w zakresie przesłanek wyznaczających zakres zastosowania normy prawnej, gdyż zakres ten ma charakter względnie obligatoryjny i ograniczony został m. in. do przypisania	Uwaga nieuwzględniona. Zmianie ulec ma treść art. 42 § 3 k.k. (częściowe przeniesienie treści normatywnej dotyczącej obligatoryjnego orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów w zakresie art. 244 k.k. z art. 42 § 1a do art. 42 § 3 k.k.). W efekcie, w przypadku popełnienia przestępstwa z art. 244 k.k., jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, sąd obligatoryjnie orzekać będzie nie czasowy, a dożywotni zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów

			odpowiedzialności karnej za popełnienie przestępstwa z art. 178a § 4 k.k., zaś jednocześnie fragment „chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami” jest niejasny i w sposób niewystarczająco precyzyjny, oraz uniemożliwia dokonanie wyboru w zakresie konsekwencji zastosowania reakcji karnej, gdyż zarówno co do zakresu materialnego czyli treści środka karnego w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, jak i zakresu formalnego, czyli okresu zastosowania środka karnego (dożywotnio), sąd jest związany treścią art. 42 § 3 k.k. Taki stan rzeczy stanowi zaprzeczenie istoty konstytucyjności normy, gdyż uniemożliwia realizację standardu orzekania opartego na zasadzie swobodnego uznania sędziowskiego w ramach ustawy, zasadzie indywidualizacji prawnokarnej reakcji wobec sprawcy, zasadzie oznaczoności kary oraz wyjątków jej zastosowania, zasadzie humanitaryzmu oraz zasadzie równości wobec prawa. Obligatoryjność orzekania nadmiernie ogranicza dyskrecyjną władzę sędziego, skutkując automatyzmem wymiaru tego środka karnego⁹. Jak słusznie wskazuje R.A.	mechanicznych. Projektowane rozwiązanie ma służyć poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i jest to jeden z kilku przepisów mających oddziaływać prewencyjnie na potencjalnych sprawców. Warto podnieść, że obligatoryjność na podstawie art. 42 § 3 k.k. ma charakter względny, bowiem w sytuacji, gdy zachodzi wyjątkowy wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami, sąd może odstąpić od obowiązku orzeczenia środka karnego - D. Szeleszczuk, Komentarz do art. 42 k.k., Nb. 28, [w:] A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), Kodeks karny. Komentarz, Warszawa 2024, Legalis/el. Warto podnieść, że w wyroku SN wydanym 17 marca 2022 r. w sprawie o sygn. III KK 234/21 zaznaczono, że zakazu z art. 42 § 3 k.k. nie orzeka się dożywotnio, lecz na ściśle określony krótszy okres, gdy zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Zastosowanie zatem przez ustawodawcę podwójnego kwantyfikatora podkreśla wyjątkowość odstąpienia od orzeczenia środka karnego. Nie ma legalnego ani zamkniętego katalogu "wyjątkowych wypadków, uzasadnionych szczególnymi okolicznościami", wpływających na
--	--	--	--	--

			Stefański, „powinno w ogóle odstąpić się od orzekania tego zakazu obligatoryjnie, a ustawodawca powinien mieć więcej zaufania do sądu, że zastosuje ten zakaz wtedy, gdy będzie to konieczne. Do czego prowadzi obowiązek orzekania zakazu, wykazało stosowanie art. 42 § 2 k.k. w pierwotnym jego brzmieniu, który zmuszał sąd do orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych wobec prowadzących rowery w stanie nietrzeźwości, a nawet w stosunku do pieszych, którzy w takim stanie spowodowali wypadek drogowy. Spowodowało to, że wobec sprawców przestępstwa z art. 178a § 2 k.k. dochodziło do orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 42 § 2 k.k. i zakazu prowadzenia innych pojazdów na podstawie art. 42 § 1 k.k.”¹⁰. Stawiało to w „gorszej sytuacji prawnej sprawcę występku z art. 178a § 2 k.k. – czynu o mniejszej szkodliwości społecznej w porównaniu do sprawcy występku z art. 178a § 1 k.k. – czynu o większej szkodliwości społecznej. (...) Jednak art. 42 § 2 k.k. w zakresie, w jakim prowadzi do surowszego karania sprawców występku z art. 178a § 2 k.k. niż sprawców występku z art. 178a § 1 k.k., nie spełnia testu	odstąpienie od obligatoryjnego środka karnego, zaś ocena, czy w realiach konkretnej sprawy można mówić o wyjątkowym wypadku, należy do swobodnej oceny sądu. Tytułem przykładu należy wskazać, że podstawą do odstąpienia od tego zakazu mogą być takie okoliczności, jak: uznanie, że orzeczenie środka dożywotnio pociągnie dla sprawcy bardzo dotkliwe skutki, nieporównanie bardziej odczuwalne niż dla przeciętnej osoby jego orzeczenie będzie nieproporcjonalne do okoliczności popełnienia czynu bądź sytuacji osobistej skazanego i spowoduje dla niego oraz jego rodziny poważną destabilizację finansową uniemożliwi wykonywanie pracy zawodowej, przy znacznych trudnościach znalezienia innej przyczynienie się pokrzywdzonego do zdarzenia brak wcześniejszej karalności za przestępstwa czy wykroczenia drogowe nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Odstąpienie od orzeczenia omawianego środka dożywotnio mogą również dodatkowo uzasadniać takie okoliczności, które co do zasady stanowią zwyczajne następstwa orzeczenia tego środka (czy też wymierzonej kary). W konkretnych realiach sprawy oraz indywidualnej sytuacji sprawcy mogą one nabrać szczególnego znaczenia i
--	--	--	--	--

			dopuszczalności wprowadzania odstępstw od zasady równości, ponieważ nie jest uzasadniony racjonalnymi argumentami i nie ma oparcia w innych normach, zasadach lub wartościach konstytucyjnych” Wskazać należy, że użycie w art. 42 § 3 k.k. trzech przymiotników „wyjątkowy”, „uzasadniony” i „szczególny” przesądza, że chodzi o sytuacje nadzwyczajne. Wskazać należy jednak, że ustawodawca nie posłużył się ani definicją równoważną ani też kontekstową dla lepszego opisanie, kiedy ów wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami ma miejsce. Z tego względu art. 42 § 3 k.k. można postawić zarzut naruszenia zasady nullum poena sine lege stricta leżącej u podstaw konstytucyjnej zasady państwa prawnego wyrażonej w art. 2 Konstytucji RP, gdyż nie spełnia wymogu wystarczającej precyzji. W fazie postępowania rozpoznawczego nie sposób ustalić, jakie fakty winny zostać wykazane w postępowaniu dowodowym dla zastosowania owego wyjątku, a w fazie postępowania odwoławczego nie sposób wskazać, jak powinien zostać sformułowany zarzut błędu w ustaleniach faktycznych w	ostatecznie wpłynąć na przyjęcie wystąpienia "wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami". Mogą to być: fakt, że na tle dotychczasowego trybu życia sprawcy zdarzenie ma charakter incydentalny, posiadanie stałej pracy, dobra opinia z miejsca zamieszkania, a nawet bardzo znaczne utrudnienia w wykonywaniu zawodu spowodowane brakiem komunikacji publicznej pomiędzy miejscem zamieszkania a odległym miejscem pracy. O ile te przesłanki "same w sobie" nie będą stanowić o przyjęciu owego "wyjątkowego wypadku", to z pewnością oceniane kompleksowo z wymienionymi wcześniej, a ustalonymi przez sąd okolicznościami, już mogą. Ustalenia w zakresie istnienia lub braku "wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami" w rozumieniu art. 42 § 3 k.k., powinny być dokonywane na gruncie konkretnej sprawy karnej, z uwzględnieniem całokształtu jej niepowtarzalnych realiów faktycznych i procesowych, dyrektyw wymiaru kary oraz okoliczności wpływających na ten wymiar, a zatem powinny dotyczyć zarówno charakteru popełnionego przestępstwa, jak i osoby sprawcy. Kryteria wskazanego "wyjątkowego wypadku" mogą spełniać
--	--	--	--	---

			razie niezastosowania przez sąd I instancji wyjątku z art. 42 § 3 k.k. W tym względzie podnieść należy, że Trybunał Konstytucyjny stoi na stanowisku, iż stanowienie przepisów niejasnych i wieloznacznych jest naruszeniem Konstytucji¹² ze względu na sprzeczność z zasadą państwa prawnego wyrażoną w art. 2 Konstytucji RP albo zasadą określania ograniczeń w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw. Zastrzeżenia podnoszone względem obligatoryjności orzekania omawianego środka na zawsze na podstawie art. 42 § 3 k.k. nie ustają zatem pomimo złagodzenia jej klauzulą, że sąd może odstąpić od orzeczenia tego środka karnego, jeżeli „zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”. Klauzula ta, jak słusznie wskazuje R.A. Stefański, łagodzi rygorystyczność tego uregulowania, ale jednak w praktyce może z wyjątku stać się regułą z uwagi na to, że „Sędziowie wykorzystają go do tego, by zbojkotować dyrektywę zawartą w art. 42 § 3 k.k. jako niesłuszną i niesprawiedliwą i będą zasadnie nie orzekać zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów na zawsze, wykazując, że zachodzi taki szczególny wypadek”. Również na powyższe ryzyko	następujące okoliczności, których katalog nie jest zamknięty i wymaga każdorazowo ich wykazania, a mianowicie: nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, duży stopień przyczynienia się do zdarzenia innych osób, brak wcześniejszej karalności sprawcy za przestępstwa drogowe, ustalenie, że dożywotni zakaz spowoduje dla sprawcy bardzo dotkliwe, nieproporcjonalne do czynu skutki, w tym pozbawi możliwości wykonywania zawodu. Tego typu argumentacja została następnie przyjęta w szeregu orzeczeń sądów powszechnych (m.in. wyrok SO w Bydgoszczy z 21 kwietnia 2023 r., sygn. IV Ka 231/23, wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 19 stycznia 2024 r., sygn. IV Ka 542/23, wyrok SO w Siedlcach z 17 maja 2024 r., sygn. II Ka 209/24, wyrok SR w Bełchatowie z 5 kwietnia 2024 r., sygn. II K 70/24) i w istotny sposób wpływa na optykę przedmiotowego zagadnienia. Istotne jest zwiększenie dolegliwości za tego typu czyny z uwagi na oddziaływanie ogólnoprewencyjne i przez to zwiększenie poziomu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym; ponadto z uwagi na wagę czynu kwota 10 000 zł nie wydaje się nadmiernie surowa. Proponuje się tym samym dodanie art. 43a § 2a k.k. w brzmieniu „w razie skazania sprawcy za
--	--	--	--	--

			w postaci poszukiwania przez sędziów prób obejścia tego przepisu słusznie wskazywał Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego, stwierdzając, że „wprowadzenie w tym zakresie obligatoryjnego orzekania zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na zawsze, sprzecznej z zasadami indywidualizacji kary, prowadzić będzie do nieproporcjonalnych skutków społecznych (...), prowadzić może albo do orzeczeń niesprawiedliwych, albo do unikania wydawania przez sądy orzeczeń skazujących i korzystania z instytucji nadzwyczajnych”. Ze względu zakres materialny art. 42 § 3 k.k. (czyli treść środka karnego w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych), zakres formalny (czyli względnie dożywotni charakter, względnie obligatoryjny zakres zastosowania ograniczony m. in. do popełnienia przestępstwa określonego w art. 178a § 4 k.k.), a także niejasne wyłączenie możliwości orzeczenia wskazanego środka karnego do sytuacji opisanych za pomocą trzech przymiotników „wyjątkowy”, „uzasadniony” i „szczególny”, naruszenie przez zarówno obowiązującą, jak i	przestępstwo określone w art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, sąd orzeka świadczenie pieniężne wymienione w art. 39 pkt 7 na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 10 000 złotych, do wysokości określonej w § 1”. Tym samym de facto naruszenie sądowego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych obwarowane będzie dodatkowo świadczeniem pieniężnym wynoszącym co najmniej dwukrotność świadczenia przewidzianego w art. 43a § 2 k.k.
--	--	--	--	--

			projektowaną treść art. 42 § 3 k.k. wymogu dostatecznej określoności wywodzonej z art. 2 Konstytucji RP może w praktyce wymiaru sprawiedliwości prowadzić do istotnych konsekwencji dla skazanych, które to konsekwencje wynikać będą z niejednolitego stosowania lub niepewności co do sposobu stosowania rzeczzonego unormowania. Powyższe pozwala przyjąć, że art. 42 § 3 k.k. w zakresie, w jakim nakazuje sądowi orzeczenie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych dożywotnio, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami, jest przepisem niejasnym i z tego względu pozostaje w sprzeczności z zasadą państwa prawnego wyrażoną w art. 2 Konstytucji RP, gdyż wskazana niejasność jest tak daleko posunięta, iż prowadzić może do twierdzenia, że w zakresie fragmentu „chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami” art. 42 § 3 k.k. jest normą pustą albo też do twierdzenia względem powyższego zupełnie odwrotnego, tj. że sąd władny jest dowolnie kształtować treść orzeczenia na podstawie art. 42 § 3 k.k., w tym przede wszystkim swobodnie korzystać ze	
--	--	--	---	--

			wskazanego wyjątku. Wynikającej stąd rozbieżności nie da się usunąć za pomocą zwyczajnych środków mających na celu wyeliminowanie niejednorodności w stosowaniu prawa. Niejasność art. 42 § 3 k.k. w zakresie fragmentu „chyba, że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami” jest tego rodzaju, że dotyczy prawnie chronionych interesów adresatów rzeczzonego unormowania. W kontekście art. 45 ust. 1 w zw. z art. 42 ust. 3 Konstytucji RP przypomnieć jednocześnie należy, że w odniesieniu do zasady wyłączności sprawowania władzy sędziowskiej przez sądy i trybunały w zakresie norm prawnokarnych, Trybunał Konstytucyjny wielokrotnie wskazywał, iż o ile władza ustawodawcza jest umocowana do ustanawiania czynów zabronionych pod groźbą kary, o tyle konieczne jest, aby w procesie stanowienia prawa pozwolił sądowi na działanie w ramach jego wyłączności kompetencyjnej. Ten minimalny standard kompetencji obejmuje swoim zakresem konstytucyjnie zagwarantowaną niezależność sądów i związaną z nią niezawisłość sędziowską, proceduralne zabezpieczenie w przepisach rzeczywistej niezależności i niezawisłości w każdej sprawie rozstrzyganej przez sąd,	
--	--	--	--	--

			faktyczną możliwość sędziego działającego w granicach zakreślonych ustawą orzekania o winie, jak i o karze stosownie do okoliczności danego czynu zabronionego i zebranych w sprawie dowodów, w zgodzie z własnym sumieniem. Należy przy tym zaznaczyć, że niezawisłość sędziowska stanowi integralny element i warunek istnienia demokratycznego państwa prawnego, na co wskazywał w swoim orzecznictwie zarówno Trybunał Konstytucyjny, jak i ETPC16. W kontekście powyższych rozważań Trybunał dostrzegł, że w zamiarze ustawodawcy, w wypadku czynów wyszczególnionych w art. 42 § 3 k.k., domyślnym rozwiązaniem miało być automatyczne, obligatoryjne orzeczenie przez sąd środka karnego dożywotnio. Odstąpić od powyższego może jedynie w razie wystąpienia wyjątkowego wypadku, uzasadnionego szczególnymi okolicznościami. Należy zatem przyjąć, że w założeniu ustawodawcy środek ten miał mieć charakter sankcji bezwzględnie oznaczonej. Za Trybunałem Konstytucyjnym powtórzyć również należy, że sankcja karna stanowi ogół ujemnych następstw karnych grożących za popełnienie przestępstwa. W nauce wyróżniane są cztery rodzaje sankcji: bezwzględnie	
--	--	--	---	--

			nieoznaczone, bezwzględnie oznaczone, względnie nieoznaczone i względnie oznaczone. W wypadku sankcji bezwzględnie nieoznaczonej sąd ma całkowitą dowolność w wyborze reakcji karnej. Odmiennie jest w wypadku sankcji bezwzględnie oznaczonej, gdzie o wymiarze odpowiedzialności karnej decyduje w całości ustawodawca, a rola sądu sprowadza się tylko do ustalenia okoliczności czynu i przypisania winy. Pozostałe warianty są niejako pośrednie wobec opisanych skrajnych możliwości. W obowiązującym kodeksie karnym przyjęto model sankcji względnie oznaczonych. W tak skonstruowanym systemie sankcje karne dopuszczalne do orzeczenia za dane przestępstwo określone są w sposób ramowy, natomiast ich doprecyzowanie i skonkretyzowanie spoczywa na sądzie orzekającym w konkretnej sprawie. W aktualnie obowiązujących przepisach sankcję bezwzględnie oznaczoną, poza art. 42 § 3 k.k. można odnaleźć również w art. 42 § 4 k.k. Oprócz tego, niekiedy obligatoryjne jest również orzekanie przepadku lub środka kompensacyjnego, które niewątpliwie również stanowią element reakcji karnej na popełnione przestępstwo. Trafnie Trybunał Konstytucyjny w uzasadnieniu	
--	--	--	---	--

			wyroku w sprawie o sygn. akt SK 22/21 zaznaczył, że określanie sposobu regulacji kary użytego w art. 42 § 3 k.k. jako „miękką obligatoryjność”, pojawiające się czasem w kontekście tego rodzaju konstrukcji, należy uznać nie tyle za wymykające się powyższemu kryteriom, ile raczej za wewnętrznie sprzeczne. Zgodnie z zamierzeniem ustawodawcy, sąd ma obowiązek zastosowania określonej w przepisie sankcji. Możliwość odstępstwa od jej wymierzenia w nielicznych wypadkach w istocie ma bowiem charakter iluzoryczny i nie ma wpływu na zamiar ustawodawcy, którym było wymierzenie środka karnego w określonym wymiarze sprawcy enumeratywnie wymienionych czynów. Wskazać ponadto należy, że tego rodzaju sankcje również mają wpływ na statuowane w art. 45 ust. 1 Konstytucji RP prawo do sądu w tym znaczeniu, że unicestwiają minimum wyłączności kompetencyjnej sądu, stanowiące immanentną część tego prawa. Ustawodawca w dotychczas obowiązującym art. 42 § 3 k.k., a za nim projektodawca w projektowanych art. 42 § 3 k.k. oraz art. 43a § 2 i 2a k.k., ograniczając możliwość wymierzenia rodzaju środka karnego, zdecydował się na nakierowanie jego wysokości w	
--	--	--	---	--

			szczegółności na cele w zakresie prewencji ogólnej w ujęciu negatywnym. Zaznaczenia wymaga, że położenie nacisku na taką „odstraszającą” funkcję prawa karnego jest charakterystyczne dla państw niedemokratycznych, natomiast w demokratycznym państwie prawnym może być traktowana jako racja dodatkowa, nie zaś główny powód działania wymiaru sprawiedliwości. Należy jednoznacznie wskazać, że racjonalizowanie kary w oparciu o prewencję generalną w rozumieniu negatywnym (czyli funkcje odstraszającą) prowadzi do przedmiotowego traktowania człowieka. Ustawodawca i za nim projektodawca w projekcie ozn. UD185 umożliwił tymczasem, w celu odstraszania potencjalnych sprawców, orzeczenie środków karnych, które mogą przekroczyć swoją surowością stopień winy. Konstytucja nie statuuje wprowadzie wprost zasady winy jako przesłanki odpowiedzialności karnej, jednakże, jak wskazywał Trybunał w wyroku z 3 listopada 2004 r.¹⁷, nie sposób pociągać do odpowiedzialności represyjnej w przypadku braku możliwości podjęcia zachowania zgodnego z prawem, akcentując tym samym jedną z przesłanek przypisania winy. Zasadę winy można wywodzić natomiast z art. 42 ust. 1	
--	--	--	---	--

