SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
X kadencja

Druk nr 3365

Warszawa, 22 października 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy - Kodeks karny.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy Pana Posła Marcina Warchoła i Pana Posła Michała Wójcika.

(-) Waldemar Andzel; (-) Dorota Arciszewska-Mielewczyk; (-) Piotr Babinetz; (-) Barbara Bartuś; (-) Mariusz Błaszczak; (-) Jacek Bogucki; (-) Joanna Borowiak; (-) Bożena Borys-Szopa; (-) Lidia Burzyńska; (-) Artur Chojecki; (-) Kazimierz Bogusław Choma; (-) Tadeusz Chrzan; (-) Krzysztof Ciecióra; (-) Witold Wojciech Czarnecki; (-) Arkadiusz Czartoryski; (-) Lidia Czechak; (-) Władysław Dajczak; (-) Bartłomiej Dorywalski; (-) Przemysław Drabek; (-) Grzegorz Gaża; (-) Kazimierz Gwiazdowski; (-) Michał Jach; (-) Norbert Jakub Kaczmarczyk; (-) Sebastian Kaleta; (-) Henryk Kowalczyk; (-) Michał Kowalski; (-) Leonard Krasulski; (-) Wioletta Maria Kulpa; (-) Joanna Lichocka; (-) Dariusz Matecki; (-) Anna Milczanowska; (-) Jan Mosiński; (-) Bogumiła Olbryś; (-) Anna Paluch; (-) Teresa Pamuła; (-) Marcin Porzucek; (-) Urszula Rusecka; (-) Jarosław Sellin; (-) Paweł Szrot; (-) Stanisław Szwed; (-) Krzysztof Tchórzewski; (-) Marcin Warchoł; (-) Jan Warzecha; (-) Rafał Weber; (-) Patryk Wicher; (-) Jarosław Wiesław Wieczorek; (-) Elżbieta Witek; (-) Agata Wojtyszek; (-) Tadeusz Woźniak; (-) Michał Wójcik.

U S T A W A

z dnia …

o zmianie ustawy – Kodeks karny

Art. 1. W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) art. 178d otrzymuje brzmienie:

„Art. 178d. § 1. Kto prowadzi pojazd mechaniczny rażąco przekraczając prędkość oraz rażąco naruszając inne zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i przez to naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo nastąpienie skutku określonego w art. 156 § 1 lub w art. 157 § 1,

podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

§ 2. Jeżeli następstwem czynu określonego w § 1 jest śmierć innej osoby, a sprawca dopuścił się tego czynu, przekraczając dopuszczalną prędkość o co najmniej 100 km/h,

podlega karze pozbawienia wolności od lat 8 do 25.”

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

U Z A S AD N I E N I E

I. Cel i istota projektu (Główne postulaty)

Celem projektowanej ustawy jest wzmocnienie ochrony życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego poprzez zaostrzenie odpowiedzialności karnej za zachowania polegające na rażącym przekraczaniu prędkości, połączonym z rażącym naruszaniem innych zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, jeżeli zachowania te stwarzają bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia człowieka, a w szczególnie tragicznych przypadkach prowadzą do śmierci innej osoby.

Celem projektu jest zapewnienie, aby najpoważniejsze zachowania na drogach spotykały się z reakcją adekwatną do zagrożenia, naruszonych dóbr i następstw czynu

Głównym celem przedłożonego projektu jest wprowadzenie do polskiego prawa karnego instytucji tzw. „zabójstwa drogowego" w formie kwalifikowanego typu nowo wprowadzonego przestępstwa brawurowej jazdy. Projekt stanowi bezpośrednią odpowiedź na rażącą dysproporcję między społeczną szkodliwością czynów popełnianych przez skrajnie nieodpowiedzialnych kierowców a dotychczasowymi możliwościami ich penalizacji.

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym stanowi jedną z podstawowych wartości wymagających skutecznej ochrony ze strony państwa. Życie i zdrowie człowieka nie mogą być traktowane jako akceptowalna cena brawury, lekkomyślności ani świadomego lekceważenia elementarnych zasad bezpieczeństwa. Droga publiczna nie jest miejscem, w którym kierujący może dowolnie eksperymentować z prędkością i ryzykować zdrowiem lub życiem innych osób. Każdy uczestnik ruchu ma prawo oczekiwać, że pozostali będą przestrzegać podstawowych reguł bezpieczeństwa, a korzystanie z infrastruktury drogowej nie będzie wiązało się z nieuzasadnionym, skrajnie wysokim ryzykiem.

Szczególnie niebezpieczne są zachowania kierujących, którzy nie tylko rażąco przekraczają dopuszczalną prędkość, lecz jednocześnie dopuszczają się innych poważnych naruszeń zasad bezpieczeństwa. Takie połączenie naruszeń prowadzi do zwielokrotnienia zagrożenia: ogranicza możliwość prawidłowej oceny sytuacji na drodze, skraca czas na reakcję, wydłuża drogę hamowania i zwiększa energię zderzenia. W konsekwencji nawet pojedynczy błąd, którego przy zachowaniu przepisów można byłoby uniknąć albo którego skutki byłyby ograniczone, może doprowadzić do nieodwracalnej tragedii.

Projekt realizuje 2 fundamentalne postulaty:

1. **Wprowadzenie sprawiedliwej odpłaty karnej:** Wprowadzenie dolnej granicy zagrożenia penalnego w wysokości minimum 8 lat pozbawienia wolności oraz górnej

granicy do 25 lat pozbawienia wolności kwalifikuje ten czyn jako zbrodnię, co uniemożliwia warunkowe zawieszenie wykonania kary.

2. **Kryminalizacja czystej, wyrachowanej brawury:** Przepis świadomie rezygnuje z wiązania surowej odpowiedzialności wyłącznie ze stanem nietrzeźwości. Penalizuje on kierowców trzeźwych, którzy z pełną świadomością podejmują decyzję o drastycznym złamaniu reguł ostrożności.

Rozwiązanie to wyraża zasadę, że najpoważniejsze naruszenia zasad bezpieczeństwa, które prowadzą do utraty ludzkiego życia, wymagają szczególnie stanowczej reakcji państwa. Surowsza sankcja ma odzwierciedlać wyjątkową wagę czynu i umożliwiać sądowi wymierzenie kary odpowiadającej okolicznościom konkretnej sprawy. Kara nie może być wyłącznie symbolicznym następstwem zachowania, które doprowadziło do śmierci człowieka w warunkach skrajnego lekceważenia zasad bezpieczeństwa. Musi realizować funkcję sprawiedliwościową, a zarazem wyrażać jednoznaczny komunikat, że życie ludzkie podlega szczególnej ochronie prawnej.

Tym samym projekt stanowi element szerszej polityki ochrony uczestników ruchu drogowego, w której prawo karne powinno pełnić funkcję stanowczej, ale proporcjonalnej reakcji na najpoważniejsze zachowania

II. Rozwiązanie kluczowych problemów dowodowych (Konstrukcja prawna)

Dotychczasowa praktyka prokuratorska i sądowa w Polsce napotykała na barierę dogmatyczną przy próbach sądzenia piratów drogowych z art. 148 k.k. (zabójstwo). Próby udowodnienia sprawcy wypadku tzw. zamiaru ewentualnego, polegającego na przewidywaniu śmierci innych uczestników ruchu i godzeniu się na nią nie spotkały się z akceptacją w orzecznictwie. Oponenci tego rozwiązania wskazywali, że kierowca - choć jechał brawurowo - liczył na to, że uda mu się uniknąć wypadku. Niniejszy projekt całkowicie eliminuje te problemy dowodowe poprzez zastosowanie konstrukcji tzw. winy kombinowanej:
Prokurator musi udowodnić jedynie to, że sprawca umyślnie i w sposób rażący złamał przepisy oraz umyślnie przekroczył prędkość o co najmniej 100 km/h. To zachowanie jest w pełni mierzalne i obiektywne. Śmierć człowieka lub ciężki uszczerbek na zdrowiu są objęte winą nieumyślną (będącą następstwem umyślnej brawury), co zdejmuje z oskarżyciela karkołomny obowiązek wnikania w psychikę kierowcy w ułamku sekundy przed katastrofą.