			Konstytucji RP w tej części, w której przepis ten stanowi o czynnie, oraz z art. 42 ust. 3 Konstytucji RP. Wątpliwe jest zatem, by kara niedostosowana do stopnia winy mogła zostać orzeczona w państwie urzeczywistniającym zasady demokratycznego państwa prawnego i sprawiedliwości społecznej (art. 2 Konstytucji RP). Wybór właściwej sankcji karnej opartej na różnych względach i celach musi pozostać do uznania sądu, tak jak i wybór odpowiedniej racjonalizacji, która jest podstawową przesłanką właściwego wymiaru kary i środków karnych. Narzucanie sędziom konkretnych rozstrzygnięć powoduje automatyzm w pracy sędziego i przenosi odpowiedzialność za podjęte rozstrzygnięcie w kwestii kary na ustawodawcę. Swoboda sądowego wymiaru kary musi zaś być zagwarantowana na etapie decydowania o jej wymiarze. Użycie przez ustawodawcę oraz przez projektodawcę w art. 42 § 3 k.k. oraz art. 43a § 2 i 2a k.k. zwrotu „sąd orzeka” oznacza, że środki karne opisane w tych przepisach zaliczyć należy do kategorii „automatycznych skutków skazania”, która to kategoria nie mieści się w pojęciu orzekania, co uzasadnia sprzeczność obecnie obowiązującego i	
--	--	--	---	--

			projektowanego art. 42 § 3 k.k. oraz projektowanego art. 43a § 2 i 2a k.k. z art. 45 ust. 1 w zw. z art. 42 ust. 1 i 3 w zw. z art. 2 Konstytucji RP.	
65.	art. 44b k.k.	Rzecznik Praw Obywatelskich	Użycie przez projektodawcę w art. 44b § 1a k.k., zwrotów „sąd orzeka” oraz „chyba, że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami” oznacza, że środek reakcji karnej opisany w projektowanym przepisie zaliczyć należy również do kategorii „automatycznych skutków skazania”, która to kategoria nie mieści się w pojęciu orzekania, co uzasadnia sprzeczność projektowanego art. 44b § 1a k.k. z art. 45 ust. 1 w zw. z art. 42 ust. 1 i 3 w zw. z art. 2 Konstytucji RP. Przechodząc już do meritum przypomnieć należy, że na mocy art. 1 pkt 14 ustawy z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2600 z późn. zm.) zmienionego następnie przez art. 31 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania cywilnego, ustawy - Prawo o ustroju sądów powszechnych, ustawy - Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1860) wprowadzony został nowy środek reakcji prawnokarnej w postaci przypadku pojazdu mechanicznego. Podstawy dla	Uwaga nieuwzględniona. Sąd będzie mógł odstąpić od orzeczenia przypadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami (projektowany art. 44b § 1a k.k.). Warto podnieść, że w swej istocie obligatoryjność ma charakter względny, bowiem w sytuacji, gdy zachodzi wyjątkowy wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami, sąd może odstąpić od obowiązku orzeczenia przypadku. Warto podnieść, że w wyroku SN wydanym 17 marca 2022 r. w sprawie o sygn. III KK 234/21 zaznaczono, że zastosowanie przez ustawodawcę podwójnego kwantyfikatora podkreśla wyjątkowość odstąpienia od orzeczenia. Nie ma legalnego ani zamkniętego katalogu "wyjątkowych wypadków, uzasadnionych szczególnymi okolicznościami", wpływających na odstąpienie, zaś ocena, czy w realiach konkretnej sprawy można mówić o wyjątkowym wypadku, należy do swobodnej oceny sądu. Tego typu argumentacja została następnie przyjęta w szeregu orzeczeń sądów powszechnych

			orzeczenia omawianego środka znajdują się w art. 178 § 3 k.k.22 oraz art. 178a § 5 k.k.23. W projekcie ozn. UD 185 uchyla się art. 178 § 3 k.k. oraz art. 178a § 5 k.k., i w to miejsce wprowadza się art. 44b § 1a k.k. Tym samym w ustawie karnej pojawią się nie cztery a trzy progi odnoszące się do prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu: 1) stan po użyciu alkoholu, który zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do stężenia we krwi od 0,2 promila do 0,5 promila alkoholu albo obecności w wydychanym powietrzu od 0,1 mg do 0,25 mg alkoholu w 1 dm³24; 2) stan nietrzeźwości, który zachodzi, gdy zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość lub zawartość alkoholu w 1 dm³ wydychanego powietrza przekracza 0,25 mg albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość25; 3) stan stanowiący przesłankę przepadku pojazdu, który zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie sprawcy była równa lub wyższa niż 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia. Treść projektowanego art. 44b §	(m.in. wyrok SO w Bydgoszczy z 21 kwietnia 2023 r., sygn. IV Ka 231/23, wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 19 stycznia 2024 r., sygn. IV Ka 542/23, wyrok SO w Siedlcach z 17 maja 2024 r., sygn. II Ka 209/24, wyrok SR w Bełchatowie z 5 kwietnia 2024 r., sygn. II K 70/24) i w istotny sposób wpływa na optykę przedmiotowego zagadnienia.
--	--	--	--	---

			1a k.k. nie wskazuje jednoznacznie na to, że przypadek pojazdu mechanicznego możliwy jest także w przypadku kierowania pojazdem mechanicznym przez sprawcę znajdującego się pod wpływem środka odurzającego. Gdyby z projektowanego art. 44b § 1a k.k. miałoby jednak wynikać, że przypadek pojazdu mechanicznego możliwy jest także w przypadku kierowania pojazdem mechanicznym przez sprawcę znajdującego się pod wpływem środka odurzającego, to wprowadzenie kolejnego progu stanu nietrzeźwości przy braku tożsamy dla innych środków psychoaktywnych może prowadzić do rażąco odmiennej praktyki orzeczniczej w tym zakresie, a tym samym niesie w sobie potencjał naruszenia zasady równości wobec prawa (art. 32 ust. 1 Konstytucji RP) poprzez traktowanie różnych przypadków w tożsamy sposób przez zastosowanie instytucji z art. 44b § 1a k.k. W tym miejscu zaznaczyć należy, że Rzecznik Praw Obywatelskich przystąpił do trzech postępowań przed Trybunałem Konstytucyjnym w sprawie pytań prawnych Sądu Rejonowego w Tarnowie, i w sprawie ozn. sygn. akt P 7/2426 oraz w sprawie ozn. sygn. akt P 8/2427 wniósł o stwierdzenie, że art. 87 § 1 k.w. w zakresie, w jakim nie określa	
--	--	--	--	--

			precyzyjnie znamienia „stanu po użyciu podobnie działającego środka”, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji RP oraz z art. 42 ust. 1 Konstytucji RP, zaś w sprawie ozn. sygn. akt. P 13/2428 wniósł o stwierdzenie, że art. 87 § 1a k.w. w zakresie, w jakim nie określa precyzyjnie znamienia „stanu po użyciu podobnie działającego środka”, jest niezgodny z art. 2 Konstytucji RP oraz z art. 42 ust. 1 Konstytucji RP. Problem obowiązujących obecnie art. 178 § 3 k.k. i art. 178a § 5 k.k. oraz projektowanego w ich miejsce art. 44b § 1a k.k. jest tym większy, że obecnie granica między wykroczeniem polegającym na prowadzeniu pojazdu mechanicznego po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu, a przestępstwem polegającym na prowadzeniu pojazdu mechanicznego pod wpływem środka odurzającego jest nieostra, brak bowiem jasno wskazanego progu kontrawencjonalizacji, określonego ustawowo, tak jak w przypadku stanu po spożyciu alkoholu. Zgodnie z poglądem wypracowanym przez doktrynę i przyjętym przez Sąd Najwyższy, kwalifikacja stanu „po użyciu” i „pod wpływem” powinna opierać się na każdorazowej ocenie stanu psychofizycznego badanego, opartego na analogii, przyjmując za wzór stan po	
--	--	--	---	--

			użyciu alkoholu i nietrzeźwości. Brak wystarczającej określoności znamion przedstawionych typów czynów zabronionych może w oczywisty sposób prowadzić do nadużyć i kwalifikowania stanu „po użyciu” jako stanu „pod wpływem”, a w konsekwencji do orzekania przypadku pojazdu mechanicznego. Taka regulacja nie spełnia standardów określanych zasadą nullum crimen sine lege leżących u podstaw art. 2 i art. 42 ust. 1 Konstytucji RP. W istocie za wprowadzeniem opisanego w projektowanym art. 44b § 1a k.k. środka karnego stoi wyłącznie mechanizm realizacji negatywnego prewencyjnego oddziaływania kary. Powtórzyć należy za R. A. Stefańskim, że strach przed karą nie jest dostatecznym stymulatorem powstrzymania się od przestępstwa, zaś mechanizm ten dotyczyć ma sprawców wypadków drogowych, z założenia przecież nieumyślnych, co pozwala przyjąć, że proste odstraszenie konsekwencjami skazania, najpewniej okaże się środkiem nieadekwatnym. Zgodzić należy się też z R. A. Stefańskim, że wypadek pojazdu mechanicznego nie może być zaakceptowany także dlatego, że byłby środkiem niezwykle drastycznym, powodującym niekiedy	
--	--	--	--	--

			utratę dorobku kilku lat całej rodziny. Jego skutki dotykałyby nie tylko sprawcę, ale w dużym stopniu i jego rodzinę³⁰. Zastosowanie opisanego w projektowanym art. 44b § 1a k.k. obligatoryjnego środka reakcji karnej może zatem pozostawać w rażącej dysproporcji do wagi popełnionego czynu. Obligatoryjny przepadek, o którym mowa w art. 44b § 1a k.k., rodzi wątpliwości z punktu widzenia zasady winy mającej umocowanie konstytucyjne w art. 42 ust. 1 w zw. z art. 31 ust. 3 w zw. z art. 30 Konstytucji RP. Powtórzyć za P. Danilukiem należy, że sam pomysł na kształt wyraźnych podstaw normatywnych dla orzekania przepadku prowadzonego przez sprawcę pojazdu mechanicznego lub jego równowartości jawi się jako całkowicie nieakceptowalny, gdyż, choć rozwiązanie takie znane jest także obcym porządkom prawnym, to z pewnością nie w kształcie obowiązującym obecnie. Uwaga ta dotyczy także projektowanego art. 44b § 1a k.k. Za w pełni przekonywającą i trafną należy uznać argumentację P. Daniluka, że obowiązuje obecnie „stan prawny, w którym sąd pozbawiony jest, koniecznej w świetle Konstytucji RP (art. 10 w zw. z art. 173 i art. 175 ust. 1 oraz art. 45 ust. 1)	
--	--	--	---	--

			swobody orzeczniczej, bez której nie sposób in concreto mówić o racjonalnych ocenach i decyzjach sądowych, pozostających w odpowiedniej relacji do stopnia winy sprawcy i stopnia społecznej szkodliwości jego czynu, oraz zapewniających indywidualizację aktu ukarania”. Autor ten słusznie zauważa, że przewidziana w obecnym brzmieniu art. 44b § 1 k.k. w zw. z art. 178 § 3 k.k., a uwaga ta dotyczy także projektowanego brzmienia art. 44b § 1a k.k., „obligatoryjność narzuca sądowi pewien automatyzm w stosowaniu przepadku, przy czym nie ulega ona uchyleniu także wówczas, gdy sąd w konkretnej sprawie dojdzie do przekonania, że orzeczenie tego środka reakcji karnej jest niepotrzebne, nieadekwatne, a nawet szkodliwe”³⁴. Za w pełni trafną należy uznać konstatację P. Daniluka, że „w takich warunkach trudno mówić o sprawiedliwym rozpatrzeniu sprawy karnej, w którego istotę wpisana jest indywidualizacja i uadekwatnianie reakcji karnej, racjonalne stosowanie jej albo zaniechanie stosowania po uprzednim uwzględnieniu różnorodnych okoliczności odnoszących się zarówno do sprawcy, jak i jego zachowania się. W proponowanym stanie prawnym okoliczności te stają się irrelewantne, gdyż – bez względu na ich	
--	--	--	---	--

			wystąpienie, nasilenie czy też charakter – sąd i tak musi orzec przepadek”. Obligatoryjność wypadku, która powoduje wskazane konsekwencje, wzbudza zatem poważne zastrzeżenia z perspektywy art. 10 w zw. z art. 173 i art. 175 ust. 1 oraz art. 45 ust. 1 Konstytucji RP. Wprowadzenie środka reakcji karnej nazwanego przez projektodawcę „przypadkiem pojazdu mechanicznego” oraz jego utrzymywanie w projektowanych rozwiązaniach w art. 44b § 1 i 1a k.k. oznacza w istocie to, że nastąpiło dodanie do katalogu środków reakcji prawnokarnej kary dodatkowej o charakterze majątkowym, której wymiar, wbrew obecnej treści ustawy, powinien być dostosowany do dochodów oraz sytuacji majątkowej sprawcy (odmiennie niż przepadek narzędzia). Celem tego środka reakcji prawnokarnej w żadnym wypadku, wbrew twierdzeniom ustawodawcy, nie jest utrudnienie sprawcy popełnienia przestępstwa w przyszłości. W istocie jest to środek reakcji karnej, który nie realizuje funkcji wypadku, a realizuje funkcje nawiązki i jako taki winien być traktowany. W kontekście projektowanego art. 44b § 5 k.k. pamiętać należy o rozwiązaniach typu carsharing, możliwości najmu pojazdu,	
--	--	--	---	--

			możliwościach jakie daje umowa leasingu czy w końcu nieodpłatnym użyczeniu pojazdu. Skorzystanie z tych rozwiązań przez sprawcę sprawi, że sąd nie będzie mógł orzec przepadku z art. 44b § 1a k.k., który będzie odtąd możliwy tylko w stosunku do osób, które w trakcie popełnienia przestępstw, o których mowa w art. 44b § 1a k.k., prowadziły pojazd stanowiący ich wyłączną własność. Porównanie treści art. 44b § 1a k.k. oraz art. 44b § 5 k.k. prowadzi do wniosku, że obligatoryjność przepadku pojazdu mechanicznego została uzależniona przez projektodawcę od stosunku prawnego łączącego sprawcę z prowadzonym przez niego pojazdem i zostaje wykluczona, gdy sprawca jest współwłaścicielem pojazdu w częściach idealnych, jest właścicielem tylko udziału w prawie własności pojazdu oraz jest posiadaczem zależnym pojazdu (najemcą; leasingobiorcą; biorącym pojazd w nieodpłatne użyczenie; dzierżycielem pojazdu). Tymczasem są to okoliczności nieistotne z punktu widzenia popełnienia wymienionych w art. 44b § 1a k.k. przestępstw.	
66.	art. 115 § 26 k.k., art. 177 § 2a k.k. oraz art. 178c § 1 i 3 k.k.	Rzecznik Praw Obywatelskich	W projektowanym art. 115 § 26 k.k. projektodawca zdefiniował termin „nielegalnego wyścigu samochodowego”, a tymczasem w samej treści definicji mowa jest o „rywalizacji kierujących co	Uwaga uwzględniona. Uwaga zasadna co do frazy „samochodowy” w ramach definicji przewidzianej w art. 115 § 26 k.k.

			najmniej dwoma pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym” oraz o „celowym wprowadzeniu pojazdu w poślizg lub doprowadzenie do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu”. Rodzi do dwie zasadnicze wątpliwości. Pierwsza dotyczy tego, czy i dlaczego projektowany art. 115 § 26 k.k. ogranicza zakres znaczeniowy definiowanego zwrotu tylko do sytuacji z posłużeniem się samochodami. Druga wątpliwość dotyczy sposobu rozumienia użytych w projektowanym art. 115 § 26 k.k. terminów pojazd mechaniczny z pkt 1 oraz pojazd z pkt 2. W szczególności w odniesieniu do motocykli oraz hulajnóg, których prędkość nie została w żaden sposób ograniczona, brak jest racjonalnych podstaw do zawężania definicji z art. 115 § 26 k.k. i tym samym zakresu kryminalizacji typu czynu zabronionego z art. 178c § 1 i 3 k.k. Brak jest również podstaw do ograniczania definicji z art. 115 § 26 k.k. tylko do sytuacji wykonywania wyścigów w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni. Definicja ta nie obejmuje swoim zakresem zastosowania sytuacji, w której przynajmniej dwie osoby, niezależnie od widowni, urządzają sobie wyścig z	Fraza ta może została zastąpiona sformułowaniem, „wyścig pojazdów mechanicznych”, W pozostałym zakresie uwaga jest niezasadna.
--	--	--	---	--

			naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Nie ma również racjonalnych podstaw, aby nielegalnym wyścigiem nazywać „celowe wprowadzenie pojazdu w poślizg”, gdy ma ono miejsce wprawdzie w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, ale nie ma na celu pokonania określonego odcinka drogi w jak najkrótszym czasie, ale wykonanie najbardziej efektywnego manewru poślizgu ocenionego zarówno pod względem ilościowym (pod względem długości jednego poślizgu lub ilości poślizgów występujących bezpośrednio po sobie), jak i jakościowym (pod względem płynności poślizgu i stopnia panowania nad torem ruchu kierowanego pojazdu). Trudno doszukać się powodów, dla których prowadzenie samochodu w sposób, w którym dochodzi do jego podbicia skutkującego oderwaniem kół od podłoża albo też prowadzenie motocykla w sposób, w którym albo przy przyspieszaniu przednie koło ulega uniesieniu, albo przy hamowaniu uniesieniu ulega tylne koło, nazywać nielegalnym wyścigiem. W kontekście projektowanego brzmienia art. 177 § 2a k.k. wskazać należy, że samą intencję zdefiniowania najczęstszych i	
--	--	--	---	--

			najbardziej niebezpiecznych okoliczności, w których dochodzi do wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym, a które to przypadki rodzą napięcie pomiędzy przypisaniem sprawcy przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. ze świadomą nieumyślnością a przypisaniem przestępstwa z art. 148 § 1 k.k. z zamiarem wynikowym, należy ocenić pozytywnie. Opisane, jednakże wyżej kontrowersje znaczeniowe, jakie wprowadzenie definicji z art. 115 § 26 k.k. może rodzić, sprawia, że projektowany kształt art. 115 § 26 k.k. i w konsekwencji projektowane art. 177 § 2a k.k. i art. 178c § 1 i 3 k.k. zasługują na negatywną ocenę. Projektodawca powinien szerzej spojrzeć na problem najbardziej drastycznych w skutkach wypadków drogowych z art. 177 § 2 k.k.	
67.	Art. 178 § 1 i 1a k.k.	Rzecznik Praw Obywatelskich	Rzecznik Praw Obywatelskich w opinii z dnia 30 września 2021 r., ozn. I.510.1043.2021.PZ48, przesłanej Sekretarzowi Stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości, a następnie w opinii przesłanej Przewodniczącym Komisji Ustawodawczej Senatu RP oraz Komisji Praw Człowieka, Praworządności i Petycji Senatu RP z dnia 15 lipca 2022 r., ozn. II.510.1043.2021.PZ49, zwracał uwagę na posłużenie się przez projektodawcę zwrotem „sąd orzeka karę pozbawienia	Uwaga nieuwzględniona. Obecne brzmienie przepisu jest optymalne. W art. 178 k.k.: § 1 i 1a otrzymują brzmienie: „§ 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173 § 1 lub 2, art. 174, art. 177 § 1 lub § 2a lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia lub spożywał alkohol lub

			wolności w wysokości nie niższej niż”, który oznacza, że wskazane dolne granice kary „3 lata” i „5 lat” współkształtują ustawowy wymiar kary za wskazane tam typy czynów zabronionych, których następstwem jest odpowiednio albo ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby albo śmierć człowieka. Zastrzeżenia Rzecznika Praw Obywatelskich w zakresie art. 178 § 1a k.k. dodanego z dniem 1 października 2023 r. przez art. 1 pkt 67 lit. b ustawy z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2600 z późn. zm.), nabierają mocy na gruncie projektu ozn. UD185, gdyż w projektowanym art. 44b § 1a k.k. projektodawca użył zwrotu „w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178 § 1 lub 1a”, a tym samym należy przyjąć, że, w ocenie projektodawcy, art. 178 § 1a k.k. nie statuuje okoliczności zaostrzających odpowiedzialność karną za popełnienie wymienionych w jego ramach typów czynów zabronionych, a statuuje samodzielne przestępstwa. Mając to na uwadze wskazać należy, że typy czynów zabronionych opisane w art. 177 § 2 k.k. należą do kategorii przestępstw nieumyślnych, zaś typy czynów zabronionych opisane w art. 174 § 4 k.k. należą do kategorii przestępstw	zażywał środek odurzający po popełnieniu czynu określonego w art. 173 § 1 lub 2, art. 174, art. 177 § 1 lub § 2a lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności
--	--	--	---	--

			nieumyślno-nieumyślnych, i jednocześnie art. 178 § 1a k.k. zarówno w obecnym, jak i w projektowanym brzmieniu, przewidują za ich popełnienie w warunkach opisanych w art. 178 § 1 k.k. minimalne zagrożenie odpowiednio karą 3 lat i karą 5 lat pozbawienia wolności, a więc karą, zgodnie z art. 7 § 2 k.k., tożsamą dla zbrodni. Zbrodnie zaś, zgodnie z art. 8 k.k., można popełnić tylko umyślnie. Dotychczas Kodeks karny zna tylko zbrodnie umyślne lub umyślno-nieumyślne, jak np. z art. 166 § 3 k.k. Konsekwencją obowiązującego i projektowanego brzmienia art. 178 § 1a k.k. jest więc powstanie, i odpowiednio utrwalenie, opisanej wyżej antynomii wewnątrz Kodeksu karnego. Art. 178 § 1a k.k., zarówno w obecnym, jak i w projektowanym brzmieniu, stanowi, że przestępstwo z art. 177 § 2 k.k., jeżeli następstwem wypadku jest ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby, popełnione w warunkach art. 178 § 1 k.k., zagrożone jest karą w wysokości od 3 do 16 lat pozbawienia wolności, zaś przestępstwo z art. 177 § 2 k.k., jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby, popełnione w warunkach art. 178 § 1 k.k., zagrożone jest karą w wysokości od 5 do 20 lat pozbawienia wolności. Art. 178 § 1a k.k., zarówno w obecnym, jak i w	
--	--	--	--	--

			projektowanym brzmieniu, stanowi również, że przestępstwo z art. 174 § 4 k.k., jeżeli następstwem katastrofy jest ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby, popełnione w warunkach art. 178 § 1 k.k., zagrożone jest karą w wysokości od 3 do 16 lat pozbawienia wolności, zaś przestępstwo z art. 174 § 4 k.k., jeżeli następstwem katastrofy jest śmierć innej osoby, popełnione w warunkach art. 178 § 1 k.k., zagrożone jest karą w wysokości od 5 do 20 lat pozbawienia wolności. Jak się wydaje, już tylko w kategoriach rażącej omyłki pisarskiej należy traktować umieszczenie art. 177 § 2a k.k. oraz art. 178c § 1 pkt 2 i § 2 k.k. zarówno w wyliczeniu zawartym w art. 178 § 1 k.k., jak i w wyliczeniu zawartym w art. 178 § 1a pkt 1 k.k. Postąpienie takie prowadzi bowiem do niedającej się usunąć sprzeczności.	
68.	art. 178c § 2 k.k.	Rzecznik Praw Obywatelskich	W istocie projektowany art. 178c § 2 k.k. ma na tyle nisko związki z omówionymi wcześniej art. 115 § 26 k.k. oraz art. 178c § 1 i 3 k.k., że powinien stanowić odrębną jednostkę redakcyjną tekstu prawnego. Typ czynu zabronionego z art. 178c § 2 k.k. ma mieć, według projektodawcy następujące znamiona: 1/ prowadzenie pojazdu mechanicznego; 2/ sposób prowadzenia ma być rażąco naruszający zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym;	Uwaga nieuwzględniona. Przepis nie budzi zastrzeżeń legislacyjnych.

			3/ sposób prowadzenia ma zagrażać bezpieczeństwu innej niż sprawca osoby; 4/ sposób prowadzenia ma być tego rodzaju, że prowadzony pojazd mechaniczny ma poruszać się z prędkością większą od dopuszczalnej: a/ o co najmniej połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej, a jeżeli prędkość ta została ograniczona znakiem drogowym – co najmniej dwukrotnie, albo b/ co najmniej dwukrotnie – na innej drodze publicznej. Brzmienie projektowanego art. 178c § 2 k.k. zestawień należy z brzmieniem art. 178a § 1 k.k., który statuuje przestępstwo formalne (bezskutkowe) abstrakcyjnego narażenia dobra na niebezpieczeństwo, z uwagi na stan nietrzeźwości lub stan znajdowania się pod wpływem środka odurzającego przez tego, który prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, z brzmieniem art. 160 § 1 k.k., który statuuje przestępstwo materialne (skutkowe) konkretnego narażenia na niebezpieczeństwo, w postaci narażenia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, a także z brzmieniem art. 86 § 1 k.w., który statuuje wykroczenie materialne (skutkowe), w postaci zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu	
--	--	--	---	--

			drogowym, które ma mieć miejsce na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, a które ma być wynikiem niezachowania przez sprawcę należytej ostrożności, oraz z brzmieniem art. 92a § 1 i 2 k.w., który statuuje wykroczenie formalne (bezsuktkowe) abstrakcyjnego narażenia dobra na niebezpieczeństwo, z uwagi na sposób prowadzenia pojazdu sprzeczny z ograniczeniem prędkości określonym ustawą lub znakiem drogowym (§ 1), w tym przy przekroczeniu tego ograniczenia o ponad 30 km/h (§ 2). Owo zestawienie uwidacznia, że projektowany art. 178c § 2 k.k. ma charakter przestępstwa formalnego (bezsuktkowego) abstrakcyjnego narażenia dobra na niebezpieczeństwo i stanowi typ przepołowiony względem art. 92a k.w. Posłużenie się przez projektodawcę taką techniką legislacyjną ma ten skutek, że z jednej strony wyłączona zostaje możliwość przeprowadzenia przeciwdowodu niebezpieczeństwa, tak, jak to ma miejsce w przypadku art. 178a § 1 k.k. Z drugiej zaś strony, mające charakter zdecydowanie fasadowy znamiona oznaczone wyżej numerami 2/ oraz 3/ są w swej treści redukowane do znamienia oznaczonego numerem 4/. Wykazanie	
--	--	--	---	--

			bowiem znacznego przekroczenia prędkości już samo w sobie stanowi rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym oraz stwarza zagrożenie bezpieczeństwa dla innej osoby, a tym samym dla przypisania przestępstwa z art. 178c § 2 k.k. nie będzie wymagane prowadzenie postępowania dowodowego w szerszym zakresie niż tego wymagać będzie wykazanie realizacji znamienia oznaczonego nr 4/. W istocie w art. 178c § 2 k.k. ustawodawca skryminalizował zatem sposób prowadzenia pojazdu, który dla realizacji znamion tego przestępstwa ma być tego rodzaju, że prowadzony pojazd mechaniczny ma poruszać się z prędkością większą od dopuszczalnej: a/ o co najmniej połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej, a jeżeli prędkość ta została ograniczona znakiem drogowym – co najmniej dwukrotnie, albo b/ co najmniej dwukrotnie – na innej drodze publicznej. Art. 178c § 2 k.k. jest zatem istocie swoiście kwalifikowanym typem względem wykroczenia z art. 92a § 1 i 2 k.w., co rodzi pytanie o zgodność projektowanego art. 178c § 2 k.k. z zasadą proporcjonalności z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. Pytanie to wzmacnia przyjęta przez ustawodawcę taksacyjność ustawowych zagrożeń karą w innych	
--	--	--	---	--

			przepisach Kodeksu karnego. Wskazać bowiem należy, że wysokość ustawowego zagrożenia karą – w przypadku umyślnego przestępstwa skutkowego z art. 160 § 1 k.k. - wynosi od 1 miesiąca do 3 lat pozbawienia wolności, zaś - w przypadku umyślnego przestępstwa spowodowania średniego uszczerbku na zdrowiu z art. 157 § 1 k.k. – wynosi od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności. Przyjęte zatem przez projektodawcę w art. 178c § 2 k.k. rozwiązanie normatywne, prócz tego, że budzi opisane wyżej zastrzeżenia w zakresie przyjętej techniki legislacyjnej, w ramach której opisane w tym typie czynu zabronionego znamiona wzajemnie się pokrywają pod względem znaczeniowym, a tym samym ich odrębne wykazywanie w postępowaniu dowodowym staje się zbędne, rodzi jeszcze zastrzeżenia w aspekcie nieproporcjonalnej wysokości ustawowego zagrożenia karą względem opisanego w tym przepisie czynu zabronionego, a to w kontekście ustawowych zagrożeń przyjętych w art. 160 § 1 k.k. i art. 157 § 1 k.k.	
69.	art. 96 § 3 k.w.	Rzecznik Praw Obywatelskich	Przypomnieć należy, że w dniu 8 marca 2024 r., w piśmie ozn. II.510.888.202350, Rzecznik Praw Obywatelskich zwrócił się do Ministra Sprawiedliwości z postulatem zainicjowania prac legislacyjnych mających na celu wzmocnienie gwarancji	Uwaga nieuwzględniona. Projektowana ustawa nie zmienia w zakresie merytorycznym brzmienia przedmiotowego przepisu.

			procesowych obwinionego w sprawach z art. 96 § 3 k.w. poprzez dodanie do art. 96 k.w. nowego § 4, w którym zostanie wskazane, że „nie podlega karze z § 3 ten, kto nie wskaże na żądanie uprawnionego organu, komu powierzył pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie, gdy udzielona w ten sposób informacja, mogłaby stanowić dowód w postępowaniu w sprawie o wykroczenie przeciwko niemu samemu”. W obecnym stanie prawnym sprawca wykroczenia nie ma możliwości skorzystania z wolności wynikającej z prawa do milczenia wyrażonego przez zasadę nemo tenetur se ipsum accusare. Gwarancje wynikające z prawa do milczenia oraz z prawa do obrony w tym zakresie, mimo że formalnie obowiązują, faktycznie nie są realizowane, na co jednoznacznie wskazują orzeczenia sądów odwoławczych przywołane w treści wskazanego wyżej wystąpienia generalnego. Jednym z argumentów wówczas podniesionych był ten, że samooskarżenie godzi w istotę konstytucyjnego prawa do obrony z art. 42 ust. 2 Konstytucji RP, nie spełnia więc kryteriów określonych w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. Obecny zakres normowania art. 96 § 3 k.w. w zw. z art. 78 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.	
--	--	--	---	--

			- Prawo o ruchu drogowym ⁵¹ rodzi także wątpliwość z punktu widzenia zasady domniemania niewinności z art. 42 ust. 3 Konstytucji RP oraz z art. 6 ust. 2 EKPC i art. 14 ust. 2 MPPOiP, gdy przewiduje ciążący na właścicielu lub posiadaczu pojazdu obowiązek wskazania, na żądanie uprawnionego organu, komu powierzył pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie, pod rygorem odpowiedzialności wykroczeniowej, bez możliwości uchylenia się od tego obowiązku w razie niepowierzenia pojazdu nikomu, a więc kiedy on sam dopuścił się wykroczenia	
70.	art. 295 § 1a k.p.k.	Rzecznik Praw Obywatelskich	Projektowana zmiana w art. 295 § 1a k.p.k. ma charakter wynikowy, a tym samym nie usuwa problemów, jakie zrodziło obecnie obowiązujące brzmienie tego przepisu, opisanych już wcześniej przez Rzecznika Praw Obywatelskich w opinii stanowiącej odpowiedź na pismo Pana Ministra z dnia 15 kwietnia 2024 r., DLPKI. 400.2.2024, a dotyczącej projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny, wpisanego do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod pozycją UD29 z dnia 30 kwietnia 2024 r., ozn. II.510.429.2024.PZ52. Istotnym bowiem problemem wiążącym się z zastosowaniem środka karnego w postaci przypadku pojazdu	Uwaga nieuwzględniona. Zmiany w treści kodeksu postępowania karnego ograniczają się do ingerencji w brzmienie jednego tylko przepisu. Chodzi o art. 295 § 1a tej ustawy, mówiący o tymczasowym zajęciu pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę przestępstwa, za które orzeka się przepadek takiego pojazdu. Dotychczasowe odesłanie do art. 44b kodeksu karnego zostaje ograniczone do § 1a powołanego przepisu, jako że tylko on operuje w swym projektowanym brzmieniu obligatoryjnym środkiem tego rodzaju. Jest to zatem typowa zmiana dostosowawcza.

			mechanicznego jest koszt utrzymania pojazdu zabezpieczonego na czas postępowania. Należy też dostrzec, że w trakcie okresu wymaganego dla wydania prawomocnego wyroku samochód objęty zabezpieczeniem jest nieużywany i nie podlega konserwacji, przez co może ulec zniszczeniu, co, w połączeniu w upływem czasu, prowadzi do znacznego obniżenia wartości pojazdu. Poruszona kwestia jest szczególnie istotna w przypadku postępowań, w których ostatecznie przepadek pojazdu mechanicznego nie zostanie zastosowany. W takim przypadku zastosowane zabezpieczenie w sposób oczywisty spowoduje szkodę majątkową i stosownie do standardów leżących u art. 1 Protokołu Nr 1 do EKPC, odpowiedzialność odszkodowawczą Skarbu Państwa. Zgodnie z orzecznictwem ETPC środki przepadku mogą być dopuszczalne, jeżeli są realizowane zgodnie z ogólnym interesem polegającym na zapewnieniu, aby korzystanie z danego mienia nie przyniosło korzyści osobie skazanej za przestępstwo na szkodę społeczności. Artykuł 1 akapit drugi Protokołu Nr 1 należy interpretować w świetle ogólnej zasady określonej w pierwszym zdaniu akapitu pierwszego, która wymaga istnienia rozsądnego stosunku	
--	--	--	---	--

			proporcjonalności między zastosowanymi środkami a zamierzonym celem do zrealizowania. Poza ogólnymi obowiązками proceduralnymi wynikającymi z art. 1 Protokołu Nr 1, pewne czynniki mają znaczenie dla określenia proporcjonalności środka konfiskaty: w szczególności jego czas trwania, chociaż nie jest to ostateczne⁵⁵, konieczność jego utrzymania, mając na uwadze przebieg postępowania karnego, jak również jego konsekwencje dla zainteresowanej strony, zachowanie skarżącego i ingerujących władz państwowych oraz dostępność skutecznego środka odwoławczego, w tym dostępu do sądu, za pomocą którego skarżący może zakwestionować (ciągłe) zajęcie Wskazać należy, że w sprawie Stołkowski przeciwko Polsce Trybunał wskazał na margines uznania dopuszczalności ingerencji w mienie oskarżonego w toczącym się przeciwko niemu postępowaniu w świetle art. 1 Protokołu Nr 1 do ETPC. Zaznaczył przy tym, że każde zatrzymanie lub konfiskata rzeczy pociąga za sobą szkodę, ale szkoda faktycznie doznana nie może przekraczać tego, co nieuchronne, jeżeli ma być zgodna z art. 1 Protokołu Nr 1 do EKPC. Aby rozstrzygnąć, czy szkoda doznana przez oskarżonego jest nieuchronna,	
--	--	--	---	--

			należy odpowiedzieć na pytanie, czy rozsądne jest długie przetrzymywanie mienia w ramach zastosowanego środka. Trybunał odnotował przy tym, że prawidłowe sprawowanie wymiaru sprawiedliwości wymaga czasu. Jednakże zaznaczył jednocześnie, że w sprawach dotyczących interesu powszechnego, w szczególności wówczas, gdy sprawa oddziałuje na prawa podstawowe człowieka takie jak prawa związane z własnością, władze publiczne muszą działać bez zbędnej zwłoki. Art. 1 Protokołu Nr 1 do EKPC sam w sobie nie daje uprawnienia do odszkodowania za jakąkolwiek domniemaną szkodę doznaną wskutek zabezpieczenia mienia w toku postępowania karnego. Co do zasady do państwa należy określenie warunków uprawnienia do przyznania prawa do odszkodowania w takich okolicznościach. Trybunał przesądził jednocześnie, że nieotrzymanie odszkodowania za poniesioną szkodę wywołaną zastosowaniem środka w postępowaniu karnym, sprawia, że osobiste obciążenie oskarżonego staje się nadmierne, a tym samym prowadzi do naruszenia art. 1 Protokołu Nr 1 do EKPC. Mając powyższe na uwadze, negatywnie należy ocenić pozostawienia art. 295 § 1a	
--	--	--	--	--

			k.p.k. w projektowany brzmieniu. Ponadto powyższych standardów ETPC nie sposób doszukać się w przepisach dotyczących tymczasowego zajęcia mienia ruchomego (art. 295 k.p.k.) oraz podstaw zabezpieczenia (art. 291 k.p.k.). Rozważyć zatem należy wpisanie wprost zasady konieczności (subsydiarności) oraz zasady proporcjonalności do art. 291 k.p.k. oraz do art. 295 k.p.k.	
71.	art. 98 § 6 k.p.s.w.	Rzecznik Praw Obywatelskich	Przypomnieć należy, że Rzecznik Praw Obywatelskich w piśmie z dnia 5 sierpnia 2024 r., ozn. II.510.131.2024.MA68, zwrócił się do Ministra Sprawiedliwości z postulatem wprowadzenia art. 98 § 6 k.p.s.w. w brzmieniu „Z chwilą, gdy mandat karny jest prawomocny, zawiadamia się ujawnionych pokrzywdzonych o ukaraniu sprawcy wykroczenia i prawie dostępu do informacji będących podstawą ukarania”. Projektowany zaś art. 98 § 6 k.p.s.w. ma mieć charakter wnioskowy. Rodzi to pytanie o brak przepisów, które nakazywałyby organom prowadzącym postępowanie mandatowe, informowanie pokrzywdzonych o możliwości złożenia wniosku, o którym mowa w projektowanym art. 98 § 6 k.p.s.w. Wraz z przyjęciem fakultatywnego trybu dostępu do danych, o których mowa w projektowanym art. 98 § 6 k.p.s.w. należy	Uwaga nieuwzględniona. Proponowany w treści art. 98 nowy § 6 umożliwia zawiadomienie pokrzywdzonego wykroczeniem, na jego wniosek, o ukaraniu sprawcy wykroczenia i prawie dostępu do informacji będących podstawą ukarania w przypadku, gdy mandat karny jest prawomocny. Zmiany te należy ocenić pozytywnie; nowe brzmienie ustawy dostarczy pokrzywdzonemu danych niezbędnych do dochodzenia od sprawcy w postępowaniu cywilnym naprawienia szkód wyrządzonych wykroczeniem. Jednocześnie pokrzywdzony nie jest „zmuszany” do dalszego zaangażowania w sprawę wykroczenia, jeśli by tego sobie nie życzył.