III. Bariera prędkości +100 km/h jako obiektywne kryterium oceny

Wprowadzenie sztywnego progu „o co najmniej 100 km/h” w typie kwalifikowanym (§ 2) rozwiązuje najpoważniejszy problem interpretacyjny. Pojęcie „rażącego przekroczenia prędkości” ma charakter ocenny. Wprowadzenie sztywnej bariery matematycznej niesie za sobą

kluczowe konsekwencje procesowe: fakt przekroczenia prędkości o 100 km/h i więcej jest jednoznacznie weryfikowalny na podstawie opinii biegłych, fotoradarów czy monitoringu miejskiego. Pozostawienie § 1 w dotychczasowym, elastycznym brzmieniu pozwala sądom karać za brawurę przy niższych przekroczeniach prędkości. Natomiast uruchomienie machiny najsurowszego wyroku (od 8 do 25 lat) następuje wyłącznie po przekroczeniu niepodważalnej, ekstremalnej granicy +100 km/h. Prędkość wyższa od dopuszczalnej o 100 km/h w warunkach fizyki ruchu drogowego oznacza całkowitą utratę kontroli nad możliwością zatrzymania pojazdu przed przeszkodą. Kierowca przekraczający tę barierę w sposób oczywisty rezygnuje z panowania nad pojazdem.

IV. Zachowanie systemowej spójności i proporcjonalności kar

Rezygnacja z kary dożywotniego pozbawienia wolności przy klasycznym zabójstwie (art. 148 k.k.) na rzecz sankcji od lat 8 do 25 pozbawienia wolności w § 2 zapewnia pełną zgodność projektu z konstytucyjną zasadą proporcjonalności oraz polską dogmatyką prawa karnego. Ponieważ skutek w postaci śmierci człowieka objęty jest winą nieumyślną (kierowca nie zakładał i nie chciał zabić konkretnej osoby), górna granica 25 lat pozbawienia wolności stanowi potężny, niezwykle surowy instrument represji karnej, adekwatny do wagi czynu.

V. Analiza prawnoporównawcza kryminalizacji zabójstwa drogowego

Rozwiązania przyjęte w wybranych państwach europejskich wskazują, że szczególnie niebezpieczne zachowania kierujących mogą podlegać surowej odpowiedzialności karnej również wtedy, gdy nie można udowodnić zamiaru pozbawienia życia. Stosowane są zarówno ogólne przepisy o zabójstwie, wymagające wykazania odpowiedniej strony podmiotowej, jak i szczególne typy przestępstw drogowych. Rozróżnienie to ma zasadnicze znaczenie dla projektu, który wiąże zaostrzoną odpowiedzialność z rażąco niebezpiecznym zachowaniem oraz jego następstwem. Poniższe omówienie przedstawia sens regulacji obcych; określenie „zabójstwo drogowe" nie oznacza w każdym z tych systemów umyślnego pozbawienia życia.

1. Niemcy

Prawo niemieckie nie ustanawia ogólnego, odrębnego typu zabójstwa drogowego. W razie wykazania zamiaru zabójstwa możliwe jest zastosowanie ogólnych przepisów, w tym § 211 StGB dotyczącego zabójstwa kwalifikowanego. Trudności rozgraniczenia zamiaru ewentualnego i świadomej nieumyślności unaoczniła sprawa nielegalnego wyścigu na berlińskim Kurfürstendamm w nocy 1 lutego 2016 r. Dwaj kierowcy, Hamdi H. i Marvin N., poruszali się z prędkościami dochodzącymi do około 170 km/h i ignorowali czerwone światła. Samochód Hamdiego H. zderzył się z prawidłowo jadącym jeepem, którego kierowca zginął. Sąd w Berlinie wyrokiem z 27 lutego 2017 r., 535 Ks 8/16, skazał obu kierowców na dożywotnie

pozbawienie wolności za zabójstwo kwalifikowane, przyjmując współsprawstwo. Kwalifikacja obejmowała także przestępstwa przeciwko zdrowiu i bezpieczeństwu ruchu. Sąd Najwyższy wyrokiem z 1 marca 2018 r., 4 StR 399/17, uchylił to rozstrzygnięcie. Po ponownym skazaniu obu kierowców przez berliński sąd 26 marca 2019 r., 532 Ks 9/18, Sąd Najwyższy wyrokiem z 18 czerwca 2020 r., 4 StR 482/19, utrzymał skazanie Hamdiego H. za zabójstwo, natomiast uchylił wyrok wobec drugiego kierowcy z powodu niedostatecznych ustaleń uzasadniających współsprawstwo. Marvin N. został następnie skazany prawomocnie przez sąd w Berlinie 2 marca 2021 r., 529 Ks 6/20, na 13 lat pozbawienia wolności za usiłowanie zabójstwa.

Od 13 października 2017 r. § 315d k.k. (StGB) kryminalizuje organizowanie i przeprowadzanie nielegalnych wyścigów, udział w nich oraz jazdę z niedostosowaną prędkością, w sposób rażąco sprzeczny z przepisami i bezwzględny wobec innych, w celu osiągnięcia możliwie najwyższej prędkości. Ustęp 5 przewiduje za spowodowanie śmierci lub ciężkiego uszkodzenia zdrowia w warunkach ustępu 2 karę od roku do 10 lat pozbawienia wolności, a w wypadkach mniejszej wagi od 6 miesięcy do 5 lat. § 315f w związku z § 74a StGB dopuszcza przepadek pojazdu, także należącego do osoby trzeciej przy spełnieniu ustawowych warunków. Jest to przykład szczególnej penalizacji niebezpiecznej jazdy i jej następstw, niezależnej od udowodnienia zamiaru zabójstwa.

2. Wielka Brytania

Użycie pojazdu jako narzędzia umyślnego ataku może uzasadniać odpowiedzialność za zabójstwo według common law, gdy wykazany zostanie zamiar zabicia albo spowodowania poważnych obrażeń i nastąpi śmierć pokrzywdzonego. Nie należy utożsamiać tej kwalifikacji z każdym śmiertelnym zdarzeniem spowodowanym niebezpieczną jazdą. Road Traffic Act 1988 wyodrębnia między innymi spowodowanie śmierci przez niebezpieczną jazdę (section 1), przez jazdę nieostrożną lub nieuwzględniającą innych uczestników ruchu (section 2B) oraz przez nieostrożną jazdę pod wpływem alkoholu lub środków odurzających (section 3A). Od 28 czerwca 2022 r. maksymalną karą za pierwszy i trzeci z tych czynów jest dożywotnie pozbawienie wolności. Wytyczne Crown Prosecution Service przewidują także rozważenie zabójstwa (manslaughter) w szczególnie poważnych przypadkach. Tradycyjny typ spowodowania obrażeń przez tzw. „furious driving” dotyczy obrażeń i nie stanowi sam w sobie odpowiednika zabójstwa drogowego. Model ten dowodzi możliwości surowej penalizacji śmiertelnych następstw niebezpiecznej jazdy bez kwalifikowania ich jako zabójstwo.

3. Francja

Francuskie rozwiązanie zostało istotnie zmienione ustawą nr 2025-622 z 9 lipca 2025 r. Od 11 lipca 2025 r. art. 221-18 Code pénal przewiduje odrębne homicide routier polegające na spowodowaniu przez kierującego pojazdem silnikowym śmierci innej osoby bez zamiaru jej wyrządzenia, przy wystąpieniu ustawowej okoliczności obciążającej. Kara wynosi 7 lat pozbawienia wolności i 100 000 euro grzywny, a przy zbiegu co najmniej dwóch obciążających okoliczności 10 lat i 150 000 euro.