			zaprojektować obligatoryjny obowiązek informacyjny w stosunku do ujawnionych pokrzywdzonych o możliwości złożenia wniosku, o którym mowa w projektowanym art. 98 § 6 k.p.s.w. Projektowany art. 98 § 6 k.p.s.w. powinien mieć zatem brzmienie „§ 6. Z chwilą uprawomocnienia się mandatu karnego, poucza się ujawnionych pokrzywdzonych o ukaraniu sprawcy wykroczenia i prawie do złożenia wniosku o dostęp do informacji będących podstawą ukarania. Na wniosek pokrzywdzonego, w przypadku, gdy mandat karny jest prawomocny, udostępnia się informacje będące podstawą ukarania sprawcy wykroczenia”. Nie będzie to jednocześnie zmiana, generująca znaczne zwiększenie obowiązków po stronie organów prowadzących postępowania wyjaśniające poprzedzające nałożenie mandatu, a tym samym generująca wydłużenie postępowania mandatowego, zważywszy, że dostęp do zgromadzonej dokumentacji będzie zagwarantowany w fazie, gdy mandat jest prawomocny, a pokrzywdzony nadal będzie miał jedynie pośredni wpływ na zainicjowanie postępowania w przedmiocie uchylenia mandatu. Co więcej dostęp do danych o sprawcy wykroczenia będzie pełniejszy	
--	--	--	--	--

			niż ten, jaki gwarantuje aktualnie załącznik nr 9 do wytycznych Komendanta Głównego Policji z dnia 13 lipca 2020 r. w sprawie wykonywania przez Policję niektórych czynności w zakresie wykrywania wykroczeń oraz ścigania ich sprawców (Dz.Urz.KGP z 2020 r., poz. 37), zważywszy na to, że szereg innych organów posiada uprawnienia do realizacji czynności w postępowaniu mandatowym.	
72.	Art. 44b	Krakowski Instytut Prawa Karnego	Brzemienną w skutki zmianą wydaje się proponowana ingerencja w treść art. 44b. Obecne brzmienie § 1 zostaje zastąpione przez dwie nowe regulacje. W nowej redakcji § 1 ustawodawca wyraźnie wylicza typy czynów zabronionych, których sprawcy winni się liczyć z orzeczeniem przepadku pojazdu mechanicznego prowadzonego w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Środek ten traci jednak swój dotychczasowy obligatoryjny charakter; zgodnie z nowym brzmieniem przepisu jego orzeczenie staje się fakultatywne. Z obligatoryjnym orzeczeniem przepadku mamy natomiast do czynienia w proponowanym § 1a, które w enumeratywnie wskazanych przypadkach nakazuje zastosować wspomniany środek, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy przestępstwa wynosiła co	Uwaga nieuwzględniona. Sąd będzie mógł odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami (projektowany art. 44b § 1a k.k.). Warto podnieść, że w swej istocie obligatoryjność ma zatem charakter względny, bowiem w sytuacji, gdy zachodzi wyjątkowy wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami, sąd może odstąpić od obowiązku orzeczenia przepadku. Warto podnieść, że w wyroku SN wydanym 17 marca 2022 r. w sprawie o sygn. III KK 234/21 zaznaczono, że zastosowanie przez ustawodawcę podwójnego kwantyfikatora podkreśla wyjątkowość odstąpienia od orzeczenia Nie ma legalnego ani zamkniętego katalogu "wyjątkowych wypadków, uzasadnionych szczególnymi

		najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Projektodawcy uchylają dotychczasowe § 2–4 ustawy, zaś § 5 w nowym brzmieniu stanowi, iż jeśli w czasie popełnienia przestępstwa pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, należy odstąpić od orzeczenia przepadku i obligatoryjnie orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa w wysokości co najmniej 5000 zł. Proponowaną zmianę co do zasady ocenić należy pozytywnie; wychodzi ona naprzeciw postulatom pojawiającym się w literaturze. Odstąpienie od bezwzględnej obligatoryjności orzeczenia przepadku pozostawia więcej swobody w rękach sądu, co wydaje się być krokiem we właściwym kierunku. Można rzecz jasna dyskutować nad zakresem typów czynów zabronionych objętych obligatoryjnym przepadkiem z § 1a; projektowana zmiana mogłaby stać się okazją do uzupełnienia wspomnianego katalogu choćby o art.	okolicznościami", wpływających na odstąpienie, zaś ocena, czy w realiach konkretnej sprawy można mówić o wyjątkowym wypadku, należy do swobodnej oceny sądu. Tego typu argumentacja została następnie przyjęta w szeregu orzeczeń sądów powszechnych (m.in. wyrok SO w Bydgoszczy z 21 kwietnia 2023 r., sygn. IV Ka 231/23, wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 19 stycznia 2024 r., sygn. IV Ka 542/23, wyrok SO w Siedlcach z 17 maja 2024 r., sygn. II Ka 209/24, wyrok SR w Bełchatowie z 5 kwietnia 2024 r., sygn. II K 70/24) i w istotny sposób wpływa na optykę przedmiotowego zagadnienia. Art. 44b § 5 k.k. otrzymuje brzmienie „jeżeli w czasie popełnienia przestępstwa pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy albo orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie, przepadku nie orzeka się. Projektodawca proponuje dodanie § 6 w którym określone zostaną zasady orzekania nawiązki w przypadku braku podstaw do orzeczenia przepadku. W wypadku, o którym mowa w § 5 pkt 1 czyli gdy pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy sąd orzeka nawiązkę, a w wypadku, o którym mowa
--	--	--	---

			178b, jest to jednak zagadnienie, nad którego istotnością zastanowić się można na dalszych etapach procesu legislacyjnego. Zastrzeżenia budzi natomiast propozycja uchylecia treści dotychczasowego § 4. Przepis ten wyłącza możliwość orzeczenia przepadku pojazdu w sytuacji, w której sprawca prowadził niestanowiący jego własności pojazd mechaniczny, wykonując czynności zawodowe lub służbowe polegające na prowadzeniu pojazdu na rzecz pracodawcy. Co prawda sytuacje takie obejmować będzie nowe brzmienie § 5, który skutecznie wyeliminuje możliwość orzeczenia przepadku, jednak alternatywne orzeczenie nawiązki na rzecz Skarbu Państwa mieć będzie charakter fakultatywny. Właśnie projektowane brzmienie § 5 zdaje się wzbudzać najistotniejsze kontrowersje. Można zgodzić się z autorami uzasadnienia projektu, podkreślającymi, że w odniesieniu do przepadku pojazdów w sytuacji, gdy pojazd nie był wyłączną własnością sprawcy, dotychczasowy obowiązek orzekania przepadku równowartości pojazdu narusza zasady trafnej represji, nie spełniając wymogów proporcjonalności kary i równości	w § 5 pkt 2 tj. gdy orzeczenie przepadku pojazdu mechanicznego nie jest możliwe lub celowe, w szczególności z uwagi na jego zbycie albo utratę przez sprawcę, zniszczenie lub znaczne uszkodzenie sąd może orzec nawiązkę na rzecz Skarbu Państwa w wysokości co najmniej 5000 zł Projektodawca proponuje zatem zrezygnowanie z systemu orzekania równowartości i konieczności badania przyczyny niemożności, zastępując go prostszą i bardziej sprawiedliwą nawiązką na rzecz Skarbu Państwa, której wysokość sąd będzie mógł określić biorąc pod uwagę całokształt okoliczności czynu.
--	--	--	--	---

			sprawców. Prawdą jest, że uzależnianie dolegliwości istniejącego środka od wartości pojazdu cechuje daleko posunięta arbitralność i niedostosowanie do okoliczności popełnienia przestępstwa i właściwości sprawcy. Orzeczenie projektowanej nawiązki uznać można tym samym za krok we właściwym kierunku. Trudno jednak powiedzieć to samo o założeniu, w myśl którego środek ten ma zawsze charakter fakultatywny, tym bardziej, że stanowić on będzie alternatywę wobec nadal obligatoryjnego przypadku wskazanego w projektowanym § 1a. Co więcej, automatyczne odstępianie od przypadku i zastąpienie go nawiązką zachodzić będzie w każdym przypadku, w którym pojazd nie stanowił wyłącznej własności sprawcy. Dotyczyć to będzie np. sytuacji objęcia pojazdu małżeńską wspólnością ustawową, co znacznie ograniczy możliwość sięgnięcia po przypadek. Nietrudno także przewidzieć, że uregulowanie takie może zachęcić potencjalnych sprawców do zawierania fikcyjnych umów ustanawiających współwłaścicielami pojazdu np. dalszych krewnych, co będzie miało na celu wyeliminowanie możliwości orzeczenia przypadku. Przeciwdziałanie takiemu procederowi wydaje się jednym z celów,	
--	--	--	--	--

			jakie należy postawić przed uczestnikami dalszego procesu legislacyjnego. Na marginesie tych wywodów warto zastanowić się, czy dla potrzeb art. 44b nie należałoby zmodyfikować górnej granicy wysokości nawiązki przewidzianej w treści art. 48. Choć próg 100 000 zł wydaje się wysoki, może jednak okazać się nieadekwatny do rynkowej wartości wielu pojazdów objętych dyspozycją art. 44b.	
73.	art. 69 § 4 k.k.	Krakowski Instytut Prawa Karnego	Zmiana proponowana w treści art. 69 § 4 sprowadza się do rozbudowania dyspozycji przepisu o zachowania sprawców wypadku komunikacyjnego charakteryzujących się w chwili czynu wysokim poziomem nietrzeźwości lub łamiących zakaz prowadzenia pojazdów. O ile proponowaną zmianę należy ocenić pozytywnie, o tyle warto zastanowić się, czy nie będzie stanowić niekonsekwencji brak rozciągnięcia zakresu wskazanego w punkcie c na sprawców katastrofy komunikacyjnej z art. 173; trudno znaleźć uzasadnienie dla bardziej wyrozumiałego ich potraktowania niż sprawców wypadku.	Uwaga uwzględniona.
74.	art. 115 § 26	Krakowski Instytut Prawa Karnego	Zmiany w części ogólnej Kodeksu karnego zamyka projektowane uzupełnienie art. 115 o nowy § 26, zawierający definicję „nielegalnego wyścigu samochodowego”. Jest nim rywalizacja kierujących co najmniej	Uwaga częściowo uwzględniona. Co do frazy „samochodowy” w ramach definicji przewidzianej w art. 115 § 26 k.k. Fraza ta może być zastąpiona innym sformułowaniem, np. „wyścig pojazdów”, ewentualnie z dodaniem określenia

			dwoma pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym, z zamiarem pokonania określonego odcinka drogi w jak najkrótszym czasie i z naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym lub celowe wprowadzenie pojazdu w poślizg lub doprowadzenie do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, wykonane w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni. Definicja ta wydaje się problematyczna. Niezrozumiałe jest chociażby opisywanie takiej aktywności sprawcy jako wyścigu „samochodowego”, choć z samej treści definicji wynika, że rozciąga się ona również na inne pojazdy mechaniczne; wydaje się, że choć odniesienie projektowanego przepisu do kierujących motocyklami nie będzie stwarzać wątpliwości, niezrozumiałe będzie uznanie ich za uczestników „wyścigu samochodowego”. Problemy, jakie stwarza definicja zawarta w projektowanym § 26, sięgają jednak dalej. Wśród nich wskazać można nieuzasadnione jak się wydaje odwołanie do „określonego” odcinka drogi, co postawi poza zakresem definicji większość improwizowanych wyścigów, których uczestnicy nie mają wręcz	„mechanicznych” albo „silnikowych” (RPO również zwrócił uwagę na przedmiotową kwestię – uwaga RPO nr 3). Zgodnie bowiem z art. 2 pkt 32 PrDrog - pojazd silnikowy to pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru, pojazdu szynowego, roweru, wózka rowerowego, hulajnogi elektrycznej, urządzenia transportu osobistego i wózka inwalidzkiego. W pozostałym zakresie uwaga jest niezasadna.
--	--	--	---	--

			możności „określenia” dystansu, na którym ich rywalizacja się odbywa. Poza zakresem definicji pozostaje również alternatywna forma rywalizacji, a więc popularny „wyścig spod świateł”, którego celem jest nie tyle najszybsze przebycie określonego odcinka drogi, ile osiągnięcie maksymalnego przyspieszenia bezpośrednio po wymuszonym przez warunki ruchu drogowego zatrzymaniu pojazdu. Proceder taki stwarza istotne zagrożenie dla innych uczestników ruchu, wydaje się zatem, że także powinien zostać objęty zakresem projektowanej definicji. Za rodzaj nielegalnego wyścigu planuje się uznać specyficzny i odmienny rodzaj nielegalnej rywalizacji, a więc opisany w punkcie 2 projektowanego przepisu tzw. drift, względnie jazd motocyklem na jednym kole. Kwestią o drugorzędnym znaczeniu wydaje się uznanie takiej rywalizacji za „wyścig”; problem ten mieć będzie jedynie charakter terminologiczny. Aby jednak zachowanie takie stanowiło przestępstwo, musi ono mieć miejsce w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni; spontaniczne podjęcie takiego zachowania stanowić będzie wykroczenie opisane w projektowanym art. 86c § 1 Kodeksu wykroczeń. W tym kontekście	
--	--	--	--	--

			pewne wątpliwości budzi wymóg wykazania zorganizowanego charakteru zgromadzenia, zwłaszcza gdy obejmie ono niewielką grupę uczestników.	
75.	art. 177 § 2a,	Krakowski Instytut Prawa Karnego	Zmiany proponowane w części szczególnej Kodeksu karnego polegają między innymi na dodaniu w treści art. 177 nowego § 2a, przewidującego odpowiedzialność sprawcy opisanego w § 2 tzw. „ciężkiego” wypadku komunikacyjnego, który powoduje go uczestnicząc w nielegalnym wyścigu, łamiąc orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów lub działając w warunkach projektowanego art. 178c § 2, a więc prowadząc pojazd mechaniczny w sposób rażąco naruszający zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, zagrażając swoim zachowaniem bezpieczeństwu innej osoby i z prędkością większą od dopuszczalnej. W takiej sytuacji kara pozbawienia wolności grożąca sprawcy powinna się mieścić w granicach od roku do lat 10. O ile trudno polemizować z zasadnością wprowadzenia do treści art. 177 kwalifikowanej postaci typu czynu zabronionego, o tyle można dyskutować nad rozszerzeniem wskazanego tam katalogu chociażby o art.178 b, a więc ucieczkę przed pościgiem.	Uwaga nieuwzględniona. Obecne brzmienie przepisów jest optymalne z punktu widzenia osiągnięcia celów projektowanej ustawy.

76.	Art. 178 k.k.	Krakowski Instytut Prawa Karnego	Proponowane zmiany sięgają również do treści art. 178, rozbudowując katalogi zawarte w § 1 i 1a o nowe typy czynów zabronionych. Kryteria owej rozbudowy wydają się zasadne, jednak przy okazji tak obszernej nowelizacji warto być może zastanowić się nad pojawiającym się w brzmieniu § 1 odwołaniem do sytuacji, w której sprawca spożywa alkohol lub zażywa środek odurzający po popełnieniu czynu zabronionego a przed poddaniem go przez uprawniony organ badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka odurzającego. Kryterium to wydaje się dość arbitralnym środkiem kryminalizacji zastępczej. Eliminuje z pewnością problemy dowodowe zaistniałe w sytuacji, w której sprawca deklaruje spożycie alkoholu lub zażycie środka już po popełnieniu czynu zabronionego, jednak bezrefleksyjnie rozciąga przesłanki wyższej karalności na przypadki, w których taka deklaracja sprawcy odpowiada prawdzie; co więcej, przepis w obecnym brzmieniu nakazuje surowsze traktowanie również tych sprawców, którzy mimo spożycia alkoholu lub zażycia środka nadal nie znajdują się w stanie nietrzeźwości lub odurzenia. Co prawda niekonsekwencja ta nie jest wynikiem projektowanej	Uwaga nieuwzględniona. Obecne brzmienie projektowanych przepisów jest optymalne z punktu widzenia osiągnięcia celów projektowanej ustawy. Zmiany w art. 178 k.k. stanowią jedynie konsekwencję pozostałych zmian w obrębie k.k.
-----	---------------	----------------------------------	--	--

			nowelizacji, jednak warto być może rozważyć przy okazji planowanych zmian ustawowych racjonalizację obecnego brzmienia przepisu. Wobec projektowanego brzmienia art. 44b zasadne wydaje się proponowane uchylenie § 3 i § 5 omawianego przepisu.	
77.	art. 178c k.k.	Krakowski Instytut Prawa Karnego	Propozycja zmian obejmuje również wprowadzenie do porządku prawnego nowego art. 178c. Jego § 1 przewiduje odpowiedzialność za organizowanie lub prowadzenie nielegalnego wyścigu lub uczestniczenie w nim w charakterze prowadzącego pojazd mechaniczny. O ile samo stypizowanie tego rodzaju zachowań wychodzi naprzeciw pojawiającym się tak w literaturze prawa karnego, jak i w opinii społecznej oczekiwaniom, o tyle problematyczne może okazać się rozgraniczenie pomiędzy zakresem regulacji projektowanego punktu 2 i wprowadzanego w art. 86c § 1 Kodeksu wykroczeń typu czynu zabronionego polegającego na driftowaniu lub jeździe motocyklem na jednym kole. Rozgraniczenie takie opierać się będzie na kryterium „uczestniczenia w zgromadzeniu zorganizowanym na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni” co w konkretnych przypadkach może być trudne do wykazania.	Uwaga nieuwzględniona. W ramach projektowanej nowelizacji w k.k. zostanie stypizowane przestępstwo organizowania lub prowadzenia nielegalnego wyścigu samochodowego lub prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu samochodowym (art. 178c k.k.), co będzie zagrożone karą pozbawienia wolności od trzech miesięcy do lat 5 (obecnie tego rodzaju zagrożenie ustawowe występuje m.in. w zakresie takich przestępstw jak np. nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka, pozbawienie człowieka wolności w typie podstawowym, przygotowanie do dopuszczenia się handlu ludźmi, kazirodstwo, nieumyślne spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym zagrażającą życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, ucieczka przed pościgiem prowadzonym przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, pełnienie czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem

			Należy nad to podkreślić, że w treści § 3 projektodawcy przewidują odpowiedzialność karną za czynienie przygotowań do przestępstwa określonego w § 1. Regulacja ta, którą skądinąd pomija przygotowane przez autorów projektu uzasadnienie, także budzi pewne kontrowersje. O ile można sobie wyobrazić postawienie zarzutu zrealizowania czynności przygotowawczej organizatorowi wyścigu, o tyle należałoby zastanowić się, jakie kształt winien przybrać wspomniany zarzut w odniesieniu do prowadzącego wyścig, jak również do jego uczestników. Można zrozumieć intencje projektodawców, związane z podstawą do postawienia zarzutów osobom zgromadzonym w miejscu startu przyszłych wyścigów, jednak wątpliwości dotyczyć będą chociażby kryteriów odróżnienia kierujących pojazdami od widzów; pojawia się również pytanie, czy osoba zasiadająca za kierownicą pojazdu i oczekująca na rozpoczęcie wyścigu realizować będzie znamiona przygotowania, czy też usiłowania. Zasadna wydaje się ta druga ewentualność, choć trudno ją pogodzić z wymogami odwołującej się do pojęcia usiłowania tzw. koncepcji początku dokonania. Warto zresztą pamiętać, że	bezpieczeństwa ruchu pojazdów mechanicznych przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego). Podkreślenia wymaga, że karalność za przygotowanie do udziału w nielegalnym wyścigu odnosić się będzie nie tylko do oczekiwania na linii startu (trudno bowiem wówczas przypisać sprawcy usiłowanie ze względu na wątpliwości co do „bezpośredniego” zmierzania), ale także innych czynności wyczerpujących ogólną definicję przygotowania (art. 16 k.k.). Jako przykład można tu wymienić modyfikowanie („tuningowanie”) pojazdu w celu wykorzystania go w wyścigu, co będzie wypełniać znamię „przysposabiania środków”. Oczywiście konieczne będzie wykazanie, że działanie takie było podejmowane w celu uczestnictwa w wyścigu (np. sprawca mógł pochwalić się takim zamiarem innej osobie). Jeśli zaś chodzi o znamiona czynu z projektowanego art. 178c § 2 k.k., wskazać trzeba, że przekroczenie prędkości o określoną wartość i prowadzenie pojazdu w sposób rażąco naruszający zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym stanowią odrębne przesłanki, które trzeba będzie odrębnie wykazać. Uzasadnienie projektu wskazuje
--	--	--	--	--