Okoliczności te obejmują m.in. świadome naruszenie szczególnego obowiązku ostrożności lub bezpieczeństwa, alkohol, środki odurzające, brak odpowiedniego uprawnienia, przekroczenie prędkości o co najmniej 30 km/h, ucieczkę albo nieudzielenie pomocy, używanie telefonu w sposób zakazany, niezastosowanie się do polecenia zatrzymania i określone zachowania związane z niebezpiecznymi pokazami drogowymi.

4. Włochy

Ustawą nr 41 z 23 marca 2016 r. wprowadzono art. 589-bis Codice penale, stanowiący tzw. omicidio stradale, czyli odrębne przestępstwo nieumyślnego spowodowania śmierci z naruszeniem przepisów o ruchu drogowym. W 2023 r. zakres przepisu rozszerzono również na żeglugę. Podstawowe zagrożenie karą wynosi od 2 do 7 lat pozbawienia wolności. Typ kwalifikowany związany z alkoholem lub odurzeniem zagrożony jest karą od 8 do 12 lat. Zagrożenie karą od 5 do 10 lat obejmuje m.in. śmiertelne zdarzenia spowodowane jazdą w mieście z prędkością co najmniej dwukrotnie wyższą od dopuszczalnej i jednocześnie nie niższą niż 70 km/h, a poza miastem z przekroczeniem limitu o co najmniej 50 km/h. Dotyczy także przejazdu na czerwonym świetle, jazdy pod prąd, określonych przypadków zawracania przy skrzyżowaniu, zakręcie lub wypukłym załamaniu drogi oraz wyprzedzania na przejściu dla pieszych lub przy linii ciągłej. Brak prawa jazdy, jego zawieszenie lub cofnięcie, a także brak obowiązkowego ubezpieczenia własnego pojazdu stanowią podstawy zaostrzenia kary. Przy wielu ofiarach śmiertelnych kara może wzrosnąć do trzykrotności kary za najcięższe naruszenie, z granicą do 18 lat. Art. 589-ter za ucieczkę przewiduje podwyższenie kary od jednej trzeciej do dwóch trzecich, z minimum 5 lat. Model włoski uzasadnia wyodrębnienie konkretnych, rażąco niebezpiecznych naruszeń i szczególne traktowanie ucieczki.

5. Hiszpania

Art. 142 Código Penal różnicuje odpowiedzialność za nieumyślne spowodowanie śmierci według stopnia naruszenia zasad ostrożności. Przy poważnej nieostrożności (imprudencia grave) kodeks przewiduje karę od roku do 4 lat pozbawienia wolności. Gdy użyto pojazdu mechanicznego lub motoroweru, dodatkowo pozbawienie prawa prowadzenia takich pojazdów wynosi od roku do 6 lat. Ustawa nakazuje uznanie nieostrożności za poważną, jeżeli okoliczność określona w art. 379, dotycząca szczególnie niebezpiecznego przekroczenia prędkości lub prowadzenia pod wpływem, miała decydujące znaczenie dla skutku.

Przy nieostrożności mniej poważnej art. 142 ust. 2 przewiduje grzywnę w wymiarze od 3 do 18 miesięcy oraz pozbawienie prawa prowadzenia pojazdu od 3 do 18 miesięcy. Art. 142 bis dopuszcza dalsze zaostrzenie przy szczególnej wadze czynu i wielu ofiarach. Rozwiązanie hiszpańskie wiąże kwalifikację przede wszystkim z natężeniem naruszenia ostrożności i jego związkiem przyczynowym.

VI. Wnioski dla projektowanej regulacji

Analiza porównawcza przemawia za ujęciem rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa jako samodzielnego elementu oceny czynu. Świadome podjęcie skrajnie niebezpiecznej jazdy i nieumyślne spowodowanie śmierci mogą uzasadniać odrębną, surowszą kwalifikację. Termin „zabójstwo drogowe" nie zwalnia jednak z wykazania wszystkich znamion przestępstwa ani nie ustanawia domniemania zamiaru pozbawienia życia.

Znaczenie projektu polega na usunięciu konieczności wykazywania zamiaru zabójstwa dla zastosowania projektowanego typu, a nie na wyeliminowaniu wszystkich trudności dowodowych. Konieczne pozostaje udowodnienie umyślności znamion typu czynu podstawowego, rażącego charakteru naruszeń, bezpośredniego niebezpieczeństwa oraz przyczynowego powiązania tego zachowania ze śmiercią.

W projektowanym § 2 przekroczenie limitu o co najmniej 100 km/h stanowi dodatkowe, mierzalne znamię kwalifikujące. Nie zastępuje ono wymagania równoczesnego rażącego naruszenia innych zasad bezpieczeństwa, wynikającego z § 1.

Rozwiązania prawnoporównawcze z innych krajów UE wspierają przyjęty tu kierunek kryminalizacji. Nowa regulacja nie wyłącza odpowiedzialności za zabójstwo na zasadach ogólnych, jeżeli zamiar pozbawienia życia zostanie udowodniony.

Projektowana regulacja służy wzmocnieniu funkcji ochronnej, prewencyjnej i sprawiedliwościowej prawa karnego. Jej celem jest zarówno adekwatna reakcja na najpoważniejsze naruszenia, jak i zwiększenie świadomości, że skrajnie niebezpieczne zachowania za kierownicą mogą skutkować wieloletnią izolacją sprawcy.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR)
projektu ustawy

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Marcin Warchoł i Michał Wójcik

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

Głównym celem przedłożonego projektu jest wprowadzenie do polskiego prawa karnego instytucji tzw. „zabójstwa drogowego” w formie kwalifikowanego typu nowo wprowadzonego przestępstwa brawurowej jazdy. Projekt stanowi bezpośrednią odpowiedź na rażącą dysproporcję między społeczną szkodliwością czynów popełnianych przez skrajnie nieodpowiedzialnych kierowców a dotychczasowymi możliwościami ich penalizacji. Projekt realizuje 2 fundamentalne postulaty: 1.Wprowadzenie sprawiedliwej odpłaty karnej: Wprowadzenie dolnej granicy zagrożenia penalnego w wysokości minimum 8 lat pozbawienia wolności oraz górnej granicy do 25 lat pozbawienia wolności kwalifikuje ten czyn jako zbrodnię, co uniemożliwia warunkowe zawieszenie wykonania kary. 2.Kryminalizacja czystej, wyrachowanej brawury: Przepis świadomie rezygnuje z wiązania surowej odpowiedzialności wyłącznie ze stanem nietrzeźwości. Penalizuje on kierowców trzeźwych, którzy z pełną świadomością podejmują decyzję o drastycznym złamaniu reguł ostrożności.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

- Nie

Nie brano pod uwagę rozwiązań alternatywnych, gdyż cel który ma być osiągnięty jest możliwy jedynie poprzez zaproponowaną inicjatywę ustawodawczą.

II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

Projekt ustawy jest spójny terminologicznie i systemowo z dotychczasowym stanem prawnym.
Projektowany art. 178d § 2 Kodeksu karnego przewiduje karę pozbawienia wolności od 8 do 25 lat, jeżeli następstwem czynu określonego w § 1 będzie śmierć innej osoby, a sprawca przekroczy dopuszczalną prędkość o co najmniej 100 km/h.
Projektowana regulacja ma również wymiar prewencyjny. Zaostrzenie sankcji może wzmacniać funkcję odstraszającą prawa karnego wobec kierowców podejmujących skrajnie niebezpieczne zachowania.
Projekt jest spójny z dotychczasowymi regulacjami.
Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.
Proponowany 14-dniowy termin wejścia w życie ustawy jest w pełni uzasadniony i odpowiedni z uwagi na potrzebę przyjęcia proponowanych zmian.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