			podstawę odpowiedzialności może w tym przypadku stanowić zmodyfikowana treść art. 52 Kodeksu wykroczeń. Mniej kontrowersyjne wydaje się zapis projektowanego art. 178c § 2. Można jedynie zastanawiać się, czy wskazane w tym przepisie przekroczenie prędkości administracyjnie dozwolonej implikuje samo przez się rażący charakter naruszania zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, czy też okoliczność tę trzeba będzie wykazać innymi środkami, a jeśli tak – jakimi?	przykładowe okoliczności mogące przemawiać za stwierdzeniem prowadzenia pojazdu w sposób rażąco naruszający zasady bezpieczeństwa (np. ignorowanie innych znaków poziomych albo pionowych, częste, nieuzasadnione zmienianie pasa jazdy czy prowadzenie pojazdu, który sam z siebie stwarza zagrożenie bezpieczeństwa, np. ze względu na odpadające elementy).
78.	art. 52 § 2a k.w.	Krakowski Instytut Prawa Karnego	Zmiany planowane w części szczególnej omawianej ustawy są zdecydowanie obszerniejsze. W treści art. 52 § 2 dodano w szczególności nowy pkt 2a, przewidujący odpowiedzialność za uczestnictwo w zorganizowanym bez wymaganego zawiadomienia zgromadzeniu, o którym mowa w dodawanym w projektowanej nowelizacji art. 65ja ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zaś planowany § 2a przewiduje karę grzywny nie niższą niż 2000 zł wobec organizatora lub osoby przewodniczącej takiemu zgromadzeniu. Zgodnie z przepisem powołanym w treści obu typów „zgromadzenie użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10, którego celem jest w szczególności	Uwaga nieuwzględniona. W art. 52aa k.w. zaznaczono, że karalne (lecz na gruncie wykroczeniowym) będzie samo uczestnictwo w nielegalnym wyścigu samochodowym (kara grzywny w k.w.). Przepis będzie stanowił zatem, że kto nie będąc kierującym pojazdem umyślnie uczestniczy w nielegalnym wyścigu samochodowym, o którym mowa w art. 115 § 26 k.k. (również nowo dodanym), podlega karze grzywny. Adresatem przepisu jest pasażer pojazdu uczestniczącego w wyścigu, jak również osoba obserwująca to wydarzenie, która nie znalazła się w tym miejscu przypadkowo. Nie ulega wątpliwości, że osoby obserwujące nielegalne wyścigi, podobnie jak w przypadku innych rodzajów rywalizacji, stanowią istotny

			prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji, wymaga wcześniejszego zawiadomienia organu gminy” na zasadach określonych w przepisach ustawy - Prawo o zgromadzeniach. Pewnych słabości projektowanego rozwiązania szukać należy właśnie w regulacji o charakterze administracyjnym, która cechuje się niepotrzebną arbitralnością i pewnym niedookreśleniem. Okazją do bliższej analizy sugerowanych tam rozwiązań będzie przegląd zmian proponowanych w treści wspomnianej ustawy. W projektowanym art. 52aa karę grzywny przewidziano wobec osoby, która umyślnie uczestniczy w nielegalnym wyścigu samochodowym, o którym mowa w omawianej już definicji art. 115 § 26 Kodeksu karnego, nie będąc kierującym pojazdem. Regulacja taka wydaje się mocno kontrowersyjna. Warto pamiętać, że wykroczeniem zagrożonym surowszą sankcją jest wspomniane w art. 52 § 2 pkt 2a uczestnictwo w zgromadzeniu zdefiniowanym w art. 65ja ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Co prawda przepis ten mówi o zgromadzeniu określonej liczby użytkowników pojazdów, nie stwierdza jednak, że w zgromadzeniu takim nie mogą brać udziału inne osoby. Jak się wydaje	element, dzięki któremu wydarzenie to zyskuje na atrakcyjności. Chcąc skutecznie przeciwdziałać takim zjawiskom, należy sankcjonować każdą aktywność, która umożliwia, czy też promuje ich realizację. Nie są to zatem wyłącznie osoby, które bezpośrednio uczestniczą w wyścigu, jako kierujący pojazdami, czy też organizatorzy takich imprez, lecz środowisko osób zaangażowanych i regularnie uczestniczących w tych wydarzeń, choćby w charakterze wyłącznie widzów. Jednocześnie wymóg umyślności popełnienia tego wykroczenia sprawia, że karze nie będą podlegały osoby, które w sposób znalazły się na obszarze, na którym prowadzony był wyścig, bez zamiaru brania w nim udziału. Wskazana liczba wydaje się optymalna z punktu widzenia ratio legis ustawy. W ramach art. 52 k.w. w § 2 po pkt 2 dodaje się bowiem pkt 2a. Tym samym karze ograniczenia wolności albo grzywny podlegać będzie kto uczestniczy w zgromadzeniu, o którym mowa art. 65ja p.o.r.d., zorganizowanym bez wymaganego zawiadomienia. Ponadto po § 2 dodaje się § 2a w brzmieniu: „kto organizuje zgromadzenie, o którym mowa w § 2 pkt 2a, bez wymaganego zawiadomienia lub przewodniczy takiemu
--	--	--	---	--

			odpowiedzialność ciążyć będzie na wszystkich uczestnikach zgromadzenia, o ile więcej niż 10 z nich będzie użytkownikami pojazdów. Przepis ten zresztą nie wymaga wprost, by same pojazdy znajdowały się w miejscu, w którym odbywa się zgromadzenie; o ile można się zastanawiać, czy do zrealizowania znamion wystarczy np. prezentowanie zdjęć pojazdów, o tyle z całą pewnością nie każdy użytkowany pojazd musi być prezentowany. Jak się wydaje, warto rozważyć rezygnację z art. 52aa, modyfikując ewentualnie treść art. 52 Kodeksu wykroczeń. Pozwoli to na uniknięcie potencjalnych problemów związanych z funkcjonowaniem na gruncie Kodeksu wykroczeń dwóch różnych, choć zbliżonych zakresowo definicji, odwołujących się odpowiednio do treści art. 115 § 26 Kodeksu karnego i art. 65ja ustawy – Prawo o ruchu drogowym.	zgromadzeniu - podlega karze grzywny nie niższej niż 2 000 złotych”. Podkreślenia wymaga bowiem, że nowe przepisy nie zakazują tego rodzaju zgromadzeń (złotów), a jedynie wymagają wcześniejszego zawiadomienia stosownego organu gminy. Konieczne jest bowiem wprowadzenie rozwiązań umożliwiających sprawowanie nadzoru nad organizacją i przebiegiem takich zgromadzeń. Podkreślenia wymaga, że zgromadzenie, o którym mowa w projektowanym art. 65ja prawa drogowego niekoniecznie musi być wyścigiem – uczestniczące w nim pojazdy nie muszą nawet być wprowadzane w ruch. Stąd też zasadność odrębnego uregulowania tych dwóch przypadków. Może się oczywiście zdarzyć też, że zgromadzenie takie przerodzi się w wyścig i wówczas do poprawnego zakwalifikowania umyślnego uczestniczenia w takim wydarzeniu zastosowanie znajdzie zasada wyrażona w art. 9 § 1 k.w.
79.	art. 90 § 3 k.w.	Krakowski Instytut Prawa Karnego	Zgodnie z jego treścią osoba tamująca lub utrudniająca ruch na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, która uczestniczy we wspomnianym zgromadzeniu, podlega karze grzywny nie niższej niż 1000 zł. Projektodawcy uzupełniają katalog kar przewidzianych w	Uwaga uwzględniona w zakresie art. 90 § 4 jest zasadna. Konieczne jest wskazanie beneficjenta ewentualnej nawiązki analogicznie jak w art. 37 k.w. Uwaga co do art. 90 § 3 jest niezasadna, § 3 wyraźnie wskazuje, że dot. wysokości grzywny wskazanej w § 1.

			dwóch paragrafach poprzedzających o karę ograniczenia wolności, nieobecną w § 3. Co charakterystyczne, uzasadnienie projektu określa ten ostatni przepis mianem typu kwalifikowanego. Być może takie jego ukształtowanie jego sankcji jest konsekwencją pomyłki projektodawców, gdyż zaprezentowane brzmienie przewiduje co prawda surowszą karę grzywny, lecz nie pozwala na wymierzenie kary ograniczenia wolności. Prowadziłoby to do niezrozumiałej sytuacji, w której uczestnik nielegalnego zgromadzenia tamujący lub utrudniający ruch mógłby zostać ukarany surowszą grzywną niż przewidziana w § 1, lecz zarazem niedopuszczalne byłoby orzeczenie wobec niego kary ograniczenia wolności. Jak się wydaje, kwestia ta wymaga korekty.	
80.	art. 90 § 4 k.w.	Krakowski Instytut Prawa Karnego	Proponowana nowelizacja wprowadza także § 4 z omawianego przepisu, w myśl którego, jeśli wykroczenie, o którym mowa w przepisach poprzedzających spowodowało poważne zakłócenie ruchu drogowego, można orzec nawiązkę w wysokości do 1500 zł. Dyspozycja ta również wzbudza wątpliwości. Warto pamiętać, że zgodnie z art. 32 nawiązkę orzeka się na rzecz pokrzywdzonego w wypadkach przewidzianych w przepisach szczególnych. W sytuacji opisanej w art.	Uwaga uwzględniona.

			90 § 4 Kodeksu wykroczeń ustalenie grona osób pokrzywdzonych zachowaniem polegającym na tamowaniu lub utrudnianiu ruchu jest zabiegiem bardzo skomplikowanym, zaś grono potencjalnych beneficjentów nawiązki może okazać się bardzo szerokie.	
81.	art. 60 § 2a ustawy – Prawo o ruchu drogowym	Krakowski Instytut Prawa Karnego	art. 60 nowego § 2a, który <i>expressis verbis</i> zabrania kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem w sposób powodujący celowy poślizg kół (drift) lub utratę styczności z nawierzchnią choćby jednego z kół pojazdu z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to kół na osiach podnoszonych w pojazdach kategorii N2, N3 i M3. Jest to przepis o tyle istotny, że zawiera istotne wskazówki co do treści przeżycia psychicznego sprawcy dopuszczającego się driftu, który musi być wywołany celowo. Pewne wątpliwości budzić może jednak rozstrzygnięcie dotyczące spowodowania utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu. Zarówno omawiany przepis, jak i będące nośnikami normy sankcjonującej art. 178c § 1 Kodeksu karnego (w świetle definicji ustawowej z art. 115 § 26) i art. 86c Kodeksu wykroczeń nie rozstrzygają kwestii wymogu jego celowości w sposób jednoznaczny, co być może wymaga doprecyzowania.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowana nowelizacja dodaje w k.w. wykroczenie tzw. driftu (art. 86c k.k.), mianowicie - kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd mechaniczny celowo wprowadzając go w poślizg lub doprowadzając do utraty styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu podlega karze grzywny nie niższej niż 1 500 zł. W projektowanym art. 86c § 1 k.w. w znamionach wykroczenia ustawodawca wprost planuje wskazać na element celowości, tym samym strona podmiotowa wymagać będzie zachowania zamiaru bezpośredniego kierunkowego, a więc działanie sprawcy musi być celowe a nie przypadkowe. Ponadto jeżeli następstwem powyższego wykroczenia jest spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, sprawca podlega karze grzywny nie niższej niż 2 500 zł. Przepis ten znajdzie zastosowanie w przypadkach,

				gdy drift nie miał miejsca w ramach zorganizowanego zgromadzenia, na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni – w przeciwnym razie będzie to przestępstwo stypizowane w nowym art. 178c § 1 k.k. (organizacja lub prowadzenie nielegalnego wyścigu; prowadzenie pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu samochodowym). Zgodnie zaś z art. 7 k.p.k. organy postępowania karnego kształtują swe przekonanie na podstawie wszystkich przeprowadzonych dowodów, ocenianych swobodnie z uwzględnieniem zasad prawidłowego rozumowania oraz wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego (tym samym osoby, które przez przypadek a nie celowo wpadną w poślizg nie powinny zostać ukarane na podstawie projektowanego art. 86c § 1 k.w.). Niemniej, przywołana tutaj zasada swobodnej oceny dowodów (art. 7 k.p.k.) jest zasadą kontrolowanej oceny dowodów, która wyraża się w dwóch aspektach. Po pierwsze, organ procesowy musi uzasadnić, dlaczego oparł się na jednych, a nie na innych dowodach oraz dlaczego nie uznał dowodów przeciwnych. Po drugie, organ odwoławczy kontroluje swobodną ocenę dowodów dokonaną przez organ pierwszej instancji - J. Skorupka, Komentarz do art.
--	--	--	--	---

				7 k.p.k, Nb. 1, [w:] J. Skorupka (red.), Kodeks postępowania karnego. Komentarz, Warszawa 2023, Legalis/el.”
82.	art. 65ja ustawy – Prawo o ruchu drogowym	Krakowski Instytut Prawa Karnego	Istotny charakter nosi również dodanie w brzmieniu omawianej ustawy nowego art. 65ja, stwarzającego wymóg zawiadomienia organu gminy na zasadach określonych w przepisach ustawy – Prawo o zgromadzeniach o planowanym na otwartej, ogólnodostępnej przestrzeni zgromadzeniu użytkowników pojazdów w liczbie większej niż 10, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji. O przepisie tym była już mowa wcześniej. Należy raz jeszcze podkreślić, że cechuje go zauważalny brak precyzji. Choć nie stanowi on regulacji ze sfery prawa karnego, wywiera istotny wpływ na kodyfikację karną i wykroczeniową, stąd niezbędne wydaje się bardziej szczegółowe jego ujęcie. Należy zwłaszcza rozstrzygnąć, czy dolna granica 10 odnosi się do pojazdów czy ich użytkowników, a także rozważyć rezygnację ze zwrotu „w szczególności”, który sugerować może przykładowy jedynie charakter wyliczenia.	Uwaga zasadna co do rozstrzygnięcia kwestii liczby pojazdów a nie liczby użytkowników pojazdów. Przepis zmieniono tak by wyraźnie dotyczył on dziesięciu pojazdów poprzez dodanie frazy „pojazdów” do treści art. 65ja w sposób następujący: „Art. 65ja. Zgromadzenie użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10 pojazdów, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nich modyfikacji, wymaga wcześniejszego zawiadomienia organu gminy, na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. - Prawo o zgromadzeniach (Dz. U. z 2022 r. poz. 1389).”

83.	art. 50 nowego ust. 2a ustawy – Prawo o ruchu drogowym	Krakowski Instytut Prawa Karnego	W przepisach ustawy o kierujących pojazdami przewidziano dodanie w art. 50 nowego ust. 2a, które nakłada na osobę ubiegającą się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdami silnikowymi lub tramwajem obowiązek złożenia przed przystąpieniem do egzaminu państwowego oświadczenia, w myśl którego nie orzeczono wobec niej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a także nie toczy się przeciw niej w tym zakresie żadne postępowanie karne z tytułu popełnienia przestępstwa w związku z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Oświadczenie takie pociąga za sobą ewentualną odpowiedzialność karną za złożenie fałszywego oświadczenia w myśl art. 233 § 6 Kodeksu karnego. W razie toczenia się wobec kandydata postępowania karnego we wskazanym zakresie winien on złożyć pisemne oświadczenie odnośnie orzeczenia wobec niego na dzień egzaminu zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. Proponowana regulacja budzi kontrowersje z uwagi na zauważalny brak precyzji; nie przesądza ona na przykład czy oświadczenie kandydata winno dotyczyć nieprawomocnego orzeczenia wobec niego wspomnianego zakazu. Być może lepszym rozwiązaniem byłoby	Uwaga stała się bezprzedmiotowa na skutek usunięcia przepisu usunięty z projektu.
-----	--	----------------------------------	---	---

			zapewnienie Wojewódzkim Ośrodkom Ruchu Drogowego dogodnego dostępu do danych, do których odnosić się ma przedmiotowe oświadczenie, za pośrednictwem sieci informatycznej.	
84.	art. 102a ustawy Prawo o ruchu drogowym	Krakowski Instytut Prawa Karnego	Poza zmianami o technicznym charakterze, których projektodawca dokonuje w treści art. 102a, istotną modyfikację zawiera projektowane brzmienie art. 103 ust. 1 pkt 3. Poszerza ono katalog przesłanek do wydania decyzji o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami na przypadki przekroczenia liczby 20 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego albo stwierdzenia kierowania pojazdem niezgodnie z artykułem 8a ust. 1 (w obowiązującym brzmieniu ustawy brak art. 8a, zatem intencje projektodawców wymagają doprecyzowania) względnie wymaganiami określonymi dla kierującego znajdującego się w okresie próbnym; z kolei uchylony zostaje ust. 5.	Uwaga nieuwzględniona. Przedmiotowe brzmienie przepisu jest optymalne z punktu widzenia osiągnięcia celów projektowanej ustawy.
85.	art. 177 k.k.	Helsińska Fundacja Praw Człowieka	Projekt modyfikuje treść art. 177 k.k. dodając do niego § 2 wprowadzający typ kwalifikowany wypadku drogowego. Przewiduje on surowszą odpowiedzialność dla sprawcy, który dopuścił się wypadku ze następstwem śmiertelnym biorąc udział w nielegalnym wyścigu samochodowym, rażąco	Uwaga nieuwzględniona. W art. 177 dodaje się § 2a k.k., który stanowi, że jeśli sprawca dopuszcza się czynu określonego w § 2 (wypadek ze skutkiem w postaci śmierci innej osoby albo ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu) uczestnicząc w nielegalnym wyścigu samochodowym, albo w warunkach

			naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym albo działając z naruszeniem zakazu prowadzenia pojazdów. W takim wypadku zagrożenie karą miałoby wynieść od 1 roku do 10 lat pozbawienia wolności. W ocenie HFPC tego rodzaju rozwiązanie jest przykładem wprowadzania do prawa karnego rozwiązań nadmiernie kazuistycznych i w istocie stanowi brak zaufania dla polskich sądów karnych. Wydaje się, że tego rodzaju okoliczności zaostrzające odpowiedzialność karną z powodzeniem mogłyby być wzięte pod uwagę w procesie wyrokowania przez sąd i nie jest konieczne tworzenie w tym zakresie nowych kwalifikowanych typów przestępstw. Z drugiej strony, jeśli projektodawca uważa, że aktualnie funkcjonująca sankcja karna za spowodowanie wypadku ze następstwem śmiertelnym jest niewystarczająca, to powinien po prostu rozważyć jej podniesienie bez kreowania w tym zakresie nowych konstrukcji prawnokarnych, obarczonych koniecznością wypełnienia przez sprawcę dodatkowych znamion. W tym ostatnim wypadku konieczne powinno być jednak precyzyjne wykazanie przez projektodawcę sytuacji, w których sądy wskazywałyby na nieprzystosowywanie	określonych w art. 178c § 2, albo naruszając środek karny, o którym mowa w art. 39 pkt 3 (zakaz prowadzenia pojazdów), podlega karze od roku do 10 lat pozbawienia wolności. Przepis ten posiada charakter dostosowawczy w związku z m.in. nowym przestępstwem organizowania lub prowadzenia nielegalnego wyścigu samochodowego lub prowadzenia pojazdu mechanicznego uczestniczącego w nielegalnym wyścigu samochodowym. Za podwyższeniem sankcji w tych przypadkach przemawia umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Przepis ten przewiduje również podwyższenie sankcji za spowodowanie wypadku w czasie obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów.
--	--	--	---	--

			obecnie obowiązującej sankcji karnej do stopnia winy osoby podejrzanej o popełnienie tego przestępstwa.	
86.	art. 44b k. k	Helsińska Fundacja Praw Człowieka	Projekt mocno modyfikuje zasady orzekania przypadku pojazdów mechanicznych przez sprawców wybranych przestępstw. Rozszerza katalog czynów zabronionych, w przypadku których będzie możliwe orzeczenie przypadku pojazdu mechanicznego. W grupie tej znalazł się nowoprojektowany czyn w postaci organizacji lub uczestnictwa w wyścigu samochodowym, a także czyn w postaci naruszenia zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych. W tym ostatnim wypadku wątpliwości interpretacyjne może budzić używane w projektowanym art. 44b § 1 wyrażenie „jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych”. Na jego tle może pojawić się wątpliwość, czy odnosi się on do ogółu typów przestępstw wymienionych w tym przepisie, czy też jego rolą jest jedynie zawężenie odwołania do art. 244 i wskazanie, że dotyczy ono jedynie tych sytuacji, w których sprawca nie zastosował się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, a nie do	Uwaga nieuwzględniona. Nowelizacja zakłada istotne zmiany w treści art. 44b k.k. Zamiast obecnego brzmienia § 1 („w wypadkach wskazanych w ustawie sąd orzeka wypadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym”) i rozdrobnienia rozwiązań szczegółowych w części szczególnej k.k., przewiduje się uspojnienie i uproszczenie zasad orzekania przypadku pojazdu poprzez wprost wskazanie, że „w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178 § 1 lub 1a, art. 178a § 1 lub 4, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, lub art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, sąd może orzec wypadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”. Ponadto dodaje się normę szczególną w postaci § 1a, zakładającego, że „w razie skazania za przestępstwo określone w art. 178 § 1 lub 1a, art. 178a § 1 lub 4, lub art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2, jeśli zawartość alkoholu w organizmie sprawcy

			naruszenia innych typów zakazów opisanych w tym przepisie. Logika podpowiada, że intencją projektodawcy było zawężenie możliwości stosowania przepisów pojazdów jedynie do przypadków naruszenia zakazu prowadzenia pojazdu wymienionego w art. 244 k.k. Wydaje się, że kwestia ta powinna być omówiona w uzasadnieniu projektu. Dodatkowo rozważenia wymaga przeniesienie odwołania do art. 244 k.k. do innej jednostki redakcyjnej, co definitywnie ograniczyłoby ryzyko opacznej interpretacji omawianej regulacji. Co więcej, projektowany stan prawny może budzić także wątpliwości pod kątem spójności z innymi regulacjami Kodeksu karnego dotyczącymi bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Warto w tym kontekście wskazać, że tak dalekie konsekwencje nie będą obowiązywały chociażby względem sprawców wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym czy sprawców katastrofy w ruchu lądowym, niezależnie od stopnia przekroczenia przez nich reguł bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Wątpliwości HFPC budzić może także dalsze utrzymywanie w Kodeksie karnym kwalifikowanej postaci czynu polegającego na prowadzeniu pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem	przestępstwa wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia, sąd orzeka przepadek pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami”. W projektowanym przepisie niezmiennie istotna pozostaje granica co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm³ w wydychanym powietrzu albo prowadząca do takiego stężenia. Po jej przekroczeniu bowiem sąd zobligowany będzie do orzeczenia przypadku pojazdu mechanicznego prowadzonego przez sprawcę w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Jedynie wyjątkowo sąd będzie mógł nie orzekać przypadku, gdy jest to uzasadnione szczególnymi okolicznościami. Warto zaznaczyć, że projektowana nowelizacja uchyla art. 44b § 2-4 k.k. Przepisy te wprowadzały skomplikowany orzekania przypadku równowartości pojazdu, którego cechą charakterystyczną była nadmierna kazuistyka i liczne wyjątki. Sąd jest w szczególności zobligowany do badania przyczyn niemożności orzeczenia świadczenia, bowiem od przyczyny tej (np. tego, czy
--	--	--	---	--