Proponowane przepisy mają na celu zapewnienie jak największego wzrostu poczucia bezpieczeństwa obywateli (w tym uczestników ruchu drogowego) oraz potencjalny spadek liczby tragedii rodzinnych poprzez silniejszy efekt odstraszania kierowców.
Proponowane przepisy spowodują wzrost świadomości społecznej, kierowcy zaczną bardziej rozważać podejmowanie ryzyka, gdyż nadmierna brawura może zniszczyć życie, a nawet doprowadzić do śmierci nie tylko ofiarę, ale również samego sprawcę. Projekt może przyczynić się także do wzmocnienia poczucia sprawiedliwości społecznej, wprowadzenie surowszych kar za czyny prowadzące do śmierci człowieka może odpowiadać społecznym oczekiwaniom dotyczącym adekwatnej reakcji państwa na najpoważniejsze przypadki niebezpiecznej jazdy.
Wprowadzenie projektowanych zmian przyczyni się do ograniczenia liczby tragedii i traum rodzinnych osób dotkniętych utratą bliskiego.
Projektowane przepisy zwiększą zaufanie obywateli do państwa jako instytucji, która w większym stopniu chroni uczestników ruchu drogowego.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

Projekt nie wywołuje skutków gospodarczych i nie ma wpływu na mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (MŚP). Projektowana ustawa nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej. Projekt ustawy nie zawiera przepisów określających zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej.

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

Projektowana ustawa nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projektowana ustawa nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

- Nie

III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu

[9] Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

- Nie

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

- Nie

[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

- Nie

Warszawa, 6 listopada 2026 r.

BEOS-WPEiM-2718/26

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (przedstawiciele wnioskodawców: poseł Marcin Warchoł i poseł Michał Wójcik)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2026 r. poz. 573, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt zmierza do znowelizowania ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny[1] („k.k.”). Projekt przewiduje, że obecna treść art. 178d k.k.[2] zostanie ujęta jako § 1 tego artykułu, natomiast, zgodnie z projektowanym art. 178d § 2 k.k., jeżeli następstwem czynu określonego w art. 178d § 1 k.k. będzie śmierć innej osoby, a sprawca dopuścił się tego czynu, przekraczając dopuszczalną prędkość o co najmniej 100 km/h, ma on podlegać karze pozbawienia wolności od lat 8 do 25.

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje materii stanowiącej przedmiot projektu ustawy.

[1] Dz. U. z 2026 r. poz. 1342.

[2] „Kto prowadzi pojazd mechaniczny rażąco przekraczając prędkość oraz rażąco naruszając inne zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i przez to naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo nastąpienie skutku określonego w art. 156 § 1 lub w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5”.

3. Analiza przepisów projektu ustawy pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

4. Konkluzja

Przedmiot poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Autor:
Marek Jaśkowski
ekspert ds. legislacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:
Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik
/*podpisano elektronicznie*/

Warszawa, 6 listopada 2026 r.

BEOS-WPEiM-2719/26

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny (przedstawiciele wnioskodawców: poseł Marcin Warchoł i poseł Michał Wójcik) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Projekt zmierza do znowelizowania ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny[1] („k.k.”). Projekt przewiduje, że obecna treść art. 178d k.k.[2] zostanie ujęta jako § 1 tego artykułu, natomiast, zgodnie z projektowanym art. 178d § 2 k.k., jeżeli następstwem czynu określonego w art. 178d § 1 k.k. będzie śmierć innej osoby, a sprawca dopuścił się tego czynu, przekraczając dopuszczalną prędkość o co najmniej 100 km/h, ma on podlegać karze pozbawienia wolności od lat 8 do 25.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:
Marek Jaśkowski
ekspert ds. legislacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:
Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik
/podpisano elektronicznie/

[1] Dz. U. z 2026 r. poz. 1342.

[2] „Kto prowadzi pojazd mechaniczny rażąco przekraczając prędkość oraz rażąco naruszając inne zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym i przez to naraża człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo nastąpienie skutku określonego w art. 156 § 1 lub w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5”.