			środka odurzającego. Projekt utrzymuje w tym kontekście rozróżnienie na przypadki kierowców, którzy prowadzili pojazd w stanie nietrzeźwości opisanym w art. 178a k.k. oraz tych, którzy prowadzili pojazd w stanie nietrzeźwości przekraczającym 1,5 promila we krwi (lub 0,75 mg/dm³). W tym drugim wypadku przypadek pojazdu będzie miał charakter obligatoryjny, podczas gdy w przypadku pierwszej sytuacji jego orzeczenie będzie jedynie fakultatywne. HFPC nie dostrzega powodów, dla których na gruncie Kodeksu karnego miałyby funkcjonować tego rodzaju rozróżnienie. Skoro ustawodawca uznał, że dla bezpieczeństwa ruchu lądowego niebezpieczny jest już stan upojenia przekraczający 0,5 promila, to znaczy, że każdy taki czyn powinien spotykać się z jednakowym zagrożeniem karą oraz środkami karnymi. W innym wypadku projektodawcy dają sygnał, że jazda pod wpływem alkoholu jest co prawda szkodliwa i karalna, ale do chwili, w której stężenie alkoholu w wydanych powietrzu nie przekroczy 1,5 promila nie jest szkodliwa społecznie w aż tak wysokim stopniu. Równie wątpliwe jest rozróżnienie przez projektodawców sankcji karnych dla uczestników i organizatorów nielegalnych	sprawca ukrył, czy utracił pojazd) prawodawca uzależnił określone skutki prawne.
--	--	--	---	---

			wyścigów. Ci pierwsi zagrożeni będą możliwością orzeczenia względem nich środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Drudzy, mimo tego, że istotnie przyczyniają się do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, z taką sankcją nie będą się mogli jednak liczyć. Reasumując tę część rozważań, wydaje się, że projektowane regulacje w zakresie przypadku pojazdów mechanicznych, mimo znacznego uproszczenia jej, w porównaniu do obowiązującej regulacji, nadal będzie budziła wątpliwości pod kątem wewnętrznej spójności oraz proporcjonalności. W ocenie HFPC odpowiednim krokiem powinno być powierzenie tej kwestii Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Karnego celem jej zbadania i zaproponowania odpowiednich rozwiązań prawnych.	
87.	Art. 90 § 4	Helsińska Fundacja Praw Człowieka	Spośród szczegółowych rozwiązań przewidzianych w projekcie zastrzeżenia HFPC wzbudza treść projektowanej zmiany 6 w Kodeksie wykroczeń. Regulacja ta odnosi się do nowelizacji art. 90 Kodeksu, przewidując podwyższenie sankcji grożącej za tamowanie lub utrudnianie ruchu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu. Obecnie sprawca przedmiotowego zagrożenia musi liczyć się z karą grzywny	Uwaga uwzględniona. Zasadne jest zmodyfikowanie art. 90 § 4 k.w. Zgodnie m.in. z uwagą Krakowskiego Instytutu Prawa Karnego – „proponowana nowelizacja wprowadza art. 90 § 4, w myśl którego, jeśli wykroczenie, o którym mowa w przepisach poprzedzających spowodowało poważne zakłócenie ruchu drogowego, można orzec nawiązkę w wysokości do 1 500 zł.

			do 500 zł lub karą nagany. Po wejściu w życie proponowanych rozwiązań wykroczenie to będzie zagrożone karą grzywny (bez ograniczenia kwotowego) oraz karą ograniczenia wolności. Dodatkowo, nowelizacja zakłada dodanie § 3 przewidującego wyższą odpowiedzialność dla osób uczestniczących w zgromadzeniu, o którym mowa w projektowanym art. 52 § 2 pkt 2a Kodeksu wykroczeń. Uregulowanie to odwołuje się bezpośrednio do zgromadzeń wskazanych w nowododanym art. 65ja ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przepis ten określa szczególny tryb organizacji zgromadzenia użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, w liczbie większej niż 10, którego celem jest w szczególności prezentacja pojazdów, w tym wprowadzonych w nim modyfikacji. Zmiana ta bezpośrednio powiązana jest z wprowadzeniem karalności wyścigów samochodowych i jako taka nie budzi raczej wątpliwości. W jej ramach osoby organizujące zgromadzenie z udziałem powyżej 10 pojazdów zobligowane będą do jego notyfikowania organowi gminy w trybie przewidzianym dla ustawy Prawo o zgromadzeniach. Zdecydowanie bardziej problematyczny jest natomiast projektowany art. 90 § 4	Dyspozycja ta wzbudza wątpliwości. Warto pamiętać, że zgodnie z art. 32 nawiazkę orzeka się na rzecz pokrzywdzonego w wypadkach przewidzianych w przepisach szczególnych. W sytuacji opisanej w art. 90 § 4 k.w. ustalenie grona osób pokrzywdzonych zachowaniem polegającym na tamowaniu lub utrudnianiu ruchu jest zabiegiem bardzo skomplikowanym, zaś grono potencjalnych beneficjentów nawiazki może okazać się bardzo szerokie”.
--	--	--	--	---

			Kodeksu wykroczeń, przewidujący możliwość nałożenia nawiązki do 1500 zł w wypadkach, w których wykroczenie stypizowane w art. 90 § 1-3 spowodowało poważne zakłócenie ruchu drogowego. Pełna analiza skutków tego uregulowania wymaga również odwołania do treści art. 32 Kodeksu wykroczeń. Zgodnie z tym ostatnim przepisem nawiązkę orzeka się na rzecz pokrzywdzonego w wypadkach przewidzianych w przepisach szczególnych. Obecnie obowiązujące uregulowania Kodeksu wykroczeń wiążą możliwość orzekania nawiązki przede wszystkim z wykroczeniami, w których pokrzywdzonymi będą zwykle pojedyncze osoby lub co najwyżej niewielkie grupy osób. Do kategorii tej należą: zamieszczanie bezprawnego ogłoszenia, wywołanie fałszywego alarmu, naruszenie obowiązków rodzicielskich lub opiekuńczych, kradzież leśna, kradzież ogrodowa, niszczenia zielonych terenów ogrodowych, szkodnictwo ogrodowe lub leśne oraz wypas zwierząt na cudzym gruncie. W odróżnieniu od omawianych regulacji popełnienie wykroczenia ujętego w art. 90 Kodeksu wykroczeń niemal zawsze skutkować będzie wystąpieniem większej liczby pokrzywdzonych. Pokrzywdzonym	
--	--	--	---	--

			będzie bowiem każda osoba, która z uwagi na tamowanie lub utrudnianie ruchu, doświadczyła skutku w postaci spowolnienia przemieszczania się. Jeśli więc popełnienie wykroczenia zaowocuje powstaniem zatoru drogowego, pokrzywdzonym takim działaniem może być każdy z kierowców stojących w korku drogowym. To w połączeniu z możliwością nałożenia obowiązku nałożenia na obwinionego nawiązki w kwocie dochodzącej nawet do 1500 zł skutkować może wymogiem zapłaty przez obwinionego tytułem nawiązki znacznych sum pieniężnych, istotnie przekraczających nawet górną granicę zagrożenia grzywną za popełnione wykroczenie. Efektem tego może być nałożenie na obwinionego sankcji karnej o charakterze dolegliwym, znacznie przekraczającym stopień zawinienia, a także stopień społecznej szkodliwości popełnionego przez niego wykroczenia. Na tym tle mogą się pojawić wątpliwości, co do tego, czy tak skalibrowana sankcja karna w istocie pozostaje proporcjonalna do celu jej ustanowienia, a zatem czy spełnia wymogi przewidziane w art. 31 ust. 3 Konstytucji. odnieść się należy także do tych zgromadzeń publicznych, które nie zostały zgłoszone lub które nie mają	
--	--	--	--	--

			charakteru spontanicznego. W tym kontekście wymienić należy przede wszystkim wszelkiego rodzaju protesty zakładające blokowanie dróg publicznych poprzez pozostawienie na nich pojazdów mechanicznych (np. sprzętu rolniczego), chodzenie po przejściach dla pieszych czy siadanie lub nawet przyklejanie się do jezdni. W ostatnich latach z tych form protestu wielokrotnie korzystali rolnicy, przedsiębiorcy, mieszkańcy domagający się budowy lub zaprzestania budowy określonej infrastruktury (np. obwodnicy miasta), a także aktywiści ekologiczni³. Osoby te w związku z korzystaniem z takiej formy protestu i niedokonaniem odpowiedniej notyfikacji narażone były na poniesienie odpowiedzialności karnej przewidzianej w Kodeksie wykroczeń za tamowanie ruchu drogowego oraz niestosowanie się do poleceń funkcjonariuszy Policji. Wejście w życie omawianych zmian narazi je na poniesienie jeszcze bardziej dotkliwych konsekwencji zabierania głosu w sprawach publicznych. Tymczasem warto pamiętać, że tego rodzaju protesty, mimo niespełnienia wymogów dotyczących uprzedniego zgłoszenia, czy spontanicznego charakteru, również pozostają pod ochroną art. 57 Konstytucji oraz art. 11 Europejskiej Konwencji Praw	
--	--	--	---	--

			Człowieka. W przeszłości ETPC wielokrotnie zwracał uwagę na konieczność bardzo wyważonej oceny przypadków odbywania zgromadzenia niezgłoszonego, wskazując, że zorganizowanie demonstracji bez uprzedniego zezwolenia, niekoniecznie uzasadnia ingerencje państwa w wolność zgromadzeń. Trybunał podkreślał przy tym, że „przepisy regulujące zgromadzenia publiczne, takie jak system uprzedniego powiadamiania, mają zasadnicze znaczenie dla sprawnego przebiegu wydarzeń odbywających się w przestrzeni publicznej, ponieważ pozwalają władzom zminimalizować zakłócenia w ruchu drogowym i podjąć inne środki bezpieczeństwa, ich egzekwowanie nie może stać się celem samym w sobie”. ETPC wskazywał na tym tle, że „brak uprzedniego powiadomienia i wynikająca z tego <<bezprawność>> wydarzenia, które władze uznają za zgromadzenie, nie dają władzom carte blanche; reakcja władz krajowych na wydarzenie publiczne pozostaje ograniczona wymogami proporcjonalności i konieczności określonymi w art. 11 Konwencji”⁵. W innych orzeczeniach ETPC wskazywał zaś, że Państwa – Strony Konwencji powinny się wykazywać „pewnym
--	--	--	---

			stopniem tolerancji” wobec zgromadzeń, które mają charakter pokojowy, nawet w wypadkach, gdy status takich demonstracji ma charakter nieuregulowany. W tym ostatnim kontekście warty odnotowania jest także pogląd Europejskiej Komisji na Rzecz Demokracji poprzez Prawo (Komisji Weneckiej), która zwraca uwagę, że pokojowy charakter mają również te demonstracje, które czasowo utrudniają, hamują lub tamują działania osób trzecich, np. poprzez tymczasowe blokowanie ruchu drogowego. Za problematyczne należy także uznać projektowane regulacje Kodeksu wykroczeń, które zmierzają do penalizacji uczestników zgromadzeń publicznych, o których mowa w art. 65ja ustawy Prawo o ruchu drogowym, a więc zgromadzeń użytkowników pojazdów mechanicznych w liczbie większej niż 10. W ocenie HFPC ustawodawca powinien dogłębnie rozważyć sensowność wprowadzania penalizacji zachowań polegających na uczestnictwie w zgromadzeniu publicznym. HFPC nie dostrzega argumentów natury konstytucyjnej, które uzasadniałyby tego rodzaju krok. Wydaje się, że obecne uregulowania prawne kryminalizujące m.in. organizacje takiego zgromadzenia bez odpowiedniej	
--	--	--	---	--

			notyfikacji są wystarczające dla odpowiedniego wyważenia interesu publicznego oraz interesów uczestników takiego zgromadzenia. Mając na uwadze wszystkie powyższe argumenty oraz rolę, jaką w demokratycznym państwie prawnym odgrywa wolność zgromadzeń, HFPC apeluje o ponowne rozważenie kwestii dodania do treści art. 90 Kodeksu wykroczeń uregulowania pozwalającego na nałożenie na sprawcę omawianego wykroczenia obowiązku zapłaty nawiązki. Zdaniem Fundacji, rozwiązanie to w praktyce może mieć istotne znaczenie dla stopnia realizacji w Polsce wolności zgromadzeń.	
88.	art. 102 i art. 105a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK oraz zmiany do art. 41 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej	Polska Izba Ubezpieczeń	odstąpienie od wprowadzania zmian proponowanych w art. 6 i w art. 9 projektu ustawy dotyczących zmiany do art. 102 i art. 105a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK oraz zmiany do art. 41 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej W obecnym stanie prawnym zakłady ubezpieczeń, na podstawie art. 41 ust. 11 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, przetwarzają dane dotyczące wykroczeń lub przestępstw stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego oraz przypisanych im punktach, wyłącznie w celu dokonania oceny ryzyka ubezpieczeniowego i	Uwaga stała się bezprzedmiotowa na skutek usunięcia z projektu przepisów, których dotyczy.

			ustalenia wysokości składki ubezpieczeniowej, zmierzających do zawarcia umowy ubezpieczenia, o której mowa w dziale II w grupach 3 lub 10. Naruszenia polegające na wykorzystaniu pojazdu do popełnienia przestępstwa albo wykroczenia związanego z nielegalnymi wyścigami lub celowym wprowadzeniem pojazdu w poślizg, o których mowa w projektowanych art. 41 a, mieszczą się już w zakresie naruszeń przepisów ruchu drogowego, do których zakłady ubezpieczeń mają dostęp na podstawie art. 41 ust. 11 ustawy o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej. Dodanie więc art. 41a do ustawy o działalności ubezpieczeniowej (...) jest więc nadmiarowe i będzie wprowadzało wątpliwości interpretacyjne. Ponadto, zgodnie z art. 102 ust. 7a ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, UFG i PBUK Fundusz uprawniony jest do przetwarzania danych o wykroczeniach lub przestępstwach stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego w celu realizacji zadań określonych w art. 102 ust. 7.	
89.	art. 80b ust. 1 pkt 17a	Polska Izba Ubezpieczeń	W projekcie ustawy, w zmianie do art. 80b ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz do art. 102 ust. 7 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (...) jest informacja o dodaniu do katalogu danych	Uwaga stała się bezprzedmiotowa na skutek usunięcia z projektu przepisów, których dotyczy.

			gromadzonych w CEP danej o „o czasowym zawieszeniu dopuszczenia pojazdu do ruchu”. W projekcie ustawy oraz w uzasadnieniu brak jest jednak wyjaśnień czym jest informacja o czasowym zawieszeniu dopuszczenia pojazdu do ruchu, stąd wnosimy o jej wyjaśnienie.	
90.	do art. 43 pkt 1) ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych	Polska Izba Ubezpieczeń	rozszerzeniu katalogu podstaw do wystąpienia do kierującego pojazdem o zwrot wypłaconego z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowania, jeżeli kierujący brał udział w nielegalnych wyścigach samochodowych, tj. wprowadzenie zmiany do art. 43 pkt 1) ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2023 r., poz. 2500) nadając mu brzmienie: „Zakładowi ubezpieczeń oraz Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu, w przypadkach określonych w art. 98 ust. 2a, przysługuje prawo dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowania, jeżeli kierujący:	Uwaga stała się bezprzedmiotowa na skutek usunięcia z projektu przepisów, których dotyczy.

			1) 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 lub w związku z udziałem w nielegalnych wyścigach samochodowych”; Nielegalne wyścigi samochodowe w ruchu miejskim należy ocenić negatywnie – są zjawiskiem społecznie niebezpiecznym. Dla kierującego pojazdem, biorącego udział w nielegalnych wyścigach samochodowych, świadomość konsekwencji w postaci zwrotu wypłaconego odszkodowania z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, stanowiłaby element prewencyjny, wzmacniający sankcję karną.	
--	--	--	---	--

ZESTAWIENIE NIEUWZGLĘDNIONYCH UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH OPINIOWANIA
Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (UD185)

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
1.	Art. 1 (9art. 44b k.k.)	Zastrzeżenie jednak budzi propozycja obligatoryjnego przepadku pojazdu mechanicznego w razie skazania za przestępstwo z art. 178 § 1 lub 1a, art. 178a § 1 lub 4, art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2 k.k., jeśli u sprawcy będącego prowadzącym pojazd mechaniczny zawartość alkoholu w organizmie wynosiła co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm ³ w wydychanym powietrzu albo prowadziła do takiego stężenia (proj. art. 44b § 2 k.k.). Obligatoryjność orzeczenia tego przepadku nie obejmuje sprawcy znajdującego się nawet pod znacznym wpływem środka odurzającego, wywołującym zakłócenia czynności psychomotorycznych, kierującego pojazdem, równoważnemu temu, jakie powoduje zawartość alkoholu w organizmie wynosząca co najmniej 1,5 promila we krwi lub 0,75 mg/dm ³ w wydychanym powietrzu. Ponadto, obligatoryjność orzekania tak wysoce represyjnego środka prowadzi do nieracjonalnego zwiększania poziomu represyjności samego orzeczenia. Oparcie bowiem obligatoryjnego orzekania na przesłankach formalnych wyklucza jakiegokolwiek luz decyzyjny sądu. Propozycja ta powoduje nierówne traktowanie sprawców tych przestępstw, skoro nie przewiduje obowiązku orzeczenia przepadku wobec sprawcy znajdującego się pod wpływem środka odurzającego i to na tyle znacznym, że powodującym prawie wyłączenie kontroli własnego zachowania. Prowadzi to do naruszenia zasady równości wobec prawa (art. 32 ust. 1 Konstytucji RP). Konstytucyjna zasada równości oznacza „równość wobec prawa (nakaz równego traktowania przez organy władzy publicznej w procesie stosowania prawa), co i równość w prawie (nakaz uwzględnienia zasady równości przy kształtowaniu treści obowiązującego prawa)” (L. Garlicki, Polskie prawo konstytucyjne. Zarys wykładu, Warszawa 2024, s. 114). Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego „Równość wobec prawa to także zasadność wyboru takiego a nie innego kryterium różnicowania. Aby odpowiedzieć na pytanie, czy dane kryterium może stanowić podstawę	Sąd Najwyższy	Uwaga nieuwzględniona. Sąd będzie mógł odstąpić od orzeczenia przepadku, jeżeli zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami (projektowany art. 44b § 1a k.k.). Warto podnieść, że w swej istocie obligatoryjność ma charakter względny, bowiem w sytuacji, gdy zachodzi wyjątkowy wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami, sąd może odstąpić od obowiązku orzeczenia przepadku. Warto podnieść, że w wyroku SN wydanym 17 marca 2022 r. w sprawie o sygn. III KK 234/21 zaznaczono, że zastosowanie przez ustawodawcę podwójnego kwantyfikatora podkreśla wyjątkowość odstąpienia od orzeczenia. Nie ma legalnego ani zamkniętego katalogu "wyjątkowych wypadków, uzasadnionych szczególnymi okolicznościami", wpływających na odstąpienie, zaś ocena, czy w realiach konkretnej sprawy można mówić o wyjątkowym wypadku, należy do swobodnej oceny sądu. Tego typu argumentacja została następnie przyjęta w szeregu orzeczeń sądów powszechnych (m.in. wyrok SO w Bydgoszczy z 21 kwietnia 2023 r., sygn. IV Ka 231/23, wyrok SO w Piotrkowie Trybunalskim z 19 stycznia 2024 542/23, wyrok SO w Siedlcach z 17 maja

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
		różnicowania podmiotów prawa, należy rozstrzygnąć: «czy kryterium to pozostaje w racjonalnym związku z celem i treścią danej regulacji; czy waga interesu, któremu zróżnicowanie ma służyć, pozostaje w odpowiedniej proporcji do wagi interesów, które zostają naruszone w wyniku wprowadzonego różnicowania; czy kryterium różnicowania pozostaje w związku z innymi wartościami, zasadami, czy normami konstytucyjnymi, uzasadniającymi odmienne traktowanie podmiotów podobnych” (wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 7 kwietnia 2009 r., P 7/08, OTK-A 2009/4/46, LEX nr 488894). Odmienne traktowanie podmiotów w takiej samej sytuacji bez uzasadnionego argumentu stanowi naruszenie tej zasady (M. Granat, Prawo konstytucyjne, Warszawa 2024, s. 129). Obligatoryjność prowadzi do mechanizmu orzekania, nadmiernie ogranicza dyskrecyjną władzę sędziego, prowadząc de facto do automatyzmu orzekania. Ustawodawca powinien mieć więcej zaufania do sądu, który zastosuje ten środek wtedy, gdy będzie to konieczne. Trafnie zauważa się, że sąd pozbawiony jest – koniecznej w świetle Konstytucji RP (art. 10 w zw. z art. 173 i art. 175 ust. 1 oraz art. 45 ust. 1 Konstytucji RP) – swobody orzeczniczej (P. Daniluk, O propozycji..., s. 56). Stanowi istotne ograniczenie konstytucyjnej kompetencji sądu do sprawowania wymiaru sprawiedliwości. Kategoryczność zawartej w tym przepisie dyrektywy łagodzi możliwość odstąpienia od orzeczenia przepadku w wyjątkowym wypadku, uzasadnionym szczególnymi okolicznościami. Chodzi o podwójnie kwantyfikowanie okoliczności uzasadniających taką decyzję, skoro ma to być po pierwsze, „wyjątkowy wypadek”, a po drugie, „uzasadniony szczególnymi okolicznościami”, co czyni taką możliwość prawie niemożliwą do zastosowania w praktyce.		2024 r., sygn. II Ka 209/24, wyrok SR w Bełchatowie z 5 kwietnia 2024 r., sygn. II K 70/24) i w istotny sposób wpływa na optykę przedmiotowego
2.	Art. 178c § 1 pkt 2 i § 2 k.k., art. 178 § 1a k.k.	proj. art. 178c § 1 pkt 2 i § 2 k.k., art. 178 § 1a k.k. przewidujące surowszą odpowiedzialność sprawców przestępstw określonych w art. 173 § 3 lub 4 lub art. 177 § 2 lub proj. § 2a k.k. w warunkach określonych w 178 § 1 k.k. ze względu na spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu innej osoby albo śmierci człowieka. Przestępstwo przewidziane w proj. art. 178c § 1 pkt 2 k.k. polega na uczestniczeniu prowadzącego pojazd	Sąd Najwyższy	Uwaga niezasadna. Obecne brzmienie przepisów jest bardziej czytelne.

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
		mechaniczny w nielegalnym wyścigu samochodowym zorganizowanym w ruchu lądowym, a stypizowane w proj. art.178c § 2 k.k. - na prowadzeniu pojazdu mechanicznego w sposób rażąco naruszający zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, zagrażającym bezpieczeństwu innej osoby i z prędkością większą od dopuszczalnej: 1) o co najmniej połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej, a jeżeli prędkość ta została ograniczona znakiem drogowym – co najmniej dwukrotnie, albo 2) co najmniej dwukrotnie – na innej drodze publicznej. Są to przestępstwa formalne, a w wypadku, gdy zachowania opisane w tych przepisach doprowadzą do powstania skutku w postaci ciężkiego uszczerbku na zdrowiu innej osoby albo śmierci człowieka, czyn taki wyczerpie także znamiona przestępstwa określonego: - w proj. art. 177 § 2a k.k. i przepis ten znajdzie się w kumulatywnej kwalifikacji z przestępstwem stypizowanego w proj. art.178c § 1 pkt 2 lub § 2 k.k.; albo - w art. 173 § 3 lub 4 k.k., znajdującym odzwierciedlenie w kumulatywnej kwalifikacji z przestępstwem określonym w proj. art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2 k.k. W takiej sytuacji sprawca zostanie skazany za jedno przestępstwo na podstawie wszystkich zbiegających się przepisów (art. 11 § 2 k.k.), a kara zostanie wymierzona na podstawie przepisu przewidującego karę najsurowszą (art. 11 § 3 k.k.). Art. 173 § 3 i 4 oraz art. 177 § 2 i 2a k.k. są wymienione w proj. art. 178 § 1a k.k. i bezprzedmiotowe jest obejmowanie tym przepisem przestępstwa określonego w proj. art. 178c § 1 pkt 2 lub § 2 k.k.		
3.	Art. 5 (art. 98 § 6 k.p.s.w.)	Ze względu na lakoniczność uzasadnienia projektu w tej części (str. 25) organowi nadzorcemu nie jest znana przyczyna, dla której projektodawca zdecydował się w projekcie o charakterze sektorowym (mającym na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego) wprowadzić zmianę do przepisów ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, powoływanej dalej z zastosowaniem skrótu k.p.s.w., odnośnie zawiadamiania pokrzywdzonego o ukaraniu sprawcy wykroczenia mandatem karnym i prawie dostępu do informacji będących	PUODO	Uwaga częściowo uwzględniona. Rozszerzono uzasadnienie we wskazanym zakresie. Nie została uwzględniona uwaga dotycząca kwestii rozbudowania i doprecyzowania przepisu, choćby w kwestii: zakresu danych podlegających przekazaniu, terminu, w którym pokrzywdzony może zgłosić wniosek, o którym

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
		podstawą ukarania – art. 98 § 6 k.p.s.w., dodawany przez art. 5 lit. b projektu. Zważywszy, że w sprawach dotyczących wypadków drogowych kwestia przekazywania pokrzywdzonemu danych osobowych sprawcy tego zdarzenia jest uregulowana, wprowadzanie w ustawie sektorowej zmian ustawy ogólnej – k.p.s.w. – co do zasad udostępniania pokrzywdzonemu danych osobowych sprawcy wykroczenia nie wydaje się zasadne. Jeśli jednak projektodawca podtrzymuje zamiar wprowadzenia w projekcie przepisu o przekazywaniu pokrzywdzonemu wykroczeniem, co do którego w postępowaniu mandatowym nałożono na sprawcę tego wykroczenia grzywnę w drodze mandatu karnego, danych osobowych tego sprawcy, winien rozbudować i doprecyzować ten przepis, choćby w kwestii: zakresu danych podlegających przekazaniu, terminu, w którym pokrzywdzony może zgłosić wniosek, o którym mowa w art. 98 § 6 k.p.s.w., dodawanym przez art. 5 lit. b projektu, źródła, z którego pokrzywdzony może pozyskać informację, że mandat karny jest prawomocny		mowa w art. 98 § 6 k.p.s.w., dodawanym przez art. 5 lit. b projektu, źródła, z którego pokrzywdzony może pozyskać informację, że mandat karny jest prawomocny. Art. 38 § 1 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia odsyła do odpowiedniego stosowania do czynności procesowych prowadzonych w postępowaniu w sprawach o wykroczenia przytoczonego wyżej art. 156 § 5 k.p.k., który stanowi, że (jeżeli nie zachodzi potrzeba zabezpieczenia prawidłowego toku postępowania lub ochrony ważnego interesu państwa) w toku postępowania przygotowawczego stronom, obrońcom, pełnomocnikom i przedstawicielom ustawowym udostępnia się akta, umożliwia sporządzanie odpisów lub kopii oraz wydaje odpłatnie uwierzytelnione odpisy lub kopie; prawo to przysługuje stronom także po zakończeniu postępowania przygotowawczego. Udostępnienie informacji (w tym danych osobowych) dotyczących ustaleń Policji w zakresie zdarzenia drogowego może nastąpić również na podstawie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego (k.p.a.) dotyczących wydawania zaświadczeń. Art. 217 k.p.a. stanowi, że zaświadczenie wydaje się m.in., jeżeli osoba ubiega się o zaświadczenie ze względu na swój interes prawny w urzędowym potwierdzeniu określonych faktów lub stanu prawnego. Przepis ten umożliwia wydanie przez Policję zaświadczenia zawierającego informacje o charakterze,

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
				miejsca i czasie zaistnienia zdarzenia, może też zawierać dane o wykonanych przez Policję czynnościach i stwierdzonych uszkodzeniach pojazdów biorących udział w zdarzeniu, a także dane osobowe określone w art. 44 ust. 1 pkt 4 Prawa o ruchu drogowym. Wniosek o wydanie zaświadczenia spełnić musi wymogi podania wskazane w art. 63 kpa oraz zawierać odpowiednie uzasadnienie (dochodzenie roszczeń w postępowaniu sądowym), które jest konieczne by organ mógł stwierdzić, czy dopuszczalne jest udostępnienie danych osobowych.
4.	art. 1, ust. 5. (definicja nielegalnego wyścigu samochodowego)	„§ 26. Nielegalnym wyścigiem samochodowym jest: 1) rywalizacja kierujących co najmniej dwoma pojazdami mechanicznymi w ruchu lądowym, z zamiarem pokonania określonego odcinka drogi w jak najkrótszym czasie i z rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, jeśli nastąpiło przekroczenie dozwolonej prędkości o co najmniej 50km/h, lub... Zapis nieprecyzyjny i opresyjny, może prowadzić do nadużyć także wobec zwykłych uczestników ruchu drogowego, np. szybkie ruszenie ze światła z niewielkim przekroczeniem prędkości. Powinno być ograniczone do jednoznacznych kryteriów, „naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego” jest zbyt ogólnym pojęciem, proponujemy dodanie zapisu dot. przekroczenie maksymalnej prędkości. Jeśli skutkiem będzie karanie sankcją od 3 mies. do 5 lat za sam fakt przekroczenia prędkości, to można sobie wyobrazić absurdalnego typu jazdę 45 km/h na ograniczeniu do 20 km/h (próg zwalniający) karana więzieniem. Zgodnie z orzecnictwem samo znaczne przekroczenie prędkości może stanowić rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, tym samym wprowadzony przepis może prowadzić do karania sankcją od 3 mies. do 5 lat pozbawienia wolności za sam fakt przekroczenia prędkości. Należy zwrócić uwagę, że - w kontekście statystyk wypadkowości - przekraczanie maksymalnych prędkości na autostradach i drogach	KWRiST - Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Uwaga nieuwzględniona. Istotą odpowiedzialności za przestępstwo stypizowane w tym przepisie jest zachowanie wyczerpujące jednocześnie trzy znamiona określone w tym przepisie. Tymczasem przytoczone w stanowisku UMWPom. przykłady odnoszą się wyłącznie do pojedynczych znamion (głównie przekroczenia prędkości). W uzupełnieniu można dodać, że także w strefie zamieszkania można dopuścić się brawurowej jazdy, z rażącym naruszeniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i w sposób zagrażający bezpieczeństwu osób, np. dzieci, niekoniecznie poruszając się z „ogromną prędkością”. A wspomniany w przykładzie „próg zwalniający” może być dodatkowym czynnikiem zagrożenia bezpieczeństwa.

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
		ekspresowych NIE JEST krytyczną przyczyną zdarzeń drogowych (a wręcz jest pomijalne), choć pojedyncze takie zdarzenia są głośne medialnie i wywołują zrozumiałe społeczne oburzenie. Obecnie stosowane rozwiązanie zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości o 50km/h na terenie zabudowanym jest skuteczne. Ewentualne zwiększenie presji na kierowców w tym zakresie powinno mieć formę rozwijania tego przepisu o drogi poza terenem zabudowanym (uwzględnione w niniejszym projekcie) i np. o zmniejszenie skali przekroczenia np. z 50 do 30 km/h przekroczenia, przy którym zatrzymuje się prawo jazdy. Wprowadzenie takiego rozwiązania na drogach A i S powinno być poprzedzone analizą BRD na tych drogach i np. ograniczone do odcinków z prędkością ograniczoną znakami drogowymi. Wniosek o usunięcie przepisu		
5.	Art. 2 par 5 (kara grzywny za poślizg kół)	Przepis jest nieprecyzyjny, nie ma możliwości oceny czy uślizg kół, np. przy ruszaniu lub uniesienie przedniego koła motocykla jest celowe. Pozostawienie jedynie drugiej części przepisu dotyczącej przypadku spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym	KWRiST Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Uwaga nieuwzględniona. Z przedstawionej propozycji wynika, że w projektowanym art. 86c Kw. należałoby skreślić § 1, ale pozostawić § 2. Świadczy to o niezrozumieniu przez opiniodawcę istoty tych przepisów karnych. Nie można też zgodzić się z argumentem, że nie ma możliwości oceny, czy wskazane zachowania są celowe. W odniesieniu do poślizgu, zarówno z omawianego przepisu karnego, jak z przepisu materialnego (ust. 2b w art. 60 p.o.r.d.) wynika, że chodzi nie tyle o poślizg samych kół, co o poślizg całego pojazdu, czyli tzw. drift, a więc o jazdę w kierunku odbiegającym od podłużnej osi pojazdu. Nie tylko policjant, ale także przeciętny obywatel jest w stanie ocenić, czy poślizg kół (np. na ośnieżonej lub mokrej nawierzchni) lub poderwanie koła motocykla przy ruszaniu jest celowe. Niezamierzone efekty zbyt gwałtownego ruszania czy zmiany

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
				kierunku jazdy na śliskiej nawierzchni (najczęściej ośnieżonej lub oblodzonej) są krótkotrwałe i jako niepożądane są niemalże natychmiast niwelowane przez kierującego. Policja, aby skierować wniosek o ukaranie za to wykroczenie, będzie musiała przeprowadzić czynności wyjaśniające i zebrać dowody w sprawie. A później bronić swojego stanowiska przed sądem. Nie należy pomijać faktu, że niejednokrotnie popisywanie się jazdą w drifcie czy jazdą na tylnym kole jest dokumentowane w postaci nagrań i publikowane w mediach społecznościowych. Są to cenne dowody.
6.	Art. 4. Ust. 1 (zakaz celowego poślizgu)	Przepis dubluje istniejące przepisy. Brak możliwości oceny celowości działania kierowcy. Wniosek o usunięcie przepisu	KWRiST Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Uwaga nieuwzględniona. Opiniodawca nie wskazał, jakie przepisy są dublowane. Jeśli miał na myśli art. 60 ust. 1 pkt 1, to w jego kontekście projektowane rozwiązanie właśnie precyzuje niedozwolone zachowania w zakresie sposobu używania pojazdu. Argumentacja, co do możliwości oceny celowości określonego zakazanego sposobu kierowania pojazdem została przedstawiona wyżej.
7.	Art. 4. Ust. 2 (obowiązek zgłaszania zgromadzenia uczestników z pojazdami w celu ich prezentacji)	Przepis kuriozalny, bardzo duże ograniczenie wolności człowieka, trudne do wyegzekwowania. W zasadzie interpretacja jest taka, że każde spotkanie min 10 pojazdów może wymagać zgody gminy. Wniosek o usunięcie przepisu	KWRiST Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Uwaga nieuwzględniona. Z projektowanego art. 65ja w żadnym razie nie wynika obowiązek uzyskania zgody na zgromadzenie (tzw. zlot lub spot). Natomiast wymóg zgłoszenia umożliwia poddanie takiego spotkania nadzorowi służb porządku publicznego i ocenie, czy odbywa się ono zgodnie z prawem. Natomiast w konkretnym przypadku organ gminy może wydać decyzję o zakazie zgromadzenia, która musi być oparta

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
				na określonych przesłankach i odpowiednio uzasadniona.
8.	Art. 7 ust. 2 a (decyzja o zatrzymaniu prawa jazdy przez starostę)	Propozycja przepisu wprowadzającego zatrzymywanie prawa jazdy z poślizgi i uniesienia kół jest nieprecyzyjna, nie ma możliwości oceny czy uślizg kół, np. przy ruszaniu, lub uniesienie przedniego koła motocykla jest celowe. Trudno też ocenić wpływ tej propozycji na BRD – nie jest to problem masowy, z istotnym wpływem na statystyki BRD. Proponujemy zastąpienie propozycji nową regulacją wprowadzającą zatrzymywanie prawa jazdy w przypadku naruszenia zasad bezpieczeństwa na przejeździe kolejowym, w szczególności niestosowanie się do znaków i sygnałów, omijanie zapór itd. w ust. 1: - pkt 4 otrzymuje brzmienie „4) kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym albo na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym;”, - w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 8 w brzmieniu: „8) kierujący pojazdem silnikowym lub motorowerem celowo kierował pojazdem w sposób powodujący poślizg kół (drift) lub powodujący utratę styczności z nawierzchnią chociażby jednego z kół pojazdu, z wyłączeniem kół na osiach podnoszonych w pojazdach kategorii N2, N3 i M3.”, 8) kierujący naruszył zasady ruchu drogowego na przejeździe kolejowym, tj. art. 28 ust. 3 Ustawy PORD oraz art. 92 KW w odniesieniu do oznakowania i sygnalizacji na przejeździe kolejowym.	KWRiST Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja skreślenia jazdy w drifcie lub „na tylnym kole”, jako przesłanki do wydania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy na 3 miesiące jest nie do zaakceptowania. Argumenty co do utrzymania projektowanych w tym zakresie regulacji zostały przedstawione wyżej. Omawiany przepis jest tylko elementem pewnej całości. Proponowana przez UMWPom. nowa przesłanka wydania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy na okres 3 miesięcy kierunkowo jest godna rozważenia, ale w przyszłości. Aktualnie wykracza poza zakres i cel przedłożonego projektu.
9.	Zmiana art. 47. Ustawy PORD (Zatrzymanie lub postój na drodze na pieszych)	Proponujemy powrót do dyskusji i wprowadzenie zakazu parkowania na chodnikach, który jest powszechny w UE. Dopuszczenie parkowania na chodnikach prowadzi do szeregu patologii, naginania przepisów i problemów interpretacyjnych. Zarządzający ruchem tam, gdzie jest to zasadne mogą wprowadzić oznakowanie miejsc postojowych na chodnikach, co wprowadzi racjonalne, symboliczne zasady – parkowanie	KWRiST Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Uwaga nieuwzględniona. Przedstawione propozycje wykraczają poza zakres i cel przedłożonego projektu i z tego względu w ogóle nie należy ich rozpatrywać.

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
		na chodniku jest zakazane, chyba że jest dozwolone oznakowaniem. Propozycja zmiany: 1. Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na drodze dla pieszych pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t wyłącznie w miejscu wyznaczonym odpowiednimi znakami drogowymi. 2. Dopuszcza się postój roweru, hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego na drodze dla pieszych w miejscu do tego przeznaczonym, a w razie braku takiego miejsca - jak najbliżej zewnętrznej krawędzi drogi dla pieszych najbardziej oddalonej od jezdni oraz równoległe do tej krawędzi, pod warunkiem, że szerokość chodnika jest nie mniejsza niż 1,5 m i nie utrudni ruchu pieszych;		
10.	Wprowadzenie możliwości kontroli pojazdów korzystających z pasów dla autobusów za pomocą środków elektronicznych	Obecnie zarządcy stref płatnego parkowania (SPP) obawiają się wprowadzenia rozwiązań polegających na systemowym zgłaszaniu przez pracowników kontrolujących strefy pojazdów zaparkowanych nieprawidłowo – jako potencjalnie nieumocowanych w przepisach i mogących stanowić przekroczenie uprawnień. Wprowadzenie umocowania pracowników patrolujących SPP umożliwi odciążenie Straży Miejskich (ich praca nie będzie się dublować na tym samym terenie) w zakresie patrolowania i ujawniania pojazdów nieprawidłowo zaparkowanych. Materiał, np. fotograficzny, byłby w praktyce przekazywany Straży Miejskiej/Policji do dalszego procedowania. Bardziej rozwinięta wersja przepisu mogłaby umożliwić prowadzenie wstępnego postępowania z kodeksu wykroczeń przez zarządcę SPP, a w przypadku nieprzyjęcia mandatu przez ukaranego, dopiero wtedy byłaby przekazywana do Straży Miejskiej/Policji. Propozycja zmiany: Po Art. 129b PORD dodać art. 129ba o treści: Art. 129b. przedstawiciele organów właściwych w sprawach realizacji zadań związanych z funkcjonowaniem stref płatnego parkowania, w tym osoby realizujące te zadanie na podstawie odpowiednich umów z tymi organami są uprawnieni do dokonywania zgłoszeń nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów na terenie tych stref do organów uprawnionych do ich kontroli.	KWRiST Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	Uwaga nieuwzględniona. Przedstawione propozycje wykraczają poza zakres i cel przedłożonego projektu.

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
11.	Kodeks karny	Modyfikacja przepisów karnych nie uwzględnia sytuacji, w której kierowca posiada prawo jazdy inne niż polskie, a do chwili wydania wyroku z orzeczonym środkiem karnym w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych nie zostało ono zatrzymane lub został zatrzymany nieprawidłowy dokument. Zasadnym wydaje się, aby w przepisach zostały zawarte elementy, które dotyczą możliwości nałożenia obowiązku zwrotu, konieczności wydania postanowienia w tej sprawie i odesłania do przepisów postępowania karnego. Proponujemy zatem dodanie przepisu o treści: “Orzekając zakaz określony w art. 42, sąd nakłada obowiązek zwrotu dokumentu innego niż krajowe polskie prawo jazdy uprawniającego do prowadzenia pojazdu, który nie został dotychczas zatrzymany; do chwili wykonania obowiązku okres, na który orzeczono zakaz, nie biegnie” Modyfikacja przepisów karnych nie uwzględnia sytuacji, w której kierowca posiada prawo jazdy inne niż polskie, a do chwili wydania wyroku z orzeczonym środkiem karnym w postaci zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych nie zostało ono zatrzymane lub został zatrzymany nieprawidłowy dokument. Zasadnym wydaje się, aby w przepisach zostały zawarte elementy, które dotyczą możliwości nałożenia obowiązku zwrotu, konieczności wydania postanowienia w tej sprawie i odesłania do przepisów postępowania karnego. Proponujemy zatem dodanie przepisu o treści: “Orzekając zakaz określony w art. 42, sąd nakłada obowiązek zwrotu dokumentu innego niż krajowe polskie prawo jazdy uprawniającego do prowadzenia pojazdu, który nie został dotychczas zatrzymany; do chwili wykonania obowiązku okres, na który orzeczono zakaz, nie biegnie” Rozszerzenie katalogu przesłanek skutkujących obligatoryjnym zakazem prowadzenia pojazdów mechanicznych z wielokrotni dotychczasowe problemy z wykonaniem orzeczeń sądowych, gdy w trakcie kontroli drogowych nie zostanie odebrany fizycznie inny dokument prawa jazdy niż wydany w	KWRIST Unia Metropolii Polskich	Uwaga nieuwzględniona – propozycje wykraczają poza cel projektu.

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
		Polsce lub zostanie błędnie zatrzymany inny dokument niż prawo jazdy (np. Karta kwalifikacji kierowcy). Proponowane doregulowanie przepisów spowoduje możliwość wyegzekwowania zwrotu prawa jazdy innego niż krajowe, jeśli ono nie zostało zatrzymane przez organy kontroli ruchu drogowego. Brak obowiązku zwrotu takiego dokumentu uniemożliwia skuteczne wykonanie wyroku karnego z powodu braku danych umożliwiających cofnięcie uprawnień do kierowania pojazdami określonych kategorii. Kluczowe jest stwierdzenie czy osoba, w stosunku do której orzekany jest środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych, posiada uprawnienia do kierowania pojazdami, skoro sąd nie dysponuje w aktach sprawy informacją o ich uzyskaniu, a następnie zatrzymaniu w trybie art. 135a ustawy prawo o ruchu drogowym.		
12.	Ustawa – Prawo o ruchu drogowym	Pomimo braku wskazanego artykuły w projekcie ponownie wnioskujemy o zmianę na poniższe brzmienie przepisu: „Ust. 6 Zwrot zatrzymanego prawa jazdy wydane w kraju następuje przez wprowadzenie informacji o zwrocie do centralnej ewidencji kierowców: 1) przez organ kontroli ruchu drogowego - po otrzymaniu zawiadomienia o wydaniu przez prokuratora lub sąd postanowienia o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy lub po okazaniu tego postanowienia, gdy nie zostało wydane postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy, 2) przez Starostę - po otrzymaniu zawiadomienia o wydaniu przez prokuratora lub sąd postanowienia o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy lub po okazaniu tego postanowienia, gdy zostało wydane postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy. Nie ulega wątpliwości, że w obecnym stanie prawnym właściwym do wprowadzenia do centralnej ewidencji kierowców informacji o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy jest organ, który je zatrzymał (dotyczy postanowienia wydanego przez prokuratora) lub organ, który je wydał (dotyczy postanowienia wydanego przez sąd). Z posiadanej przez nas wiedzy wynika, że organy kontroli ruchu drogowego bez problemu się z tego wywiązują.	KWRiST Unia Metropolii Polskich	Uwaga nieuwzględniona. Kwestia zwrotu zatrzymanego prawa jazdy została ujęta w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC76)

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
		Problem leży po stronie organu wydającego uprawnienia do kierowania pojazdami, który otrzyma postanowienie Sądu o odmowie wydania postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy i zgodnie z powołanym powyżej przepisem jest zobowiązany do wprowadzenia informacji o zwrocie dokumentu do centralnej ewidencji kierowców. System teleinformatyczny "Kierowca" umożliwiający realizację zadań organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami nie daje takiej możliwości. Zwrot prawa jazdy może nastąpić wyłącznie po wprowadzeniu do systemu informacji o zatrzymaniu prawa jazdy przez starostę, co jest niezgodne ze stanem faktycznym. W tego typu przypadkach jedyną możliwością wyeliminowania komunikatu o zatrzymaniu prawa jazdy z centralnej ewidencji kierowców jest założenie przez kierowcę zgłoszenia o rozbieżności danych w centralnej ewidencji kierowców na stronie internetowej "gov.pl" lub w aplikacji mobilnej "mObywatel" i usunięcie nieaktualnego komunikatu przez administratora centralnej ewidencji kierowców.		
13.	Art. 1 pkt 5 w zakresie dodawanego w art. 115 § 26 Kodeksu Karnego	Zapis dotyczący nielegalnego wyścigu samochodowego jest daleko nieprecyzyjny. Pojęcie „celowego wprowadzenia pojazdu w poślizg” (projektowany art. 115 § 26 pkt 2) powinno zostać zdefiniowane oddzielnie i w inny sposób niż jako „nielegalny wyścig samochodowy”. Przy takim zapisie dwa lub trzy samochody, które równocześnie ruszają dynamicznie ze światła uczestniczą w nielegalnym wyścigu samochodowym. Podobnie w jaki sposób kierowca będzie mógł się bronić przed mandatem w sytuacji, gdy wprowadzi pojazd w poślizg niecelowy? W jaki sposób Policja będzie weryfikowała czy kierowca wprowadził pojazd w sposób niecelowy czy też utracił w sposób niezamierzony nad nim panowanie? Wyjaśnienia wymaga również, co należy rozumieć pod pojęciem „zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni – odbywającego się bez wymaganego zezwolenia”, bowiem wobec definicji zaproponowanej przez projektodawców potencjalnie każdy kierowca będzie traktowany jako biorący udział w nielegalnym	KWRIST Związek Powiatów Polskich	Uwaga nieuwzględniona. Odnosząc się do uwagi w zakresie nieprecyzyjnej definicji „nielegalnego wyścigu” należy wyjaśnić, że samo dynamiczne ruszenie pojazdów spod światła nie wyczerpuje znamion wyścigu, o którym mowa. W definicji jednoznacznie określono, że rywalizacja kierujących musi odbywać się na określonym odcinku drogi i dodatkowo musi skutkować naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. W odniesieniu do poślizgu, z omawianego przepisu karnego wynika, że chodzi nie tyle o poślizg samych kół, co o poślizg całego pojazdu, czyli tzw. drift, a więc o jazdę w kierunku odbiegającym od podłużnej osi pojazdu. Nie tylko policjant, ale także przeciętny obywatel

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
		wyścigu samochodowym, jeśli doprowadzi do utraty styczności z nawierzchnią np. na parkingu.		jest w stanie ocenić, czy poślizg kół (np. na ośnieżonej lub mokrej nawierzchni) lub poderwanie koła motocykla przy ruszaniu jest celowe. Niezamierzone efekty zbyt gwałtownego ruszania czy zmiany kierunku jazdy na śliskiej nawierzchni (najczęściej ośnieżonej lub oblodzonej) są krótkotrwałe i jako niepożądane są niemalże natychmiast niwelowane przez kierującego. Policja, aby skierować wniosek o ukaranie za to wykroczenie, będzie musiała przeprowadzić czynności wyjaśniające i zebrać dowody w sprawie. A później bronić swojego stanowiska przed sądem. Nie należy pomijać faktu, że niejednokrotnie popisywanie się jazdą w drifcie czy jazdą na tylnym kole jest dokumentowane w postaci nagrań i publikowane w mediach społecznościowych. Są to cenne dowody. Pod pojęciem zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni odbywającego się bez wymaganego zezwolenia, należy rozumieć zgromadzenie, o którym mowa w projektowanym art. 65ja p.o.r.d., gdzie określono minimalną liczbę pojazdów oraz cel zgromadzenia. Tym samym nie jest prawdą co napisano w uwadze, że każdy kierowca będzie traktowany jako biorący udział w nielegalnym wyścigu samochodowym, jeśli doprowadzi do utraty styczności z nawierzchnią np. na parkingu

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
14.	Art. 2 pkt 3 w zakresie dodawanego art. 52 § 2 pkt 2a i § 2a Kodeksu wykroczeń	Przepis należy skreślić lub zmodyfikować Zgodnie z proponowanym brzmieniem projektowanego art. 65ja w ustawie – Prawo o ruchu drogowym (p.o.r.d.), za zgromadzenie użytkowników pojazdów na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni można uznać, np.: - giełdę samochodową, - organizację sprzedaży samochodu w trybie licytacji, - zlot motocyklistów. Zatem w takiej sytuacji wykroczenie, o którym mowa w art. 52 Kodeksu wykroczeń może popełnić potencjalnie każdy użytkownik pojazdu nawet taki, który przypadkiem znajdzie się na miejscu takiego zgromadzenia, jak również np. właściciel parkingu (jako ten, kto organizuje zgromadzenie).	KWRiST Związek Powiatów Polskich	Uwaga nieuwzględniona. Przykłady przywołane w uwadze, jak giełda czy licytacja nie będą się mieścić w definicji zgromadzenia z uwagi na cel, w jakim są organizowane, a więc sprzedaż pojazdu. Ponadto, takie przedsięwzięcia są organizowane na podstawie odrębnych przepisów i w ramach prowadzonej działalności, tym samym nie należy ich utożsamiać ze zgromadzeniami w rozumieniu projektowanego art. 65ja p.o.r.d. Odnosząc się natomiast do zlotów motocyklowych/samochodowych, to jak najbardziej mieszczą się one w definicji zgromadzenia z uwagi na znaczną liczbę pojazdów oraz cel takich imprez, tym samym będą one wymagały zawiadomienia organu gminy, co jednak w naszej ocenie nie stanowi argumentu przemawiającego za skreśleniem czy zmianą przepisu art. 65ja p.o.r.d.
15.	Art. 2 pkt 4 w zakresie dodawanego art. 52aa Kodeksu wykroczeń	Skreślenie przepisu. Pasażer nie może być karany za czyny kierowcy w sytuacji, gdy nawet może nie zdawać sobie sprawy jaki zamiar ma kierowca, po drugie pasażer nie ma żadnych skutecznych narzędzi, poza prośbą do kierowcy o zwolnienie czy zaprzestanie naruszanie przepisów ruchu drogowego. Po drugie, art. 115 § 26, do którego odnosi się opiniowany przepis został skonstruowany w taki sposób, że nielegalny wyścig samochodowy dotyczy w praktyce: - osób prowadzących pojazd biorących udział w wyścigu, - osób prowadzących pojazd w celu wprowadzenia go w poślizg lub do utraty styczności z nawierzchnią. Zatem, proponowany art. 52aa Kodeksu wykroczeń został zaprojektowany w taki sposób, że karze mogą podlegać np. zwykli gapie, czyli osoby oglądające taki wyścig.	KWRiST Związek Powiatów Polskich	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z projektowanym art. 52aa kw. odpowiedzialności za wykroczenie będzie podlegała osoba, która umyślnie uczestniczy w nielegalnym wyścigu samochodowym. Zatem w sytuacji opisanej w uwadze, osoba, która nieświadomie stała się uczestnikiem takiej rywalizacji, nie będzie podlegała odpowiedzialności. Ponadto należy rozróżnić osobę uczestniczącą w nielegalnym wyścigu niebędącą kierującym pojazdem – w praktyce dotyczy to pasażera, od osoby uczestniczącej w nielegalnym zgromadzeniu. Osoba obserwująca wyścig jako

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
				widz, w praktyce będą to np. pokazy driftu czy jazdy na tylnym kole wykonywane w trakcie zgromadzenia zorganizowanego na otwartej ogólnodostępnej przestrzeni, nie będzie podlegała odpowiedzialności z art. 52aa kw., może natomiast odpowiedzialności z art. 52 § 2 pkt 2a kw.
16.	Art. 2 pkt 5 w zakresie dodawanego art. 86c Kodeksu wykroczeń	Przepis jest bardzo nieprecyzyjny, nie ma możliwości rzetelnej oceny czy wprowadzenie w poślizg czy oderwanie kół od powierzchni jest celowe. „Celowość” zawarta w przepisie będzie utrudniona do oceny w czasie opadów czy w okresie zimowym, kiedy to kierowcy poruszają się po nieodśnieżonych lub oblodzonych drogach.	KWRiST Związek Powiatów Polskich	Uwaga nieuwzględniona. Uzasadnienie jak w uwadze 13.
17.	Art. 4 pkt 2 w zakresie dodawanego art. 65ja ustawy Prawo o ruchu drogowym	Skreślenie przepisu. Proponowany przepis w praktyce będzie trudny do wyegzekwowania. Do opiniowanego przepisu zastosowanie będzie miała uwaga zgłoszona do art. 52 § 2 pkt 2a i § 2 Kodeksu wykroczeń. Przepisy te pozostają ze sobą w związku, bowiem przewiduje się karanie na gruncie Kodeksu wykroczeń za naruszenie normy określonej w Prawie o ruchu drogowym.	KWRiST Związek Powiatów Polskich	Uwaga nieuwzględniona. Zgromadzenie (zlot), w ramach którego odbywa się swoista „wystawa” pojazdów (w pojazdach są pootwierane drzwi, pokrywy silnika i bagażnika) jest łatwo rozpoznawalne, a ustalenie liczby prezentowanych pojazdów nie powinno stwarzać żadnych problemów osobie, która osiągnęła wiek odpowiedzialności za wykroczenie. Od takiego uczestnika zgromadzenia (zlotu) można i należy oczekiwać świadomości, że zlot, w razie przekroczenia liczby 10 pojazdów wymaga zgłoszenia; musi on mieć też w związku z tym świadomość, że uczestniczenie w zlocie niezgłoszonym rodzi dla niego odpowiedzialność za wykroczenie. Nie wydaje się przy tym, by ustalenie organizatora zlotu i uzyskanie informacji o dopełnieniu obowiązku zgłoszenia przerastało możliwości potencjalnego uczestnika. Nie mogąc takich ustaleń poczynić nie powinien w zgromadzeniu uczestniczyć.

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
				Takie zgromadzenia (zloty) z założenia są organizowane dla osób z określonych środowisk, a więc uczestniczenie w nich jest nieprzypadkowe. Atrakcyjność zlotów wiąże się z dynamiczną prezentacją dokonanych w pojazdach przeróbek zwiększających ich osiągi wobec możliwie dużej liczby obserwatorów. Takie pokazy niejednokrotnie wiążą się z praktycznymi pokazami możliwości przerobionych pojazdów. Zwykle przeobrażają się we współzawodnictwo w formie driftingu lub wyścigu. Takie zachowania potencjalnie niosą ze sobą zagrożenie dla bezpieczeństwa ludzkiego życia i zdrowia. Skuteczne przeciwdziałanie takiemu zjawisku wymaga sankcjonowania każdej aktywności, która sprzyja jego promowaniu. Z tego też względu zasadne jest spenalizowanie uczestniczenia właśnie w niezgłoszonym (nielegalnym) zgromadzeniu (zlocie) motoryzacyjnym. Od organizatora lub przewodniczącego zgromadzenia (zlotu) motoryzacyjnego można i należy oczekiwać pełnej świadomości, że organizacja takiej imprezy podlega określonym rygorom formalnym, w tym przypadku – zgłoszeniu. Brak zgłoszenia ogranicza możliwość nadzorowania przebiegu takiego zlotu przez uprawnione służby. Sprzyja to przeobrażeniu imprezy w nielegalny wyścig, niosący ze sobą określone zagrożenia, o czym była mowa wyżej.

Lp.	Przepis	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający uwagę	Stanowisko MS
18.	Art. 7 pkt 2 w zakresie zmienianego art. 102 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami	Wnosimy o oszacowanie i wskazanie źródeł finansowania zwiększonej liczby spraw administracyjnych dotyczących zatrzymania prawa jazdy. Projektowane przepisy zwiększą liczbę spraw administracyjnych prowadzonych przez powiaty. Zwracamy uwagę, że jeżeli budżet państwa uzyskuje dochody z tytułu nakładanych w związku z naruszeniem przepisów prawa ruchu drogowego, a powiaty wykonują część zadań o charakterze administracyjnym mających bezpośredni związek z nałożeniem sankcji na sprawcę wykroczenia, powiaty powinny partycypować w dochodach z tego tytułu lub opcjonalnie sprawca powinien być dodatkowo obciążany kosztami prowadzenia postępowania administracyjnego. Prawo nie wyklucza równoczesnego stosowania sankcji karnej i ponoszenia opłat administracyjnych. Termin na wejście w życie ustawy (30 dni) w szczególności w kontekście zmian przewidzianych w art. 130a ustawy prawo o ruchu drogowym, nie pozwoli w sposób realny przygotować się staroście na realizację nowych obowiązków.	KWRiST Związek Powiatów Polskich	Uwaga nieuwzględniona. Na chwilę obecną z uwagi na to, że przepisy są projektowane, nie ma możliwości dokonania żadanego oszacowania.